



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 THÉMATIQUE

Sécurité Fluidité & Contournement et Déviation

11 septembre – Saint-Pair-sur-Mer

CCI Ouest-Normandie



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 sur les thématiques de Sécurité et de contournement/déviations, notamment pour approfondir la compréhension du projet et recueillir les avis, points de vigilance et propositions.

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

2. Participants présents

- **17 représentants** d'associations de riverains, représentant de gendarmerie, et des sapeurs-pompiers du SDIS. Certains élus de communes concernées par le projet étaient également présents.
- **Équipe projet** :
 - Noémie Brégault, cheffe de projet routier, Département de la Manche
 - Ludovic Leduc, chef de service maîtrise d'ouvrage, Département de la Manche
 - Yvan Le Cann, responsable service gestion et sécurité de la voirie au Département de la Manche
- **Garant CNDP** : Sophie Marie et Bruno Boussion
- **Animateurs** : Pascal Beaumard et Trévor Rideau (Agence État d'Esprit)

3. Déroulé de l'atelier

L'atelier thématique s'est déroulé en deux grandes séquences et a réuni des participants variés (riverains, associations, élus, techniciens, force de gendarmerie, SDIS).

La séance a débuté par une présentation générale des services techniques du Département. Ils ont rappelé :

- les **objectifs de la concertation**, placée sous l'égide de deux garants de la CNDP, visant à garantir transparence et impartialité ;
- les **phases d'aménagement prévues** :
 - une **première étape (2025–2026)** consacrée à des mesures rapides de sécurisation (bandes multifonctions, giratoires),
 - une **seconde phase (2028–2030)** portant sur des aménagements plus lourds (contournements, créneaux de dépassement), nécessitant des autorisations réglementaires.

Cette introduction a permis de situer les enjeux de trafic (12 000 à 17 000 véhicules/jour selon les secteurs) et d'accidentologie (notamment concentrée aux extrémités du tracé).

Un technicien spécialisé a détaillé les données sur l'accidentologie. Par exemple, certaines sections présentent un **taux d'accident supérieur à 8**, bien au-dessus de la moyenne

nationale (3,54), du fait de la mixité des usages (transit, accès aux zones d'activités, flux touristiques)

À l'initiative du trésorier de l'ADRAGA, deux courts films illustrant des **situations de conflits d'usage** ont été diffusés. Ils montraient notamment les difficultés de cohabitation entre poids lourds, cyclistes et riverains.

Ensuite, les participants ont travaillé en tables selon une méthodologie précise :

- **étape 1 : diagnostic collectif** des craintes et recommandations,
- **étape 2 : changement de perspective à travers des persona** (ambulancière, retraitée, famille, etc.),
- **étape 3 : restitution par un rapporteur** avec synthèse des propositions

La deuxième partie a porté sur les variantes de contournement (secteurs du Croissant, de la Havaudière et de Sartilly/Marcey). Chaque table a travaillé à partir de cartes et de grilles multicritères pour comparer les avantages/inconvénients de chaque option

L'atelier s'est conclu par une intervention de **M. Yvan Taillebois, conseiller départemental de la Manche**, qui a remercié les participants et rappelé les prochaines étapes de la concertation.

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. Notes d'ambiance de l'atelier

L'atelier a réuni une diversité d'acteurs : représentants associatifs, élus locaux, mais aussi des représentants de la gendarmerie (dont l'EDSR) et des sapeurs-pompiers du SDIS. Les participants étaient répartis en quatre tables de travail d'environ quatre personnes chacune, favorisant des échanges à la fois ciblés et pluralistes.

■ Séquence 1 – Sécurité et Fluidité

Les discussions autour des enjeux de sécurité et de fluidité sur l'axe ont été particulièrement denses et nourries. La présence, à chaque table, de membres de la gendarmerie et des sapeurs-pompiers a permis d'apporter des éclairages concrets, souvent étayés d'exemples vécus sur le terrain, ce qui a enrichi les débats et donné du poids aux arguments. L'exercice du changement de perspective à travers les persona a suscité des réactions contrastées : certaines tables se sont prêtées au jeu et ont réussi à réinterroger leurs priorités à travers les yeux d'un usager fictif, quand d'autres ont peiné à se projeter réellement. Cela a néanmoins permis de confronter des visions très différentes – entre la préoccupation quotidienne des riverains, la logique d'urgence d'une ambulancière ou encore le regard plus stratégique du maître d'ouvrage.

■ Séquence 2 – Contournements et déviation

Le second temps de l'atelier a été perçu comme tout aussi riche. Le choix laissé aux tables de travailler sur le secteur de leur choix a révélé une nette focalisation sur deux zones particulièrement sensibles : le Croissant et la Havaudière, confirmant leur centralité dans les préoccupations locales. Les échanges ont montré une grande variété de points de vue et parfois de vifs désaccords au sein d'une même table, signe de l'importance des enjeux pour les habitants et les acteurs du territoire. Si les variantes proposées ont souvent été jugées insuffisantes ou incomplètes, le travail collectif a permis de faire émerger des pistes alternatives et de rappeler l'attente forte d'aménagements à la hauteur des problèmes constatés.

A noter : Entre les deux séquences, certains participants ont dû quitter l'atelier, ce qui a entraîné une réorganisation de certaines tables.

