

PROJET

**D'AMÉNAGEMENT ROUTIER
– GRANVILLE AVRANCHES**

**Concertation préalable sous
l'égide de la CNDP**

Du 23 juin au 22 septembre 2025

**COMPTE RENDU DE L'ATELIER GÉOGRAPHIQUE –
Barreau entre Sartilly-Baie-Bocage et Marcey-les-Grèves
6 SEPTEMBRE – Sartilly-Baie-Bocage
Collège Anatole France**

1. Le cadre de l'atelier

Dans le cadre de la concertation préalable sous l'égide de la CNDP pour la modernisation de l'axe routier Granville-Avranches, cet atelier avait pour objectif de travailler avec les habitants sur le secteur du barreau entre Sartilly-Baie-Bocage et Marcey-les-Grèves, notamment pour approfondir la compréhension des trois variantes d'aménagement et recueillir les avis, points de vigilance et propositions.

Cet atelier s'inscrivait dans le dispositif de concertation du Département, souhaitant associer habitants et acteurs locaux dans le choix d'aménagement proposés dans le cadre de ce projet.

2. Participants présents

- **17 habitants du secteur des communes situées entre Sartilly et Marcey** (répartis en 4 tables de travail)
- **Équipe projet :**
 - Noémie Brégault, cheffe de projet routier, Département de la Manche
 - Ludovic Leduc, chef de service maîtrise d'ouvrage, Département de la Manche
- **Garant CNDP :** Sophie Marie et Bruno Boussion
- **Animateurs :** Yousra Sadallah et Trévor Rideau (Agence État d'Esprit)

3. Déroulé de l'atelier

L'atelier s'est déroulé en plusieurs temps structurés, permettant une appropriation progressive des enjeux par les participants. Il a débuté par une présentation détaillée du projet et des objectifs de l'atelier. L'équipe projet a poursuivi avec une présentation approfondie des scénarios soumis à la concertation, avec **un focus spécifique sur le secteur du barreau entre Sartilly-Baie-Bocage et Marcey-les-Grèves**, suivie d'un temps de questions-réponses pour répondre aux interrogations initiales et préciser le contexte. Un trajet en bus sur le site a ensuite permis aux participants d'observer les secteurs concernés et de visualiser concrètement les propositions d'aménagement sur le terrain.

De retour en salle, un temps de travail en groupe a ensuite été consacré à l'analyse des trois variantes du secteur, à partir des cartes mises à disposition. Les participants ont pu annoter collectivement les cartes à l'aide de gommettes de couleur et consigner les principaux éléments de discussion sur une fiche de synthèse. Un temps individuel a également permis à chaque participant d'évaluer chacune des variantes sur une échelle de 1 à 5 selon la capacité de ses dernières à répondre aux enjeux identifiés.

Enfin, une restitution collective a été organisée, chaque table désignant un rapporteur pour présenter les contributions formulées par leur groupe. Un dernier temps de questions-réponses avec l'équipe projet a permis de réagir aux propositions, d'apporter des précisions complémentaires et de répondre aux interrogations exprimées, clôturant l'atelier dans une dynamique de dialogue et de clarification.

4. Photos d'ambiance



**les participants de l'atelier ont accepté la diffusion de ces photos uniquement dans le cadre du compte rendu de l'atelier.*

5. Introductions et présentation du projet

L'atelier a débuté par un court temps d'échange permettant de remettre la concertation dans son contexte et de mettre en lumière les grandes lignes du projet de modernisation de l'axe Granville-Avranches. Cette introduction a permis de rappeler les objectifs de la concertation, ses modalités, ainsi que les grandes étapes à venir, tout en laissant place à quelques premières questions-réponses visant à clarifier certains points soulevés par les participants.

Mme Sophie Marie, garante de la Commission Nationale du Débat Public (CNBP) a également pris la parole pour rappeler **son rôle d'indépendance et de neutralité** dans le cadre de cette concertation, en précisant que chaque question, chaque contribution et chaque action menée dans ce cadre serait versée au bilan final de la concertation, garantissant ainsi une transparence complète de la démarche.

Les équipes techniques du Département ont ensuite présenté le projet en détail avec un focus sur les études de trafic et les études de zones humides. Ils ont ensuite présenté plus en détail

les 3 propositions de variantes soumises à la concertation sur le barreau entre Sartilly-Baie-Bocage et Marcey-les-Grèves.

À l'issue de cette présentation, un trajet en bus a permis de parcourir le secteur concerné et d'observer sur le terrain les enjeux locaux et les secteurs sensibles identifiés.

6. Session de questions-réponses avec la salle

Lors des échanges en salle, plusieurs **points de vigilance ont été exprimés** :

Question de la salle :

Qu'est-ce qu'une bande multifonctions ?

Réponse de l'équipe technique :

Les services techniques ont rappelé que le projet prévoit sur certaines sections de l'axe entre Granville et Avranches l'intégration des **bandes multifonctions**.

Actuellement, la chaussée mesure environ **7 mètres de largeur**

Le projet consiste à **réduire la largeur roulante à 6 mètres** et à créer, de part et d'autre, une **bande en enrobé de 1,50 mètre**.

