



CAHIER D'ACTEUR débat public 2025

A.A.P.E.G.A.

Association pour un Aménagement Protecteur
de l'Environnement de la RD 673 Granville Avranches

Préambule

Nous sommes des habitants, riverains de la RD 673 Granville-Avranches de longue date pour la plupart d'entre nous. Concernés par le contournement du Croissant, nous avons décidé de nous constituer en association, avec des habitants de St Planchers, de St Aubin des préaux et de St Pair sur mer, afin de faire entendre notre voix. Nous avons en effet un positionnement spécifique, légitimé par notre connaissance très précise de cet espace agricole et naturel de grande qualité. Le nom de notre association et les statuts approuvés par l'ensemble de nos adhérents, sont des documents fondateurs de notre action militante.

Nous sommes proches de la vision défendue par le Collectif d'associations, et nous faisons partie de celui-ci. Nous soutenons leur démarche, mais nous avons souhaité nous regrouper en association néanmoins, après sa création, car notre vision est spécifique, notre approche du projet est intimement liée à la qualité du territoire dans lequel nous vivons et qui est insuffisamment connu.

Par ailleurs, nous pensons que le projet du Département est un bon projet, qui correspond à notre époque, qui est suffisamment ambitieux pour permettre de rétablir la fluidité et la sécurité des flux de circulation sur la RD 673, tout en prenant en compte les enjeux agricoles et écologiques et en respectant les obligations réglementaires applicables à ce type de projet.

Nous souhaitons instaurer un dialogue constructif avec cette collectivité territoriale pour aboutir à un projet coconstruit.

I – Etat des lieux

La RD 673 Granville Avranches est une route essentielle du département, qui relie deux villes importantes de la Manche, et qui connaît une circulation de plus en plus dense. Nous connaissons les dysfonctionnements de son usage liés à une surfréquentation, sur certaines périodes, ou à des véhicules lents ne pouvant être dépassés. Nous pensons qu'il est nécessaire de faire évoluer cette infrastructure routière. Mais il faut rappeler les qualités qu'elle possède depuis son origine.

1-1 L'histoire et la qualité initiale de la route Granville Avranches actuelle.

Route créée en 1811 (Route impériale 193) puis reclassée en RN 173 en 1824 (source Wikimanche), à une époque où il n'existait pas de construction susceptible de faire obstacle à sa réalisation, la route Granville Avranches a été créée dans un contexte qui a permis à nos ancêtres d'en faire une voie de transit totalement rectiligne. Elle constituait une amélioration considérable au regard de la RD 911 (route côtière) qui était précédemment la seule route pour aller de Granville à Avranches.

Il est essentiel de rappeler que, pour qu'une voie soit express, elle doit être la plus droite possible. Un déplacement d'un point A à un point B, à vitesse constante, est toujours plus rapide sur une ligne droite que sur un itinéraire sinueux, dont le linéaire est par la force des choses plus long. Seule, la perspective d'une vitesse plus importante peu permettre d'envisager une « voie express » sur un linéaire qui serait plus long. Nous tenons à clarifier cette ambiguïté de langage, qui peut tromper les non-spécialistes, en faisant croire qu'une voie rapide ou express peut-être réalisée sur l'ancien tracé de la 2x2 voies en faisant un gabarit routier moins imposant, comme celui d'une 2x1 voies. En l'état actuel du Code de la route, une 2x1 voies ne serait pas une « voie express », mais une voie dont le linéaire serait plus long, qui permettrait des usages à une vitesse maximum

de 80 km/h, voire 90km/h si c'était une trois voies. Elle serait donc peu attractive en termes de temps de déplacement.

Nous comprenons également la demande des riverains de la route qui supportent des nuisances toujours plus importantes, compte tenu notamment de la surfréquentation constatée dans le secteur du Croissant.

Les contournements sont demandés en grand nombre, et avec des longueurs susceptibles d'englober plusieurs hameaux. Mais il est nécessaire de rappeler que lorsqu'un tracé est plus long et moins direct pour se rendre à une destination, les usagers n'empruntent pas cet itinéraire. Le meilleur exemple dans ce domaine est le contournement de Marcey les grèves : réalisé sur la seule emprise envisageable en application de la loi « littoral », il s'avère qu'il n'est utilisé que par une minorité des usagers (4 000 contre 11 000 sur le tracé d'origine), ce qui ne change que peu de chose pour les riverains de ce secteur. Ne refaisons pas la même erreur.