6. Contributions et propositions issues du travail sur table

6.1. Séquence 1 – Atelier Sécurité/Fluidité

TABLE 1 – 5 personnes présentes

Votre expérience de l'axe Granville-Avranches	
Craintes	Recommandations
L'accès et la sortie des habitations des riverains	Pas de bandes BMF, chaussée qui se rapproche des habitations. Contournement des habitations situées sur le tracé.
Le projet ne changera pas la situation actuelle, il y aura toujours autant de ralentissement dans la zone du croissant	Reprendre un tracé évitant toutes les habitations
Le risque d'accidents sera toujours présent	Alterner zones dépassement et zone de frustration
Votre persona : Cécile Hervieu, ambulancière	
Craintes	Recommandations
Congestions du trafic	Créer des 2x2 voies

Difficultés et impossibilité de dépassements	Créer des voies de dépassement
Énervement au volant et fatigue. Prise de risque pour la victime	Fluidifier le trafic grâce à une 2x2 voies

Les riverains insistent fortement sur la dangerosité des accès aux habitations. Ils redoutent que le projet ne règle pas les problèmes actuels, en particulier les ralentissements persistants dans la zone du Croissant. Enfin, ils estiment que le risque d'accidents demeurera élevé, voire accru si les bandes multifonctions (BMF) se rapprochent des habitations. Plusieurs participants pointent que ces BMF réduisent la largeur de chaussée utile et exposent cyclistes et piétons à un danger accru à 80 km/h.

Les recommandations portent sur la nécessité de contournements pour éviter les zones habitées, plutôt que de renforcer l'axe existant. Les participants refusent l'usage des BMF, jugées anxiogènes et accidentogènes. Ils suggèrent aussi d'alterner zones de dépassement et zones sans dépassement afin de limiter les « zones de frustration » qui entraînent des comportements à risque

Apport du persona – Cécile Hervieu (ambulancière, 36 ans)

Mets toi à la place de ...

Cécile Hervieu – 36 ans



Personna 2

Salarisée dans le secteur du service d'urgence

- Intérêts :**
 - Conduite automobile à Avanches
- Historique de prise de véhicule :**
 - Plus d'un an d'expérience
- Modalités de travail :**
 - Interventions urgentes entre Avranches et les communes du secteur
 - Emploie fréquemment la RD613 pour transporter des patients vers l'hôpital de Granville
- Insatisfactions :**
 - Conduite à Saint-Pair-sur-Mer et Marigny-le-Grand qui ralentissent les interventions
 - Difficulté à dépasser les véhicules lents dans certaines zones
 - Risque lors des croisements dans des secteurs étroits ou mal aménagés

Le changement de perspective avec le persona a déplacé le débat : au-delà des enjeux locaux (riverains, nuisances), l'urgence médicale met en avant la fluidité globale de l'axe. Pour une ambulancière, la crainte principale est la congestion, qui retarde les interventions. Les impossibilités de dépassement constituent également un problème, car elles ralentissent le transport des patients. L'irritation et la fatigue au volant augmentent le risque d'accidents graves. Ses recommandations vont donc dans le sens d'une 2x2 voies continue et d'aménagements permettant des dépassements fluides

Cette table illustre une tension entre deux visions :

- une approche riveraine qui privilégie la protection des habitations et le refus d'aménagements jugés dangereux (BMF),
- une approche usager d'urgence (via le persona) qui défend la nécessité de solutions plus lourdes (2x2 voies) pour sécuriser et fluidifier rapidement le trafic.

TABLE 2 – 4 personnes présentes

Votre expérience de l'axe Granville-Avranches	
Craintes	Recommandations
Les accidents	Créer les bandes multifonctions, créer en plus des pistes cyclables
Les carrefours	Faire sécuriser les carrefour
L'environnement	Préserver la faune et la flore
Votre persona : Brigitte Delorme, retraité	
Craintes	Recommandations
Être obligée de déménager, village fantôme.	Mur anti-bruit
Crainte de ne plus voir personne.	Végétation

Augmentation de la vitesse car l'axe deviendra plus fluide

Les participants de cette table mettent en avant trois enjeux principaux : la sécurité routière, avec un risque d'accidents jugé encore trop élevé ; la dangerosité des carrefours, considérés comme points noirs ; la préservation de l'environnement, en particulier la faune et la flore, qui pourraient être affectées par des aménagements trop lourds.

Pour répondre à ces inquiétudes, les recommandations portent sur la sécurisation des carrefours, la mise en place de bandes multifonctions pour faciliter les dépassements, complétées par de véritables pistes cyclables, physiquement séparées de la chaussée, et la préservation des milieux naturels lors de la conception des aménagements.

Apport du persona – Brigitte Delorme (64 ans, retraitée, habitante de la Havaudière)

Mets toi à la place de ...

Brigitte Delorme – 64 ans



Persona 3
Habitante d'une commune du Sud-Manche

Profession :

- Retraitée, ancienne professeure des écoles

Commune :

- Résidente de la Havaudière depuis 40 ans

Horaires de prise de véhicule :

- Course en semaine le matin et visite familiales le week-end

Habitudes de mobilité :

- Déplacements de proximité
- Se rend souvent à Avranches ou Granville pour rendez-vous
- Sensible à la tranquillité de son cadre de vie

Inquiétudes :

- Nuisances sonores accrues avec la densification du trafic
- Perte de qualité paysagère avec les projets d'axe routier
- Détérioration de la sécurité routière.