Cette bande a plusieurs fonctions :

- **Sécurité routière** : elle offre un espace de récupération en cas d'écart de trajectoire ou d'inattention, évitant de tomber directement dans le fossé.
- **Fluidité du trafic** : elle permet ponctuellement aux véhicules lents de se déporter pour faciliter les dépassements.
- **Usage cyclable** : les cyclistes peuvent l'utiliser et circulent ainsi avec davantage de sécurité, même si cette bande n'a pas le statut officiel de piste cyclable.

Question de la salle :

Est-ce qu'un tel aménagement implique la mise en place d'une ligne continue ?

Réponse de l'équipe technique :

Les services techniques précisent que la présence d'une ligne continue ne dépend pas de l'aménagement en bandes multifonctions, mais uniquement des conditions de visibilité. Une bande multifonction peut ainsi coexister avec des zones de dépassement autorisé. En revanche, ces dispositifs peuvent parfois générer de la confusion et inciter à des dépassements risqués, notamment face à des véhicules lents. Cela souligne l'importance d'un travail de pédagogie auprès des usagers.

Question de la salle :

Un habitant a signalé la dangerosité d'un arrêt de car scolaire situé sur l'axe Avranches–Granville, qu'il fréquente depuis 49 ans. Chaque matin, vers 7 heures, un car y prend des élèves pour les emmener à Granville. L'absence de passage protégé ou de limitation de vitesse à cet endroit oblige les adolescents à traverser la route, ce qui est jugé particulièrement risqué, surtout en hiver.

Réponse de l'équipe technique :

Les services techniques indiquent que cette remarque constitue une contribution importante. Elle sera intégrée par écrit afin de nourrir la réflexion et d'apporter des éléments utiles à l'élaboration du projet définitif

Question de la salle :

Dans l'étude qui a été faite, y a-t-il une prévision d'évolution des mobilités ?

Réponse de l'équipe technique :

Les services techniques expliquent que les modélisations de trafic prennent en compte la réglementation nationale, notamment la stratégie bas carbone, qui impose d'intégrer un scénario dit « avec mesures supplémentaires ». Ce scénario prévoit une évolution négative du trafic. Toutefois, ces projections doivent être réajustées à l'échelle du territoire. Dans les faits, les modèles montrent donc une croissance du trafic, mais beaucoup plus limitée que si l'on conservait le scénario tendanciel actuel. Même si ces modélisations reposent sur des données globales et lissées, elles intègrent des éléments liés à la démographie et aux déplacements domicile-travail.

Les ateliers organisés sur le terrain permettent ensuite de compléter ces approches par les besoins concrets exprimés par les habitants. À Granville par exemple, certains souhaitent pouvoir se stationner à l'entrée de la zone d'activités du Croissant, tandis que d'autres insistent sur la nécessité de créer des aires de covoiturage pour limiter l'autosolisme dans les trajets quotidiens entre Granville et Avranches.

Les retours d'expérience recueillis lors de ces échanges constituent un apport essentiel pour enrichir et adapter les modélisations, afin qu'elles reflètent davantage la réalité locale.

Question de la salle :

Quelle est la disponibilité de données plus détaillées concernant les flux de circulation, notamment leur répartition au cours de la journée et selon les horaires.

Réponse de l'équipe technique :

Les services techniques indiquent que les comptages réalisés permettent d'identifier les heures de pointe, caractérisées par des pics le matin et le soir, ainsi qu'un trafic continu le

reste de la journée. Les résultats détaillés figurent dans l'étude de trafic, présentée en annexe du dossier de concertation, sous forme de graphiques de synthèse.

Question de la salle :

Y'a-t-il des données sur le nombre de gens roulant seuls dans leur voiture ?

Réponse de l'équipe technique :

Les services techniques ont rappelé qu'un atelier thématique consacré à la mobilité a été organisé récemment, dans le cadre de la concertation actuelle. Cet atelier a mis en évidence la forte proportion d'autosolisme sur l'axe Granville-Avranches. Des représentants associatifs locaux ont notamment présenté l'initiative « Réseau Pouce » (covoit-stop), qui vise à promouvoir le covoiturage et à limiter les déplacements réalisés individuellement en voiture.

Plus largement, plusieurs pistes sont envisagées pour encourager des alternatives à l'autosolisme, qu'il s'agisse du covoiturage organisé, de l'utilisation du bus ou d'outils incitatifs et de régulation. Les services techniques rappellent que la question de la mobilité ne se limite pas à l'aménagement routier : elle concerne avant tout les déplacements liés aux besoins quotidiens (travail, école, vie familiale).

C'est pourquoi la concertation associe des ateliers thématiques, comme celui mené sur la mobilité le mois précédent, et des ateliers territoriaux tels que celui-ci. L'objectif est de recueillir les retours d'expérience des habitants pour enrichir les études, sans prétendre détenir toutes les solutions, mais en intégrant la diversité des usages et des besoins exprimés.

Question de la salle :

Comment peut-on mener des études sans corrélérer mobilité et aménagement, alors que les deux sont étroitement liés ?

Réponse de l'équipe technique :

Les services techniques rappellent que les ateliers menés avec la population ont permis de faire émerger plusieurs propositions, notamment la création ou l'agrandissement d'aires de covoiturage pour limiter l'autosolisme. Ils précisent que l'approche du projet ne se limite pas à l'aménagement routier, mais vise à intégrer une réflexion plus large en lien avec les EPCI et la Région.