Nous pensons que la route actuelle est un atout, et qu'il est important de la conserver et de l'améliorer.

1-2 Le contournement du Croissant doit se faire sur un territoire d'une grande valeur agricole et environnementale.

Le territoire concerné par le contournement du Croissant, nous le connaissons particulièrement bien, puisque nous y vivons depuis de nombreuses années.

Il est constitué d'un territoire agricole et naturel qui est délimité par la vallée de la Saigue, le hameau de Cran sur la commune de St Aubin des préaux, et la RD 673.

1-2-1 un territoire qui permet à une économie agricole de prospérer.

De nombreuses exploitations agricoles se sont installées dans ce secteur, depuis très longtemps, puisque les hameaux de Gatigny et des Mérais étaient déjà importants sur le cadastre napoléonien de 1825.

Certaines exploitations ont cessé leur activité récemment, mais il existe encore des activités agricoles et maraichères dynamiques et dont les dirigeants sont jeunes.

La pression urbaine et routière, rend compliquée actuellement l'acquisition de terres agricoles, et ces exploitations sont en concurrence pour acquérir les quelques hectares qui changent de propriétaire. La viabilité économique et la pérennité de ces exploitations doivent être des objectifs collectifs pour ce secteur d'activité dont la production nous permet de nous nourrir. L'activité professionnelle de ces jeunes exploitants est donc un élément essentiel à prendre en compte dans les choix de l'évolution de la route Granville Avranches. L'agriculture est un secteur économique de tout premier ordre pour le territoire, mais très nettement moins bien représenté dans les débats sur la RD 673 que les entreprises commerciales et artisanales ...

1-2-2 un territoire écologiquement sensible et important.

Ce territoire est composé de petits ruisseaux, affluents de la Saigue, et dont les lits constituent des zones humides qui viennent compléter la mosaïque des terres agricoles, par des vallons à la faune et la flore riches et variées.

Les abords de la Saigue constituent bien évidemment une zone humide de toute première importance, mais le vallon qui longe la route de la Nicolière est également une zone écologique de grande valeur, constituée d'essences floristiques très intéressantes et diversifiées (platanes d'orient, iris sauvages ...) permettant à une faune précieuse d'y vivre (blaireaux, chevreuils, renards, buses, rongeurs, insectes, batraciens ...)

Il existe par ailleurs, un second vallon situé à l'extrémité de la route de la Nicolière, dont l'apport hydrique vient alimenter la mare de Gatigny, elle-même reliée à l'Oiselière puis à la Saigue.

Ce système écologique est complété par la « chasse » qui est une allée plantée d'arbres, créée au XIX -ème pour servir d'allée cavalière d'accès à Gatigny. D'une grande valeur paysagère et arborée, elle a une utilité essentielle dans le cadre du réseau de sentiers de randonnée reliant St Pair sur mer, St Planchers et St Aubin des Préaux.

Ces sites constituent les éléments naturels qui doivent être protégés en priorité.

Notre position est ouverte au dialogue et à tout compromis nécessaire à l'évolution de la RD 673. Mais notre positionnement sur les variantes et sur les évolutions futures, éventuelles, du projet, sera toujours justifié par rapport à ces éléments fondamentaux de notre territoire.

II – un projet d'évolution de la route qui doit s'apprécier au regard d'un impératif changement des pratiques en matière de mobilité.

2-1 Le besoin d'aménagements adaptés aux mobilités douces

Le projet d'évolution de la Granville-Avranches ne peut se concevoir sans interroger nos mobilités de demain, qui seront, selon toutes vraisemblances, très différentes de celles du XX -ème siècle.

Il apparaît ainsi que les besoins d'aménagements en faveur des mobilités douces seront dans l'avenir de plus en plus importants, et il est prioritaire que le Département prenne en compte cet objectif.

Ainsi, le RCID (réseau cyclable d'intérêt départemental), projet du Département pour permettre de disposer d'un itinéraire structurant cyclable qui longera le littoral de la Manche, doit être réalisé (au contraire de l'ancien projet de voie verte qui a été abandonné) et rapidement, pour permettre d'aller à Granville par un itinéraire sécurisé, pour les piétons et les cycles, ce qui n'existe pas actuellement.

2-2 Les transports en commun

Nos besoins futurs en matière de mobilité, feront appel de façon plus importante aux réseaux de transport en commun.