L'exercice de mise en perspective avec le persona a déplacé le regard :

- Brigitte Delorme craindrait que son cadre de vie soit dégradé au point d'être contrainte de déménager, avec la crainte que son village devienne « fantôme » si la route est élargie.
- Ses recommandations portent sur des solutions visant à limiter les nuisances sonores et visuelles (murs anti-bruit, plantations végétales) plutôt que sur des aménagements lourds de fluidité.
- Elle redoute aussi une augmentation de la vitesse liée à une circulation plus fluide, ce qui contraste avec les attentes initiales de la table, davantage centrées sur la sécurité et la mobilité.

Cette table illustre d'un côté, une approche technique et sécuritaire qui valorise les BMF et les pistes cyclables comme leviers pour améliorer la sécurité, et de l'autre, la sensibilité d'une habitante attachée à la tranquillité et au paysage local, qui craint que l'amélioration de la fluidité se traduise par une dégradation de la qualité de vie.

Le persona a permis d'introduire une dimension sociale et paysagère dans le débat, rappelant que l'amélioration de la sécurité routière ne doit pas se faire au détriment du cadre de vie des riverains.

TABLE 3 – 4 personnes présentes

Votre expérience de l'axe Granville-Avranches	
Craintes	Recommandations
Saint Pierre Langers : entrée et sortie route de l'abbaye à la Havaudière et traversée des enfants dans le hameau	Contournement du hameau de la Havaudière

Sécurité piétons / 2 roues / automobilistes au niveau du Croissant (St Pair sur mer). Sécurité intersection D572/D673. Traversées de la D673 à vélo très difficile	Développer d'autres mobilités (applications de co-voiturage)
Axe pas sûr pour les 2 roues, notamment motorisés. Problématique d'engagement sur l'axe depuis les axes secondaires (perpendiculaire) notamment intersection D143.	Favoriser les traversées de la D673 aux piétons/cycliste par des tunnels ou passerelles
Votre persona : Famille Ortola, touriste	
Craintes	Recommandations
Sécurité piétonne et cyclable	Favoriser les pistes cyclables cloisonnées + tunnels et passerelles pour les traversées
/	/
/	/

Les inquiétudes exprimées sont très localisées et concrètes :

- à **Saint-Pierre-Langers**, les entrées et sorties de la route de l'abbaye de la Havaudière sont jugées particulièrement difficiles et dangereuses, notamment pour les enfants traversant le hameau vers les arrêts scolaires ;
- à **Saint-Pair-sur-Mer**, la zone du Croissant concentre de nombreuses préoccupations : sécurité des piétons, cyclistes, deux-roues motorisés et automobilistes, aggravée par la présence d'un terre-plein central qui gêne les véhicules d'urgence ;
- plus largement, l'axe est considéré comme **peu sûr pour les deux-roues**, avec des distances de dépassement insuffisantes et une grande difficulté à s'engager depuis les axes secondaires, en particulier au niveau de l'intersection avec la D143, identifiée comme un point noir historique avec de graves accidents.

Les propositions visent à réduire les dangers et à diversifier les usages : contournement du hameau de la Havaudière pour sécuriser les entrées-sorties et protéger les habitants, développement de solutions de covoiturage (y compris via des applications numériques) afin de réduire la pression automobile, et l'aménagement de passerelles ou tunnels pour piétons et cyclistes sur la D673, jugés indispensables pour sécuriser les traversées.

Apport du persona – Famille Ortola (touristes avec enfants, Jullouville)



Le persona a permis d'introduire une perspective « usagers occasionnels » :

- la famille est sensible à la sécurité piétonne et cyclable, surtout en contexte touristique et familial, et souhaite des pistes cyclables protégées et des traversées sécurisées (tunnels, passerelles) ;
- cependant, les participants ont jugé le cas peu représentatif de la réalité locale : pour eux, il est improbable qu'une famille en vacances emprunte la RD673 à vélo ou pour de courts trajets touristiques. L'exercice a donc semblé artificiel, même si cela a conforté la priorité donnée aux traversées sécurisées.

La table 3 illustre un ancrage territorial fort : les craintes sont précises, liées à des points géographiques identifiés (Croissant, D143, route de l'abbaye). Les recommandations s'orientent vers des solutions structurelles (contournements, aménagements lourds) mais aussi vers des pratiques responsables comme le covoiturage.

Le persona n'a pas réellement transformé la discussion, mais il a renforcé la prise en compte des mobilités douces et des usagers vulnérables. Le contraste est net entre les besoins du quotidien local (sécuriser les intersections, réduire les flux) et l'usage occasionnel d'une famille en villégiature, perçu comme moins pertinent.