La mise en place de nouvelles aires de covoiturage ou l'adaptation de celles existantes fait partie des pistes identifiées, en partenariat avec les collectivités. L'objectif n'est pas d'accroître le trafic, mais de mieux le réguler et de favoriser les alternatives.

Dans cette perspective, les échanges avec les riverains et les associations sont essentiels pour recenser les besoins, qu'il s'agisse de l'offre de transport en commun, de la localisation des aires de covoiturage ou de leur dimensionnement. Ces contributions permettront de ne pas se tromper dans le positionnement et l'adaptation des services complémentaires au projet

7. Contributions et propositions issues du travail sur table

7.1 Analyse qualitative des contributions des carnets de bord :

(Les contributions des participants sur les carnets se trouvent en annexe de ce compte rendu)

5 carnets de bords remplis sur 17 distribués.

Question 1 : Quelles sont les points de vigilance à noter ?

Question 2 : Quelles sont les questionnements qui restent en suspens ?

○ Trafic et sécurité

Plusieurs participants ont exprimé de fortes préoccupations concernant la sécurité routière, notamment au niveau de certaines intersections jugées dangereuses, comme celle entre la RD241 et la RD673. Certains participants soulignent également les difficultés rencontrées dans des lieux précis, tels que le lieu-dit *La Ville* à Sartilly, où les arrêts de bus scolaires se trouvent à proximité immédiate de la voie principale : le manque de passages piétons, de limitations de vitesse et d'aménagements sécurisés rend la traversée particulièrement risquée notamment pour les enfants scolarisés, surtout aux heures de pointe. Certains évoquent devoir attendre plus de cinq minutes pour traverser à pied.

D'autres pointent la dangerosité des bandes multifonctions (BMF), perçues comme inadaptées à la cohabitation entre les différents usagers. Ils proposent d'étudier des solutions plus sécurisées, inspirées de modèles nord-européens, comme la coloration des voies en rouge accompagnée de logos vélos pour attirer l'attention des automobilistes sans bloquer l'accès des véhicules motorisés.

○ Mobilités douces et alternatives

Un constat revient avec insistance : l'absence d'accès sécurisé pour les mobilités douces entre la Boule d'Or et Sartilly. Actuellement, cyclistes et piétons sont contraints d'emprunter la 3 voies, jugée particulièrement dangereuse. Les participants demandent des aménagements dédiés, avec des trajets directs, sécurisés et accessibles, incluant des pistes cyclables adaptées et des solutions pour les vélos à assistance électrique (VAE).

L'intégration des mobilités douces est considérée comme un levier essentiel pour certains participants, afin de désengorger le trafic. Plusieurs participants suggèrent ainsi de privilégier les solutions collectives, comme le développement des transports en commun (bus notamment) et des itinéraires cyclables, avant d'investir massivement dans de nouveaux aménagements routiers.

○ Environnement et biodiversité

L'impact environnemental des projets est également au cœur des préoccupations. Les participants alertent sur la présence de murs en béton séparant les voies, perçus comme des

obstacles majeurs pour la faune locale. Ils demandent que des passages dédiés aux animaux soient intégrés pour limiter la fragmentation des habitats et réduire la mortalité animale.

- Choix des variantes et coûts des projets

La question des variantes suscite des avis partagés, mais la variante C revient régulièrement comme une option privilégiée, à condition qu'elle soit cohérente avec le contournement d'Avranches via l'A84. Certains jugent néanmoins que cette solution ne résoudra pas les problèmes de saturation et s'inquiètent de l'investissement financier, estimé à plusieurs dizaines de millions d'euros, qu'ils considèrent risqué pour un pari « peu probable ».

Plusieurs participants souhaitent que les budgets soient davantage orientés vers le développement des mobilités alternatives plutôt que vers de nouveaux aménagements routiers.

- Vie quotidienne et incertitudes

Enfin, certains habitants expriment une lassitude face à l'attente prolongée de décisions. Pour certains participants, les projets d'aménagement impactent directement leurs choix de vie : notamment un participant qui précise que des travaux de rénovation dans leurs maisons sont ainsi suspendus depuis plus de trente ans, dans l'attente de connaître le tracé définitif de l'axe Granville-Avranches.

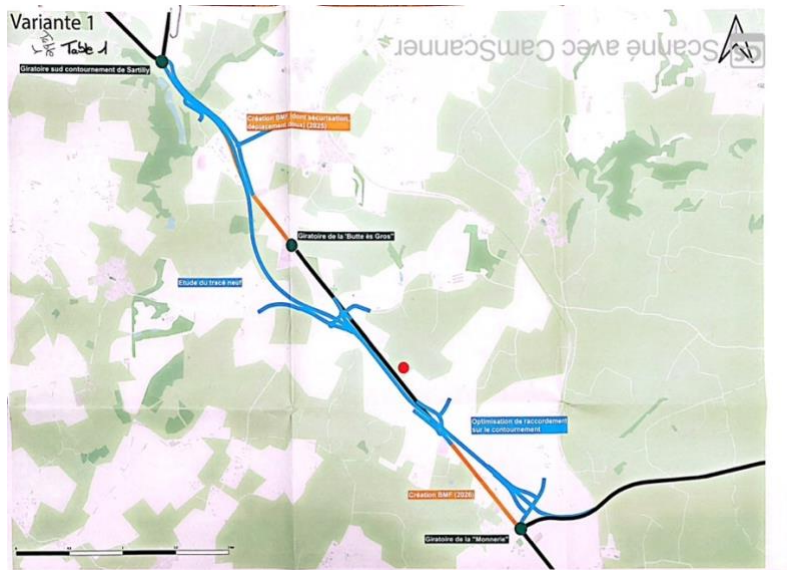
7.2 Analyse qualitative des contributions des cartes