Nous disposons d'un réseau de transport urbain intercommunal, performant au regard de la démographie de l'agglomération, et gratuit, qui incite à changer nos usages et à limiter l'utilisation de l'automobile pour aller à Granville.

Le réseau Nomad interurbain permet, avec les lignes L 307 et L 308 d'aller à Avranches très facilement, à un prix dérisoire, allégeant ainsi l'usage de l'automobile pour les déplacements courts. C'est entre 7 et 8 allers-retours qui sont proposés dans la journée.

Toutefois, la Région Normandie ne fait aucune publicité sur ce service, qui est largement sous-utilisé et fortement méconnu. Il existe dans ce domaine une forte capacité de progression de ce mode de transport, qui deviendra de plus en plus important dans l'avenir. Et il serait intéressant de lui créer des voies privilégiées voire dédiées pour rendre ce mode de transport plus performant que l'automobile en termes de fluidité de circulation.

2-3 Le covoiturage

La lutte contre l'autosolisme doit être un objectif à court terme, notamment pour les trajets pendulaires entre Granville et Avranches. De nombreuses démarches en faveur du covoiturage sont engagées, par la Communauté de communes qui a prévu d'y travailler, et par le Département qui a réalisé des aires de covoiturage. Il existe également une initiative citoyenne et associative, de mise en place d'un système de covoiturage « Covoistop » qui vise à adapter le système très utilisé de Blablacar aux trajets de courtes distances.

Ces multiples initiatives sont révélatrices des nouveaux modes de transport et de l'aspiration grandissante de la population à concevoir ses déplacements autrement.

III - Notre position sur les différentes variantes du contournement du Croissant

3-1 Variante A

La variante A, privilégiée par le Département, prévoit un contournement long et profond du quartier du Croissant, jusqu'au giratoire de la CCI.

Cette solution est une vision routière avant tout, qui considère que les problèmes du Croissant sont également présents sur le tronçon du Sap, et que le contexte urbain nécessitant un contournement est le même.

Or, il n'en est rien. Le tronçon de la voie entre la CCI et le Croissant n'est urbanisé quasiment que d'un côté, et il existe des disponibilités foncières beaucoup plus importantes pour aménager la route actuelle, y compris dans les espaces de stockage et de stationnement des entreprises situées le long de cette voie.

Par ailleurs, cette variante a pour conséquence, très lourde, de remettre en cause une exploitation agricole. Il s'agit de celle du hameau du Sap, dont le responsable est un jeune exploitant qui a repris l'entreprise de ses parents. Le tracé passe à proximité immédiate de ses bâtiments d'exploitation, rendant impossible une utilisation apaisée des lieux. Cette future route aurait de surcroît, pour conséquence, une fragmentation de l'ensemble des terres agricoles, situées à proximité, et indispensables au bon fonctionnement de cette exploitation. Cet exploitant possède sur ce site une activité agricole biologique en vaches allaitantes, avec engraissement de brouillards, et culture destinée à la vente et pour ses besoins en aliment.

Ce tracé aurait pour effet également de rendre inexploitable le hangar d'un exploitant retraité, mais disposant encore d'un cheptel de vaches allaitantes.

C'est donc une remise en cause d'un acteur économique du territoire, et des perturbations lourdes pour les riverains, agriculteurs ou non.

C'est également un tracé aux conséquences environnementales beaucoup plus graves que les autres variantes.

Le tracé prévoit en effet un départ de la rocade au niveau de Mallouët, un franchissement de la Saigue sur un ouvrage d'art, et une intersection avec la route de la Nicolière dans la partie basse de la zone humide décrite précédemment. Ce tracé aurait donc pour conséquence d'impacter fortement cette zone humide dans le secteur où la flore est la plus développée et la plus riche (iris sauvages et platane d'orient), et perturbera considérablement le fonctionnement hydraulique de ce secteur de haute qualité environnementale.

Nous sommes donc très opposés à cette variante, qui privilégie une vision routière du projet en oubliant ses conséquences. Il faut rappeler que la méthode présentée en séance publique disait très clairement qu'il fallait réduire les conséquences dommageables à l'environnement et à l'agriculture, avant de les compenser.

3-2 Variante C

La variante C prévoit quant à elle, un aménagement de la route actuelle, en 2x2 voies avec une circulation à 50 km/h, afin d'augmenter la capacité de la voie et d'orienter les flux selon leur destination.