TABLE 4 – 4 personnes présentes

Votre expérience de l'axe Granville-Avranches	
Craintes	Recommandations
Accès retardé lors des interventions de secours surtout sur la roue du croissant (temps d'arrivée des urgences à l'hôpital). Déplacement des zones de blocage sur les ronds-points.	
Difficulté de partage de la route avec le flux des véhicules rapide et les véhicule lents (voiturette, cyclo, tracteur, terrassier). Risque d'impatience pour les doubler. Les BMF ne sort pas une voie de circulation.	Élargir l'existant pour avoir une vraie voie réservée au véhicules lent. Séparation des trafic rapide et lent. Pistes cyclables
Risque pour entrer et sortir de chez soi (riverain) ou voie secondaire. St Pierre Langers ne pas remettre la zone de dépassement	Revoir le gros trafic.
Votre persona : Julien Caron, maître d'ouvrage routier	
Craintes	Recommandations
Le projet présenté ne résoudra pas les problématiques de sécurité, risques d'effets entonnoirs, d'accélération des flux avec des accidents, les plus graves sur les BMF.	2x2 voies

L'usagers aura tendance à vouloir doubler plus qu'actuellement	
Pas de murs centraux sur l'axe, risque supplémentaire de face à face. Dépenser de l'argent et ne pas résoudre les problématiques.	
Faire en sorte que l'axe actuel soit réservé aux véhicules lents et riverains	

Les participants soulignent trois points majeurs : le retard possible des secours sur la zone du Croissant, qui pourrait allonger les délais d'arrivée aux urgences de l'hôpital d'Avranches ; le risque d'effet goulot : les aménagements prévus (créneaux de dépassement, BMF) risquent de déplacer les bouchons vers les giratoires ou d'autres points sensibles ; la cohabitation difficile entre véhicules rapides et véhicules lents (tracteurs, voiturettes, cyclomoteurs, engins de chantier), qui génère impatience et prises de risque. Les bandes multifonctions, perçues comme ambiguës, pourraient accentuer ces comportements.

Les propositions avancées sont d'élargir l'existant pour créer une voie réellement dédiée aux véhicules lents, séparer les trafics rapide et lent, en envisageant un axe distinct ou des aménagements différenciés, développer des pistes cyclables sécurisées, surtout à proximité des zones urbanisées, et dévier le gros trafic afin de soulager les secteurs habités.

Apport du persona – Julien Caron (44 ans, maître d'ouvrage départemental)

Mets toi à la place de ...

Julien Caron – 44 ans

Persona 4
Maître d'ouvrage



Profession :
• Directeur adjoint des infrastructures pour le département de la Manche

Responsabilités :
• Responsable de projet de l'axe Granville-Avranches
• Pilote les engagements ERC et de l'articulation avec les élus

Inquiétudes :
• Arbitrer entre sécurité routière, attentes des usagers et protection de l'environnement
• Rassurer les élus locaux
• Intégrer les contributions du public sans fragiliser le projet

Le persona a introduit une lecture plus stratégique du projet :

- sa crainte principale est que les aménagements envisagés soient insuffisants et n'apportent pas de réponse durable aux problèmes de sécurité. Il redoute des accidents plus graves liés aux BMF, et l'absence de murs centraux, qui augmente le risque de face-à-face,
- il insiste sur la nécessité d'arbitrer entre coûts, sécurité et efficacité, et pose la question de la pertinence des dépenses publiques si le projet n'apporte pas de résultats tangibles,
- ses recommandations sont plus radicales que celles des participants : mise en place d'une 2x2 voies sur l'axe et maintien de la voie actuelle réservée aux riverains et véhicules lents.

Cette table illustre un **regard double** : celui des habitants et usagers locaux, centrés sur la cohabitation des flux et la fluidité du quotidien, et celui du maître d'ouvrage (persona), qui rappelle les enjeux d'arbitrage politique et financier.

Le persona a renforcé l'idée qu'un projet incomplet pourrait générer des effets pervers (effet entonnoir, accidents plus graves, argent dépensé inutilement). Ce décalage montre la

difficulté de concilier les attentes micro-locales (sécuriser les accès, protéger les riverains) avec une vision d'aménagement global de l'axe.

Synthèse des contributions liés à la thématique sécurité/fluidité :

Les échanges des quatre tables ont montré une **forte convergence autour des difficultés actuelles de l'axe Granville–Avranches**, mais aussi une **relative défiance quant à la pertinence des aménagements envisagés**.

1. Des inquiétudes partagées sur la sécurité et l'accessibilité

Les participants soulignent à plusieurs reprises la **dangerosité des accès aux habitations** et des intersections secondaires (notamment à Saint-Pierre-Langers, sur la D143 ou à la sortie de l'abbaye de la Havaudière). La **zone du Croissant à Saint-Pair-sur-Mer** est apparue comme un secteur particulièrement accidentogène et saturé, où piétons, cyclistes et automobilistes cohabitent difficilement. La question du **retard des secours** a aussi été un argument fort, illustrant les conséquences directes de la congestion sur la sécurité.

2. Des visions contrastées sur les solutions

Les recommandations des participants révèlent deux approches :

- une vision **riveraine et locale**, cherchant avant tout à **protéger les habitants** (contournements, refus des bandes multifonctions, murs anti-bruit, végétalisation),
- une vision plus **infrastructurante**, qui envisage l'axe comme un **corridor de circulation** devant être fluidifié (2x2 voies, séparation des trafics rapides et lents, création de véritables pistes cyclables).

Les bandes multifonctions (BMF) cristallisent les oppositions : jugées utiles par certains pour sécuriser et fluidifier, elles sont dénoncées par d'autres comme anxiogènes, accidentogènes et mal adaptées aux cohabitations multiples.