Table 1 :

Composition : 4 personnes

Variante	Points positifs	Points négatifs	Questions	Classement
Variante A		La variante serait ce qu'il y a de moins négatif pour la maison car il y a un départ de ce tracé par rapport à l'existant		
Variante B	Voie de dépassement n°1 nécessaire		Carrefour la Boule D'or/Montviron Pont pour éviter le détour jusque-là Butte ès Gros pour desservir le bourg de Montviron	
Variante C		Éviter à tout prix de garder la route telle qu'elle existe en déplaçant le nouveau tracé dans les champs. La maison est juste devant la route		

Variante A



Variante B :



Variante C :



Le rapporteur de la table 1 explique que sa femme est propriétaire d'une maison familiale depuis plusieurs générations, attenante à une station-service. Il a déjà investi dans l'aménagement du site et de la maison, notamment avec un chauffage électrique, et envisage désormais de réaliser de nouveaux travaux, comme l'installation de panneaux solaires. Toutefois, il indique que la perspective du projet routier, évoqué depuis près de trente ans, freine ses démarches. Il s'interroge particulièrement sur les conséquences du futur tracé et sur les conditions d'accès à sa maison si la route venait à passer devant la propriété.

Le rapporteur rappelle que des aménagements hydrauliques ont été réalisés il y a un ou deux ans dans un champ voisin, en prévision du futur tracé routier. Ce déplacement, qui éloigne le tracé d'environ 100 mètres de sa maison, lui paraît intéressant. Il souligne néanmoins que la question de l'accessibilité à la maison demeure centrale, quelle que soit la variante retenue.

Il note par ailleurs qu'un tracé déporté permettrait d'éviter le rond-point de La Monnerie, ce qui lui semble positif. Toutefois, il exprime des inquiétudes quant au coût du projet, notamment si des ouvrages d'art (ponts, viaducs) devaient être construits, et redoute qu'il puisse être abandonné pour cette raison.

Le rapporteur indique qu'il a entrepris de nombreux travaux d'aménagement dans sa maison, notamment depuis son arrivée il y a dix ans. Il souhaiterait désormais engager de nouveaux investissements, comme l'installation de panneaux solaires, mais se dit freiné par l'incertitude liée au projet routier, évoqué depuis plus de trente ans. Selon lui, si le tracé des variantes B et passerait devant sa propriété et la question de l'accessibilité à sa maison deviendrait un problème majeur.

Variante C :

Idem

Table 2 :

Composition : 3 personnes

Variantes	Points positifs	Points négatifs	Questions	Classement
Variante A		Budget excessif n'est pas en rapport avec le bénéfice attendu. Emprise trop importante sur des zones agricoles et habitées La limitation à 80 km/h n'apporte rien.		3
Variante B	Amélioration (modérée) de la circulation	4/ Quel est l'avenir pour les maisons en bordure de l'axe ? Quels accès à ses maisons quelles sorties possibles 8/ L'optimisation du raccordement apporte peu par rapport au coût Quels accès pour les routes vers la côte et vers Lolif ?	1/Les créneaux de dépassement seraient plis judicieux en 2X2 voies 4/ Comment contraindre les véhicules en transit à prendre le contournement de Marcey ?	1
Variante C		Idem	Idem	2

Variante A



Variante B



Variante C



RESTITUTION DES ECHANGES :

Variante A

Le rapporteur évoque que la table n'a pointé que des points négatifs. La table a estimé que le budget du projet est excessif et disproportionné par rapport aux bénéfices attendus. Il souligne également que l'emprise prévue est trop importante sur les zones agricoles et habitées. Enfin, selon lui, la limitation de vitesse à 80 km/h n'apporterait que très peu de gain de temps sur le parcours concerné. Pour ces raisons, cette variante a été classée en dernière position par sa table.

Variante B

Les avis sont plus partagés. Les participants reconnaissent une amélioration de la circulation, mais la jugent limitée. Ils soulèvent des interrogations concernant l'accès et la sortie de certaines habitations situées le long du tracé, estimant qu'en 3 ou 4 voies, la desserte deviendrait très compliquée. Ils considèrent également que les créneaux de dépassement seraient plus efficaces en 4 voies, car les sections alternées en 3 voies (BMF) sont trop courtes pour effectuer des dépassements en sécurité.

Variante C

Les participants expriment des réserves similaires à celles formulées pour la variante B. Ils s'interrogent sur la gestion des accès aux routes secondaires vers la côte (notamment Bacilly et Lolif), jugée peu lisible sur les plans.