Cette hypothèse ne résout pas la surfréquentation de ce secteur, il ne fait que l'accompagner. Or, le gabarit de cette voie urbaine est très largement contraint par le bâti. Et aménager une telle infrastructure entre les portes des riverains des deux côtés de la route ne paraît pas raisonnable et c'est accorder peu de considération aux nuisances qu'ils subissent.

Nous sommes en présence d'un secteur urbain comme l'était le centre de Sartilly, et le contournement est la seule solution envisageable. Le contournement de Sartilly a été, et c'est unanimement reconnu, une solution tout à fait adaptée au problème de circulation qui existait précédemment.

3-3 Variante B

La variante B est quant à elle, une solution qui nous paraît être un bon compromis :

Il apparaît en effet qu'elle soulage les riverains du Croissant qui subissent des nuisances importantes et permet de contourner cette portion de « ville » qui n'est plus adaptée à l'accueil d'une circulation de transit, d'ampleur départementale.

Elle n'a pas pour conséquence d'impacter un siège d'exploitation et consomme de la terre agricole mais dans une proportion raisonnable, et sur un périmètre limité.

Elle se raccorde sur le giratoire d'Intermarché, et n'impacte donc la zone humide de la Nicolière que sur sa partie haute. Celle-ci est la moins sensible au niveau environnemental. Elle est vraisemblablement transformée par l'activité humaine et, pour partie, constituée d'un milieu naturel dégradé car refermé par des ronciers.

C'est également un aménagement nettement moins onéreux que la variante A.

CONCLUSION

Pour conclure, nous précisons que nous avons fait le choix de ne pas nous positionner sur les autres secteurs (la Havaudière et Marcey les grèves), car nous n'avons pas une connaissance aussi précise de leurs contextes naturel et bâti, contrairement au secteur du Croissant pour lequel nous avons l'expertise des habitants de longue date.

Nous restons ouverts au dialogue et à la co-construction d'un projet de contournement du Croissant qui serait adapté aux besoins actuels.

Nous faisons confiance au Département à condition que le projet actuel reste l'objectif unique de cette collectivité, et que la pression constatée durant le débat public, n'amène pas cette collectivité à reprendre des tracés et des projets, inadaptés à notre époque.

Pour la plupart d'entre nous, nous ne nous étions pas opposés à la 2x2 voies en 2005, malgré les conséquences dramatiques qu'avait ce projet sur cet environnement sensible. Mais nous ne sommes plus à cette époque, et le développement durable puis la transition écologique doivent nous amener à concevoir la mobilité autrement, en rupture avec celle des années 2 000 encore très influencée par le XXème siècle et les « trente glorieuses ». Nous en sommes tous convaincus au sein de l'AAPEGA, ce qui explique notre évolution (pour certains d'entre nous), notre vision commune actuelle et notre solidarité sur le sujet.

La pression de certaines associations ne doit pas être l'alibi pour repartir sur des orientations qui n'ont apportées que clivages, tensions, conflits et inertie. La 2x2 voies n'est pas une bonne solution du fait des caractéristiques de la voie actuelle, car elle rallonge le linéaire de route, ce qui fait perdre le bénéfice de la vitesse accrue des véhicules, par un parcours plus long et un gain de temps limité. Elle serait par ailleurs une catastrophe pour notre territoire dont le bocage a été préservé, et dont le tissu agricole est toujours dynamique. Quant à la possibilité de doubler d'autres véhicules, plus lents, qu'apporte ce type de voie rapide, il faut rappeler que cette amélioration de la fluidité peut être obtenue grâce à l'aménagement de bandes multifonctions et de zones de dépassement sur la route actuelle.

Il faut que ce projet d'aménagement de la RD 673 participe à l'évolution nécessaire des mobilités, car la transition écologique l'impose, et nous devons travailler ensemble pour y parvenir. Les conflits et les rapports de force ne permettront jamais à un projet routier d'aboutir. Seul un projet de compromis pourra être réalisé dans un avenir proche.

L'association se tient à la disposition des élus et services départementaux pour travailler sur ce projet.

Le Bureau de l'A.A.P.E.G.A.





Rencontres
Granvillaises



Pièces jointes : Photos d'un territoire malheureusement méconnu des décideurs, et même de la grande majorité des habitants du bassin de vie granvillais.