3. L'apport des persona : élargir les perspectives

L'exercice des persona a permis de confronter les craintes locales à d'autres logiques d'usage :

- l'**ambulancière** (Table 1) a mis en avant l'enjeu vital de la fluidité, plaidant pour une 2x2 voies,
- la **retraîtée de la Havaudière** (Table 2) a ramené la discussion vers le cadre de vie, la crainte du bruit et la préservation des paysages,
- la **famille de touristes** (Table 3) a rappelé la vulnérabilité des piétons et cyclistes, même si son profil a été jugé peu représentatif des usages réels,
- le **maître d'ouvrage départemental** (Table 4) a souligné la nécessité d'arbitrages et le risque d'investir sans résoudre les problèmes de sécurité.

Ces regards ont enrichi les débats, mais ils ont aussi révélé la **difficulté de concilier attentes locales et besoins globaux de fluidité**.

4. Une remise en cause implicite de l'utilité des aménagements de traversée

En filigrane, de nombreux participants doutent que les aménagements prévus suffisent à transformer la situation. Certains redoutent un simple **déplacement des**

problèmes (effet goulot sur d'autres carrefours), d'autres estiment que l'élargissement ou la modernisation de la traversée **ne répondra pas aux causes profondes** : saturation liée aux flux touristiques, cohabitation de véhicules hétérogènes, besoin de contournements pour décharger les bourgs.

6.2. Séquence 2 – Atelier contournements et déviation

TABLE 1 – 5 personnes présentes – Hameau de la Havaudière et Zone du Croissant traités

Hameau de la Havaudière

Variante	Avantages	Inconvénients	Score
A	Pas d'avantages	Engagement complet du hameau de la Havaudière. Pollution reste (sonore et atmosphérique). Dangerosité pour les riverains et les ramassages scolaires	-3
B	30% du trafic va emprunter le contournement	70% du trafic reste passant dans le hameau. Dangerosité pour les riverains, pollution atmosphérique et sonore et dangereux pour le ramassage scolaire.	-3
Pourquoi votre table a privilégié la variante ayant le score le plus élevé ?			
/			
Une idée d'aménagement à nous faire partager pour améliorer l'axe ?			
Tracé initial de 2x2 voies			

Zone du Croissant

Variante	Avantages	Inconvénients	Score
A	Remise en zone naturelle entre le giratoire de St Planchers et le giratoire RD971/RD673. Moins de circulation dans la zone du croissant.	Report des ralentissements sur le rond points de la CCI qui provoquera des bouchons à la maréchalerie, avec un impact sur les riverains (pollution, bruit, accès) impact sur les 2 exploitations agricoles	-1
B	Le coût de la variante	Les riverains du Sap se retrouveront entre 2 routes. Impacts sur les riverains du Sap (pollution bruit accès) report des ralentissements et zones humides	-1

C	Le coût de la variante	Impact sur les riverains reports des ralentissement Irréalizable	-2
Pourquoi votre table a privilégié la variante ayant le score le plus élevé ?			
Compte tenu des inconvénients de chaque variante aucune n'est souhaitable			
Une idée d'aménagement à nous faire partager pour améliorer l'axe ?			
Un contournement complet de la zone du Croissant et de la maréchalerie			

Compte rendu qualitatif sur le travail de la table :

○ Secteur de la Havaudière

Les deux variantes proposées pour le hameau de la Havaudière ont été largement rejetées.

- La **variante A** est décrite comme un statu quo pas acceptable pour les participants : le hameau continuerait à absorber l'intégralité du trafic, avec des nuisances sonores et atmosphériques persistantes, une dangerosité accrue pour les riverains et un risque majeur pour les ramassages scolaires. Les participants rappellent qu'un accident s'est déjà produit lors d'une montée scolaire, ce qui illustre la vulnérabilité du secteur.
- La **variante B** est perçue comme un faux compromis : même si 30 % du trafic serait dévié, 70 % des véhicules continueraient à traverser le hameau. Les nuisances et les risques restent donc presque inchangés et des aménagements techniques supplémentaires (pont, reprise de tracé en trois voies) augmenteraient les coûts sans bénéfice réel.

La table ne considère qu'aucune des deux variantes n'est acceptable. Le groupe plaide pour un contournement complet, reprenant l'idée initiale d'un tracé en 2x2 voies, jugée capable de sécuriser durablement la Havaudière et de protéger les riverains.

○ Secteur du Croissant

L'évaluation des trois variantes a confirmé une impression générale : elles déplacent les problèmes plus qu'elles ne les résolvent.

- La **variante A** présente un intérêt limité (moins de circulation dans le Croissant, remise en zone naturelle entre deux giratoires), mais elle entraînerait un report des bouchons sur le giratoire de la CCI, générant de nouvelles nuisances sur la Maréchalerie. De plus, deux exploitations agricoles seraient lourdement impactées.
- La **variante B** a été critiquée pour ses effets : les habitants du hameau du Sap se retrouveraient pris « entre deux routes », avec une forte dégradation de leur cadre de vie (pollution, bruit, difficultés d'accès). Elle implique également un impact sur les zones humides.
- La **variante C** a été jugée irréalisable, malgré un coût présenté comme avantageux.