Ils considèrent que l'optimisation du raccordement envisagée apporte peu au regard du coût important (estimé à 10 millions d'euros, incluant la construction d'un pont). Ils doutent également de l'efficacité des mesures visant à contraindre les poids lourds à emprunter ce contournement, rappelant que la signalisation actuelle est déjà peu respectée et que les GPS privilégient toujours l'itinéraire le plus court.

Par ailleurs, des inquiétudes sont émises quant aux impacts environnementaux. Certaines solutions envisagées par le passé, comme un contournement par l'Est, apparaissent désormais impossibles en raison de la présence de zones humides et maritimes.

En conclusion, les participants se déclarent plutôt favorables à une optimisation du tracé existant, qu'ils jugent plus pertinente que la création d'une nouvelle infrastructure routière.

TABLE 3

Composition : 4 personnes

Variante	Points positifs	Points négatifs	Questions	Classement
Variante A		Aucune utilité 1 seconde route à deux voies pour 60 millions d'€		3
Variante B	Coût : le moins cher des trois projets : pas d'emprise foncière	Ne résout pas le problème de la traversée de Marcey pour aller à Avranches ou à Rennes	2/3/4 Des voies cyclables vraiment sécurisées tout le long du trajet	1
Variante C		Les usagers qui iront à Rennes ou à Avranches n'emprunteront pas « l'optimisation » car trop long et pour 10 millions de plus que la variante B. Parfaite pour aller à Caen		2

Variante A



Variante B



Variante C



RESTITUTION DES ÉCHANGES :

Variante A

La table 3 rejette totalement cette variante, considérant que son coût (environ 60 millions d'euros) est disproportionné au regard des bénéfices attendus. Les participants estiment qu'il s'agit d'un investissement trop lourd pour la création d'une route à deux voies supplémentaires, impliquant de nombreux ouvrages d'art, sans réelle amélioration des conditions de circulation.

Variante B

La table retient la variante B comme la plus pertinente. Elle est jugée la moins coûteuse des trois et celle qui nécessite le moins d'emprise foncière. Les participants reconnaissent toutefois que cette solution ne règle pas le problème de la traversée de Marcey. Ils attirent également l'attention sur la nécessité d'intégrer des aménagements cyclables sécurisés le long du tracé, estimant qu'à l'heure actuelle, circuler à vélo sur cet axe est trop dangereux.

Variante C

Cette variante est également rejetée. Les participants soulignent que la seule différence par rapport à la variante B réside dans l'optimisation du raccordement, pour un surcoût estimé à 10 millions d'euros. Or, selon eux, ce tracé ne répond pas aux usages réels : les automobilistes continuent à traverser le bourg de Marcey-les-Grèves, même à vitesse réduite, car le contournement rallonge trop le trajet vers Avranches ou Rennes. Dans ces conditions, ils considèrent que la variante C ne permet pas de réduire efficacement le trafic à Marcey et représente une mauvaise utilisation de l'argent public.

Table 4 :

Composition : 4 personnes

Variante	Points positifs	Points négatifs	Questions	Classement
Variante A		2/ Coût élevé pour refaire la même route 6/ pas de réversibilité sur la question de route		
Variante B	1/ Peu coûteux et non artificialisation des sols	3/ prise en compte et sécurisation des piétons le long de la route et de sa traversée Carrefour Boule d'Or et Montviron dangereux 5/ BMF : rapprochement de la voie des maisons et problème de stationnement	2/ Avoir un arrêt de bus tout public	
Variante C		4/ prise en compte et sécurisation des piétons	1/ Est-ce que ça désengorgera Marcey ?	

Variante A



Variante B



Variante C



RESTITUTION DES ÉCHANGES :

Variante A

Les participants soulignent le coût élevé de cette variante, jugé disproportionné pour un projet qui reviendrait essentiellement à créer une route parallèle à l'existante, sans réelle valeur ajoutée. Ils mettent également en avant l'absence de réversibilité : une fois l'emprise artificialisée et bitumée, il serait très difficile de revenir en arrière. Cet aspect est perçu comme un frein majeur et renforce leur opposition à cette variante.

Variante B

Les participants relèvent plusieurs points positifs. Cette variante est perçue comme peu coûteuse et elle entraîne une artificialisation très limitée, puisque seuls des élargissements de la chaussée sont prévus, sans création d'une nouvelle infrastructure.

En revanche, plusieurs points de vigilance ont été soulevés. Certains insistent sur la nécessité de mieux sécuriser les piétons le long de la route et lors des traversées. Les cyclistes présents dans le groupe ont également témoigné des difficultés actuelles : les aménagements existants obligent soit à faire de longs détours, soit à emprunter des portions très dangereuses, ce qui rend la circulation à vélo « très compliquée ».

La proximité du tracé avec certaines habitations est également un sujet de préoccupation. L'élargissement de la chaussée pourrait rapprocher la route des maisons, poser des problèmes de stationnement et rendre plus dangereux les manœuvres de sortie de domicile, surtout avec une vitesse limitée à 80 km/h. Un habitant souligne notamment que grignoter 1 à 1,5 mètre empiéterait directement sur son espace de stationnement.

Enfin, plusieurs participants souhaitent que la réflexion sur cette variante intègre la question de la mobilité collective. Ils proposent d'aménager des arrêts de bus accessibles à tous, en complément du circuit scolaire existant, afin de contribuer au désengorgement de la route.