Aucune des variantes n'a convaincu la table. Le constat partagé est qu'il faut aller plus loin et viser un contournement complet du Croissant et de la Maréchalerie. Les participants se sont montrés clairs : « Compte tenu des inconvénients de chaque variante, aucune ne semble

souhaitable ». Ils ont insisté sur leur connaissance du terrain et sur l'importance de solutions qui tiennent réellement compte des réalités locales.

Table 2 – 4 participants – Zone du Croissant et Barreau Sartilly/Marcey

Zone du Croissant

Variante	Avantages	Inconvénients	Score
A	Fluidité	Zones humides, traversée de la Saigue, 2 fermes impactées	-2
B	/	Zone humide et bruit	-1
C	Coté financier le moins cher ; la portion en 2x2 voies ; créer le patrage surligné pour piétons ; pas de DUP réalisable rapidement ; prévoir le fonctionnement du giratoire au niveau de l'autopont.	Séparateur ; Dangereux pour les 2 roues (gendarmerie) car peu viable (ex 'une escorte match de foot bus coincée et impossible de sortir ; séparateur trop bas mais bien présent ; pas de traversée pitéonne d'un commerce à l'autre	+3
Pourquoi votre table a privilégié la variante ayant le score le plus élevé ?			
Une idée d'aménagement à nous faire partager pour améliorer l'axe ?			

Barreau entre Sartilly Baie Bocage et Marcey les Grèves

À noter : les supports de restitution pour ce secteur étant absents, le compte rendu de la table concernant le secteur de Sartilly/Marcey repose exclusivement sur le verbatim de restitution.

Compte rendu qualitatif sur le travail de la table :

○ Secteur Zone du Croissant

Les échanges autour des trois variantes ont montré une volonté de comparer les coûts, la faisabilité et les impacts environnementaux.

- **Variante A** a été rapidement associée à des impacts environnementaux jugés lourds : deux zones humides touchées (dont le fleuve côtier de la Saigue), ainsi que deux exploitations agricoles directement affectées. Malgré un gain de fluidité reconnu, la balance est jugée défavorable.
- **Variante B** a été quasiment écartée d'office par les participants : elle cumule des inconvénients sans offrir de bénéfice clair, déplaçant simplement les nuisances sonores et environnementales.
- **Variante C** est apparue comme la plus convaincante, même si elle reste imparfaite. Elle présente des avantages notables : coût relativement faible, et possibilité de créer une section en 2x2 voies sur une portion jugée stratégique. La variante pourrait aussi intégrer des aménagements complémentaires, comme des passages souterrains pour piétons, nécessaires selon les participants. Toutefois, plusieurs réserves subsistent : la sécurité

des deux-roues, jugée insuffisamment prise en compte (illustrée par un exemple concret : une escorte de match coincée, incapable de se dégager), l'absence de traversées piétonnes sûres, et un séparateur central jugé à la fois utile et contraignant.

La table a considéré que la variante C, malgré ses limites, était la seule à présenter un équilibre acceptable entre coût, faisabilité et fluidité. Elle reste néanmoins conditionnée à des ajustements précis : création de passages sécurisés pour piétons et cyclistes, et réorganisation du fonctionnement de l'autopont et du giratoire adjacent.

○ Secteur Sartilly / Marcey-les-Grèves

Sur ce secteur, le débat a été nourri et marqué par des positions tranchées.

- La **variante A** (contournement lourd estimé à 60 M€) a suscité des critiques fortes : coût jugé excessif, foncier très impacté, et un effet limité sur le problème de fluidité à Marcey. L'environnement serait également fortement touché. Cette option est perçue comme « démesurée » au regard des bénéfices.
- La **variante B** a été jugée la plus pertinente. Ses atouts : amélioration relative de la sécurité grâce aux BMF, coût modéré (5 M€), et faible impact foncier. Le gain de temps est certes jugé modeste, mais acceptable au regard de la facture.
- La **variante C** (15 M€) a suscité un rejet quasi unanime. Axe trop parallèle à l'existant, intérêt limité en matière de sécurité et de gain de temps, risque d'être perçue comme une dépense inutile : « une dépense pour rien » selon un participant.

La table privilégie clairement la variante B, vue comme un compromis équilibré entre coût, sécurité et impact foncier. Toutefois, plusieurs intervenants ont souligné que cette solution restait imparfaite, notamment parce qu'elle ne règle pas en profondeur le problème de congestion au niveau du bourg de Marcey. Des doutes persistent sur son efficacité réelle à long terme.

Table 3 : 4 participants – Zone du Croissant et Hameau de la Havaudière

Zone du Croissant

Variantes	Avantages	Inconvénients	Score
A	Plus de fluidité avec un rond-point que variante B. Moins de véhicules sur la zone du croissant	Coupe 2 fermes en deux ; plus d'impact environnemental (11,5ha) ; plus cher ; expropriation	/
B	Plus de fluidité ; moins de véhicules sur le croissant ; moins d'impact environnement que la variante A	Impact environnemental (9ha) et expropriation	/
C	Impact moindre en termes d'environnement et d'économie	Riverains et usages des services ; moins de mobilités douces	/
Pourquoi votre table a privilégié la variante ayant le score le plus élevé ?			
Variante B			
Une idée d'aménagement à nous faire partager pour améliorer l'axe ?			