Variante C

Les participants rappellent d'abord l'importance de la sécurisation des piétons et des cyclistes le long du tracé, jugée indispensable compte tenu des risques actuels. Ils estiment également que tout projet routier devrait intégrer dès l'origine une réflexion sur la mobilité collective, afin de proposer de vraies alternatives à l'usage individuel de la voiture.

Concernant l'efficacité de la variante, des doutes sont exprimés sur sa capacité à désengorger la traversée de Marcey. Les quatre participants indiquent qu'ils empruntent déjà régulièrement cet itinéraire pour se rendre vers Caen et qu'ils pourraient continuer à le faire, surtout si cela permet d'éviter un coût supplémentaire de 10 millions d'euros. En revanche, pour les trajets vers Rennes, ils considèrent que cette variante n'apporterait aucune amélioration, les habitudes de circulation incitant à traverser directement Marcey.

Enfin, certains estiment que les problèmes d'embouteillages sont concentrés surtout dans le bourg de Marcey, et principalement en période estivale. En dehors de cette période, les ralentissements sont jugés limités, notamment à l'approche du rond-point de la Monnerie.

7.3 Analyse des notations individuelles des 3 variantes

Notez les variantes du secteur

NOTEZ DE 1 À 5, A QUEL POINT LA VARIANTE RÉPOND AUX ENJEUX DU SECTEUR

1. Ne répond pas du tout aux enjeux du secteur
5. Répond très bien aux enjeux du secteur.

VARIANTE A

1 2 3 4 5

VARIANTE B

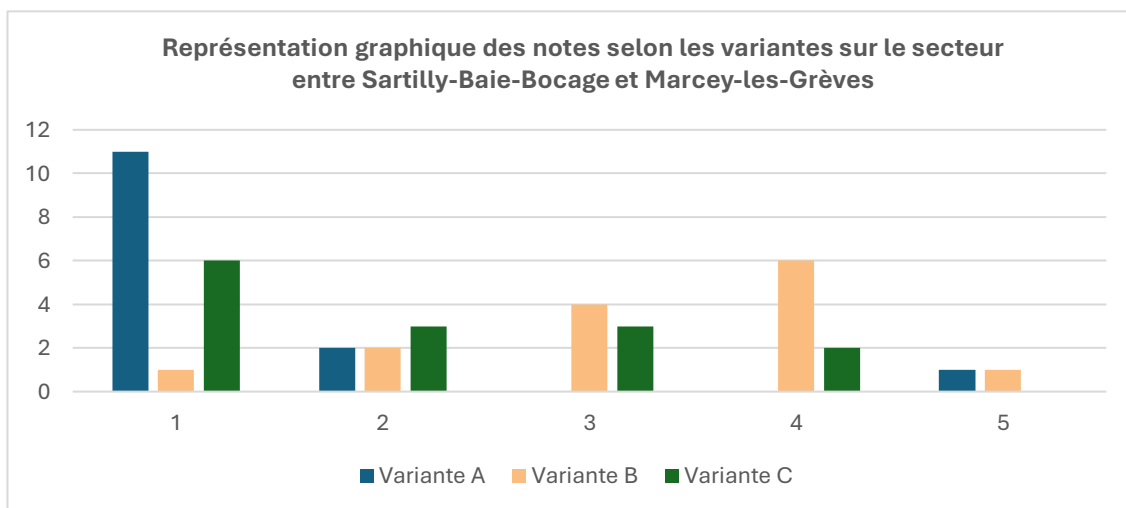
1 2 3 4 5

VARIANTE C

1 2 3 4 5

CS Scanné avec CamScanner

	1	2	3	4	5
Variante A	11 votes	2 votes	0 votes	0 votes	1 votes
Variante B	1 votes	2 votes	4 votes	6 votes	1 vote
Variante C	6 votes	3 votes	3 votes	2 votes	0 vote



Les résultats des votes reflètent des perceptions contrastées sur la capacité des trois variantes à répondre aux enjeux identifiés pour le barreau entre Sartilly-Baie-Bocage et Marcey-les-Grèves. Si aucune option ne fait l'objet d'une adhésion franche, les répartitions traduisent des préférences nuancées.

- Variante A : un rejet majoritaire

La **Variante A** recueille **11 votes à la note 1** (« ne répond pas du tout aux enjeux ») et **2 votes** à la note 2, tandis qu'aucun participant ne lui attribue les notes 3 ou 4, et qu'un seul la considère pleinement satisfaisante (**1 vote à la note 5**). Ce résultat traduit une **opposition forte** à cette variante, perçue comme **coûteuse (60 M€)** et générant **de forts impacts environnementaux et agricoles**. Les échanges en atelier montrent que les participants craignent une **emprise excessive sur les terres naturelle** et un **investissement jugé disproportionné** par rapport aux bénéfices attendus. Il a été également soulevé que cette variante A n'était pas adaptée en reprenant l'ancien tracé du projet en partie mais en ne faisant pas de 2x2 voies. La Variante A est donc majoritairement rejetée, en raison de son impact et de son coût, malgré un intérêt marginal pour quelques participants qui y voient une réponse technique cohérente.

- Variante B : la solution la plus équilibrée

La **Variante B** obtient des résultats plus contrastés : **1 vote à la note 1, 2 votes à la note 2, 4 votes à la note 3** et **6 votes à la note 4**, ainsi qu'un **vote à la note 5**. Ces scores traduisent une **perception plus positive** que pour les autres variantes. Les participants considèrent que la Variante B, avec un **coût plus faible (5 M€)** et des **travaux sur l'existant, limite les impacts environnementaux**. Elle améliore cependant la circulation de manière **modérée** : plusieurs habitants soulignent néanmoins que les **créneaux de dépassement prévus sont trop courts** pour fluidifier efficacement le trafic et que la gestion des **accès aux habitations** reste perfectible. La Variante B est perçue comme la **plus acceptable par les participants**, même si son efficacité en matière de fluidité reste à renforcer.

- Variante C : une option intermédiaire mais critiquée

La **Variante C** reçoit **6 votes à la note 1, 3 votes à la note 2, 3 votes à la note 3, 2 votes à la note 4** et **aucun vote à la note 5**. Elle propose une solution **hybride : optimisation du raccordement sur le contournement de Marcey** et aménagement de créneaux de dépassement (**coût : 15 M€**). Si certains participants y voient une **amélioration possible de la fluidité**, une majorité exprime des **doutes sur sa pertinence** de cette optimisation au raccordement du contournement de Marcey notamment pour les usagers qui souhaitent poursuivre en direction de Rennes. La Variante C suscite des avis partagés : considérée comme un **compromis potentiel**, elle peine toutefois à convaincre sur sa capacité réelle à résoudre les problèmes identifiés.

Conclusion des contributions de l'atelier

L'atelier a permis de recueillir une diversité de points de vue sur les trois variantes d'aménagement proposées pour le barreau entre **Sartilly-Baie-Bocage** et **Marcey-les-Grèves**. Les échanges ont fait émerger des préoccupations communes liées à la **sécurité routière**, à l'**intégration des mobilités douces**, à la **préservation de l'environnement** et à l'**équilibre coût/bénéfice** des solutions. Si aucun consensus n'émerge, les avis témoignent de préférences nuancées.

1. Variante A — Un rejet quasi unanime

Perception générale : cette variante est globalement rejetée.

Arguments principaux :

- **Coût jugé disproportionné** (≈ 60 M€) par rapport aux bénéfices attendus.
- **Forte emprise foncière** sur les zones agricoles et naturelles.
- Impacts environnementaux importants, sans valeur ajoutée significative.
- Absence d'amélioration notable de la circulation et absence de 2x2 voies.

Seule nuance : quelques participants y voient un intérêt ponctuel pour l'éloignement du tracé par rapport à certaines habitations, mais cette appréciation reste marginale.

Synthèse : la Variante A concentre les critiques et apparaît comme **la moins acceptable**.

2. Variante B — La solution jugée la plus équilibrée

Perception générale : c'est la variante qui recueille le plus d'avis favorables.

Arguments positifs :

- **Coût réduit** (≈ 5 M€) et moindre artificialisation des sols.
- Travaux concentrés sur l'existant, limitant l'impact environnemental.
- Potentiel d'amélioration modérée de la circulation.

Points de vigilance :

- **Créneaux de dépassement** jugés trop courts, nécessitant des ajustements.
- Difficultés d'accès aux habitations et gestion perfectible des dessertes locales.
- Demande forte d'intégrer **des aménagements cyclables sécurisés** et de penser la place des piétons.
- Souhait de développer les **mobilités collectives** (arrêts de bus accessibles, covoiturage).

Synthèse :

la Variante B est perçue comme **le compromis le plus acceptable**, sous réserve d'améliorer la sécurité, la desserte et l'intégration des mobilités douces.

3. Variante C — Un compromis critiqué

- **Perception générale** : les avis sont partagés mais globalement sceptiques.

Arguments positifs :

Une optimisation du raccordement peut améliorer ponctuellement la fluidité pour certains trajets.

Variante jugée adaptée pour les déplacements vers **Caen**.

- **Critiques principales** :

Surcoût significatif (≈ 15 M€), jugé disproportionné par rapport aux bénéfices.

Peu d'effet sur les flux vers **Rennes** et **Avranches**, la majorité des automobilistes continuant à traverser Marcey pour gagner du temps.

Doutes sur la capacité réelle à désengorger le bourg, notamment hors saison estivale.

Impacts environnementaux potentiels sur les zones humides, limitant les marges de manœuvre.

- **Synthèse** : la Variante C est perçue comme une **option intermédiaire** mais souffre d'un rapport coût/bénéfice défavorable et d'une efficacité jugée insuffisante.

4. Enjeux transversaux et attentes fortes

Au-delà du choix des variantes, les contributions révèlent des **préoccupations récurrentes** :

- **Sécurité routière** : intersections dangereuses, arrêts scolaires non protégés, traversées piétonnes complexes.
- **Mobilités douces** : demande unanime pour des pistes cyclables sécurisées et continues, des aménagements pour piétons et des solutions adaptées aux VAE.
- **Mobilité collective** : attentes fortes concernant le développement du **covoiturage** et l'implantation d'**arrêts de bus accessibles**.
- **Environnement** : volonté de limiter l'artificialisation des sols, de préserver la biodiversité et d'intégrer des passages pour la faune.
- **Vie quotidienne** : frustration face à l'incertitude qui perdure depuis plus de trente ans, impactant des projets personnels (rénovations, investissements...).