Mobilité douce sur la voie actuelle

Hameau de la Havaudière

Variante	Avantages	Inconvénients	Score
A	Économique	Les nuisances perdurant pour les riverains (bruit pollution) le flux de véhicules est maintenu insécurité maintenu	-1
B	Le flux rapide passe par l'extérieur (cas de Sartilly) ; sécurité (passage vitesse à 30km/h ; réduction importante des nuisances	Rond-point du château capacité d'absorption des véhicules qui arrivent de Granville à 80km/h (flux lent prioritaire) et l'emprise foncière à réaliser.	+1
Pourquoi votre table a privilégié la variante ayant le score le plus élevé ?			
/			
Une idée d'aménagement à nous faire partager pour améliorer l'axe ?			
Reprise du tracé initial			

Compte rendu qualitatif sur le travail de la table :○ Secteur Zone du Croissant

Les participants ont d'abord comparé les trois variantes proposées.

- **Variante A** a été perçue comme intéressante (un rond-point de moins, davantage de fluidité et une réduction du trafic dans la zone du Croissant). Mais en contrepartie, les impacts sont jugés trop lourds : deux fermes coupées en deux, plus de 11 hectares affectés, un coût élevé et la nécessité d'expropriations. Ces contraintes ont conduit la table à l'écarter.
- **Variante B** est apparue comme une solution de compromis : elle permet de limiter le trafic dans le Croissant tout en réduisant l'impact environnemental par rapport à la variante A. Toutefois, elle implique malgré tout environ 9 hectares impactés et des expropriations.
- **Variante C**, qui repose sur l'élargissement de l'existant, est jugée avantageuse d'un point de vue financier et environnemental, mais elle ne répond pas aux enjeux de mobilité douce et reste contraignante pour les riverains.

Après discussion, la table s'est prononcée pour la **variante B**, considérée comme le meilleur compromis, même si ses inconvénients restent notables. Le choix s'est fait par élimination : la variante A étant trop destructrice pour l'environnement et le foncier, la C trop limitée. Les participants ont insisté sur la nécessité d'accompagner cette variante par des aménagements dédiés aux mobilités douces sur la voie actuelle, afin de ne pas sacrifier la sécurité des piétons et cyclistes.

○ Secteur de la Havaudière

Deux variantes ont été discutées.

- **Variante A**, vue comme purement économique mais pas acceptable en l'état : elle maintient le flux de véhicules, le bruit, la pollution et l'insécurité pour les riverains. Pour les participants, elle n'apporte aucune amélioration.
- **Variante B**, le contournement du hameau, a suscité davantage d'adhésion. Comparée à l'expérience positive du contournement de Sartilly, elle est perçue comme une solution capable de réduire fortement les nuisances et d'apaiser la vie locale. Les participants notent que la baisse de la vitesse à 30 km/h dans le hameau inciterait aussi à emprunter le contournement.

Cependant, des inquiétudes techniques subsistent : le rond-point du Château, jugé trop petit pour absorber le flux arrivant de Granville à 80 km/h, risque de devenir un point de congestion et de danger. L'emprise foncière à prévoir est un autre obstacle. De plus, certains estiment que la solution générerait un surcroît de pollution liée aux arrêts et redémarrages au rond-point, en particulier en montée.

La table considère le contournement indispensable pour améliorer la sécurité et la qualité de vie. Néanmoins, elle appelle à une vigilance sur le dimensionnement du rond-point du Château et suggère d'étudier une reprise du tracé initial de 2006 pour contourner ce nœud et éviter des reports de nuisances.

Table 4 : 4 participants – Barreau Sartilly/Marcey

Barreau entre Sartilly Baie Bocage et Marcey les Grèves

Variantes	Avantages	Inconvénients	Score
A	Sécurité au niveau des échangeurs ; sécurité au niveau des riverains ; les véhicules lents peuvent utiliser la route existante + améliore un peu la fréquentation du contournement	Surcout financier ; cout environnement ; disparation des commerces ; pas de séparation entre les 2 voies sans risque accident et réduction de la vitesse	+1
B	Cout moindre ; pas d'emprise de terres	Riverains ; fluidité ; contournement de marcey les greves ; partage des flux entre véhicules lents et rapide	-2
C	Aucun avantage	Tout les inconvénients ; pire pour les riverains, coûts	-2
Pourquoi votre table a privilégié la variante ayant le score le plus élevé ?			
/			
Une idée d'aménagement à nous faire partager pour améliorer l'axe ?			
/			

Compte rendu qualitatif sur le travail de la table :

○ Secteur Sartilly / Marcey-les-Grèves

Les discussions ont montré que les participants percevaient clairement les limites et contradictions des trois variantes proposées, chacune soulevant des inconvénients majeurs.