Synthèse finale

Les discussions montrent une **préférence majoritaire pour la Variante B**, perçue comme la **moins coûteuse** et la **moins impactante** pour l'environnement, mais perfectible en termes de sécurité, de dessertes locales et d'intégration des mobilités douces.

La **Variante C** divise et reste fragilisée par son surcoût et son efficacité limitée, tandis que la **Variante A** fait l'objet d'un **rejet quasi unanime**.

Ces enseignements constituent une base précieuse pour affiner le projet, en cherchant à **renforcer la sécurité, réduire l'impact environnemental** et **développer des solutions de mobilité plus diversifiées**.

8. Prochaines étapes

Le Département s'est engagé à analyser l'ensemble des contributions recueillies lors de cet atelier, ainsi que celles issues des autres rencontres organisées sur le territoire.

La concertation se poursuivra dans les semaines à venir avec :

- l'organisation de **réunions publiques ouvertes à tous**,
- et la tenue de **permanences en mairie**, permettant aux habitants de poser leurs questions et de faire part de leurs remarques.

L'ensemble des documents (présentations, cartes des variantes, synthèses, etc.) sera mis à disposition :

- **en ligne** sur le site concertation-granvilleavranches.fr
- **et en consultation dans les mairies concernées.**

Les habitants pourront également formuler leurs contributions à tout moment durant la période de concertation, soit **en ligne**, soit **en mairie**, afin de garantir à chacun la possibilité de s'exprimer selon ses disponibilités.

23 juin 2025 LANCEMENT DE LA CONCERTATION

24 juin 2025	2 juillet 2025	3 juillet 2025	7 juillet 2025	4 septembre 2025	9 septembre 2025	12 septembre 2025	18 septembre 2025
Réunion publique	Permanences mairie	Réunion publique	Permanences mairie	Permanences mairie	Réunion publique	Permanences mairie	Réunion publique
AVRANCHES Salle Victor Hugo De 19 h 30 à 22 h	BACILLY De 10 h à 12 h LOLIF De 14 h à 16 h	GRANVILLE Salle multisports de la Cité des Sports de 19 h 30 à 22 h	MARCEY-LES-GRÈVES De 9 h 30 à 12 h SAINT-PAIR-SUR-MER De 13 h 30 à 17 h	SAINT-PLANCHERS De 14 h à 16 h 30 SAINT-AUBIN-DES-PRÉAUX De 17 h à 19 h	FOLLIGNY Salle des fêtes du Carrefour Bailly de 19 h 30 à 22 h	SAINT-PIERRE-LANGERS De 9 h 30 à 12 h SARTILLY-BAIE-BOCAGE De 14 h à 17 h	SARTILLY-BAIE-BOCAGE Salle culturelle de l'Étoile de 19 h 30 à 22 h

CLÔTURE DE LA CONCERTATION 22 septembre 2025

Un programme de rencontres sur l'ensemble du territoire

À l'issue de la concertation, un bilan sera établi par les garants de la CNDP et rendu public. Il présentera l'ensemble des contributions et des points de vue exprimés. Le Département s'engage à y répondre de manière détaillée dans son **rapport**, afin d'expliquer comment ces contributions auront été prises en compte dans l'élaboration du projet et le choix des variantes retenues.

Annexe :

Contributions des carnets de bord :

Statut	Question 1 : point de vigilance	Question 2 : questionnements
Retraité	Intersections RD241/RD673	Choix du projet Marcey Sartilly. Préférence pour la variante C, surtout si le contournement d'Avranches par l'A84 se réalise.
Salariés/Indépendants	Pas d'accès aux mobilités douces entre la boule d'or, et Sartilly. Obligé de passer par la 3 voie à vélo ou à pied. Bande sonore = pollution sonore, donc quid d'une autre solution ?	Pourquoi parler d'aménagement routier avant de parler de mobilité ? et pas l'inverse. Arrêter les murs de béton entre les voies = tues les animaux ou faites des passages animaux.
Salariés/Indépendants	BMF = dangereuse ? une coloration de la voie en rouge avec des logos vélos (cf nord de l'Europe) et plus sécurisé = cela entraine l'attention des automobilistes. Et n'empêche par les véhicules d'y accéder. Inquiétude générale sur les couts constatée jouer sur les mobilités = Bus et vélo pour désengorger l'existant (question qui revient tres souvent) La sortie de la variante C ne désengorgera pas (10m° d'euros sur un pari peu probable c'est dommage.)	Intégration des mobilités douces : Vélo, VAE pour du quotidien : trajet sécurité et directs.
Retraité	Lieu-dit « La Ville » à Sartilly sur l'axe Avranches et Granville arrêts bus scolaire, manque passage clouté pour traverser la route tous les matins pour les scolaires à 7h du matin et il manque aussi une limitation de vitesse a ce lieu-dit. Lieu 1 sur la phase du projet 2. Souvent plus de 5 minutes pour traverser à pied.	Rien

Retraité	Rien	Les travaux que nous envisageons dans la maison sont toujours en attente de ce nouveau tracé (plus de 30 ans). A quand la solution ?!!!
----------	------	---