- **Variante A** a été vue comme la plus favorable, bien qu'imparfaite. Elle présente l'intérêt d'améliorer la sécurité au niveau des échangeurs et pour les riverains, et de permettre aux véhicules lents d'utiliser la route existante, ce qui contribuerait à mieux alimenter le contournement de Marcey. Pour certains, elle pourrait détourner une partie du flux du bourg et limiter les engorgements. Toutefois, de nombreux inconvénients sont associés : coût très élevé (60 M€), impact environnemental lourd (artificialisation des sols, contrainte au regard des objectifs ZAN), et risque de fragiliser les commerces locaux (notamment à la Butte à Gros) en contournant leur zone de chalandise. Les participants notent également l'absence de séparation entre les deux voies, facteur de danger, et une probable réduction des vitesses.
- **Variante B** a été perçue comme une solution « minimale ». Son atout principal est un coût plus faible (5 M€) et l'absence d'emprise nouvelle importante, ce qui en fait une option plus rapide à réaliser. Mais ses limites sont jugées déterminantes : gain de fluidité très faible, persistance des problèmes pour les riverains, et une efficacité quasi nulle sur le désengorgement du bourg de Marcey. Plusieurs participants estiment que cette variante ne change rien de fondamental et qu'elle constitue surtout une mesure d'attente.
- **Variante C** a été rejetée sans ambiguïté. Elle cumule tous les inconvénients : nuisances accrues pour les riverains, coût jugé disproportionné au regard des bénéfices, et inefficacité globale. Les participants la qualifient de « pire des trois ».

Globalement, la table reconnaît que la variante A, malgré ses inconvénients, reste la seule à apporter un bénéfice tangible en termes de sécurité et d'usage du contournement de Marcey. Mais elle est critiquée pour ses impacts économiques et environnementaux, jugés excessifs au regard du contexte. La variante B est considérée comme trop faible pour être une vraie solution, tandis que la variante C a été unanimement écartée.

Synthèse des contributions sur contournements et déviations

La deuxième séquence de l'atelier a montré à quel point les trois secteurs de l'axe cristallisent les préoccupations locales. Les discussions ont été riches, parfois vives, révélant la complexité des arbitrages entre sécurité, fluidité, protection de l'environnement et maintien de la qualité de vie des riverains.

1. Des variantes jugées largement insuffisantes

Dans l'ensemble, les variantes proposées ont été perçues comme incomplètes, voire insatisfaisantes. À la Havaudière, les habitants dénoncent un statu quo dangereux : même la variante de contournement partiel est vue comme un « faux compromis », laissant passer 70 % du trafic dans le hameau. Au Croissant, les variantes apparaissent surtout comme un

déplacement des problèmes : allègement du trafic d'un côté mais report des bouchons ailleurs, impacts agricoles ou environnementaux jugés trop lourds. Sur Sartilly/Marcey, la même critique revient : chaque option présente des avantages partiels mais ne règle pas le cœur du problème, à savoir la congestion récurrente du bourg et le partage délicat des flux entre véhicules rapides et lents.

2. Des points de convergence clairs

La demande d'aménagements plus ambitieux : plusieurs tables ont plaidé pour un **contournement complet**, reprenant le tracé initial en 2x2 voies.

Le refus des solutions « minimales » ou trop coûteuses par rapport aux bénéfices attendus : les variantes perçues comme des dépenses inutiles ou disproportionnées ont été rejetées.

L'appel à intégrer systématiquement les **mobilités douces et les traversées sécurisées** (passages souterrains, passerelles, pistes cyclables séparées), considérées comme un complément indispensable pour la sécurité et l'acceptabilité des projets.

3. Des tensions persistantes

Malgré ces convergences, la séquence 2 de l'atelier a révélé de réelles divergences dans la hiérarchisation des priorités. Là où certains valorisent avant tout la sécurité routière et la fluidité, d'autres mettent en avant la préservation du cadre de vie, le respect de l'environnement et la survie économique des commerces locaux. Ces tensions traduisent la difficulté d'aboutir à une solution consensuelle, chaque secteur du projet impliquant des compromis différents.

7. 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 jusqu'au 22 septembre avec :

- l'organisation d'une dernière **réunion publique ouverte à tous**, qui se tiendra à Sartilly le 18 septembre
- 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 dédié,
- 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 Réunion publique AVRANCHES Salle Victor Hugo De 19 h 30 à 22 h	2 juillet 2025 Permanences mairie BACILLY De 10 h à 12 h LOLIF De 14 h à 16 h	3 juillet 2025 Réunion publique GRANVILLE Salle multisports de la Cité des Sports de 19 h 30 à 22 h	7 juillet 2025 Permanences mairie MARCEY-LES-GRÈVES De 9 h 30 à 12 h SAINT-PAIR-SUR-MER De 13 h 30 à 17 h	4 septembre 2025 Permanences mairie SAINT-PLANCHERS De 14 h à 16 h 30 SAINT-AUBIN-DES-PRÉAUX De 17 h à 19 h	9 septembre 2025 Réunion publique FOLLIGNY Salle des fêtes du Carrefour Bailly de 19 h 30 à 22 h	12 septembre 2025 Permanences mairie SAINT-PIERRE-LANGERS De 9 h 30 à 12 h SARTILLY-BAIE-BOCAGE De 14 h à 17 h	18 septembre 2025 Réunion publique SARTILLY-BAIE-BOCAGE Salle culturelle de l'Étoile de 19 h 30 à 22 h
--	---	--	---	---	---	--	---

CLÔTURE DE LA CONCERTATION 22 septembre 2025

À l'issue de la concertation, un bilan sera établi par les garants de la CNBP 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.