



PROJET D'AMÉNAGEMENT ROUTIER – GRANVILLE AVRANCHES

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

Du 23 juin au 22 septembre 2025

COMPTE RENDU DE LA RÉUNION PUBLIQUE

9 Septembre – FOLLIGNY – 19H35 / 22H15

Salle des fêtes du Carrefour Bailly

1. Contexte de la réunion publique

a. Objet de la réunion publique

Dans le cadre de la concertation préalable menée par le Département de la Manche, une réunion publique s'est tenue le 9 septembre 2025 à la Salle des fêtes – Carrefour Bailly à Folligny, de 19H35 à 22H15. Cette concertation concerne le projet de modernisation de l'axe routier Granville–Avranches, qui vise à améliorer la sécurité et la fluidité des déplacements tout en répondant aux enjeux d'aménagement du territoire.

Sur recommandation des garants désignés par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), le Département organise plusieurs temps d'échanges, dont des réunions publiques, afin d'informer le public et de recueillir les avis des usagers, riverains, élus et acteurs locaux. La première réunion s'est déroulée à Avranches, la seconde s'est déroulée une semaine plus tard le 3 juillet à Granville, à proximité d'un des trois secteurs concernés par les aménagements étudiés. Cette réunion publique à Folligny marque la seconde partie de la concertation faisant suite à la période estivale. Une dernière réunion publique se déroulera le 18 septembre à la Salle de l'Etoile de Sartilly-Baie-Bocage.

L'objectif principal de cette réunion à Folligny était de présenter les éléments de contexte du projet, les objectifs poursuivis par le Département, les variantes d'aménagement à l'étude, ainsi que les éléments de méthode de la concertation, tout en laissant une large place aux échanges avec le public.

b. Déroulé de la réunion publique

Après une introduction par les élus du Département et les garants de la CNDP, et une présentation du cadre de la concertation et ses modalités de participation par l'animateur, la Direction des routes a présenté les grandes lignes du projet, les enjeux du territoire, les secteurs concernés et les variantes étudiées dans chacun. A noter, un film présentant le projet et l'ensemble des variantes a été diffusé dans le cadre de la présentation.

Sur demande des garants de la CNDP, Mme Marie et M. Boussion, les élus et équipes techniques du Département ont également évoqué le rapport de la DREAL faisant suite au refus de DUP pour le projet initial de 2x2 voies, et de préciser les délais de retard si une 2x2 voies devait se faire à la suite de cette concertation.

La dernière partie de la réunion a été consacrée à une séance de questions-réponses, permettant aux participants d'exprimer leurs observations, leurs inquiétudes, leurs propositions et leurs attentes vis-à-vis du projet.

Cette concertation préalable, organisée conformément au Code de l'environnement, se déroule du 23 juin au 22 septembre 2025. Elle a été annoncée via plusieurs canaux :

- délibération du Conseil départemental de la Manche,
- site internet dédié à la concertation (<http://concertation-grandvilleavranches.fr/>),
- campagne de communication (affichage local, presse quotidienne régionale, envois ciblés),
- relais dans les publications officielles et communales.

A noter : un verbatim intégral des échanges sera joint, en complément de ce compte rendu synthétique.

2. Audience

La réunion a réuni environ 50 participants.

Les élus du Département de la Manche

- **M. Axel Fortin-Larivière**, Vice-président en charge des déplacements du Conseil départemental de la Manche
- **Mme Valérie Nouvel**, Vice-présidente en charge de la transition et de l'adaptation au changement climatique du Conseil départemental de la Manche

Les services du Département de la Manche

- **M. Olivier Zamouth**, Directeur général adjoint Nature et Infrastructures
- **M. Olivier Thirion**, Directeur des routes

Les garants de la CNDP

- **Mme Sophie Marie**, garante désignée par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP)
- **M. Bruno Boussion**, garant désigné par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP)

L'équipe d'animation et de concertation

- **M. Pascal Beaumard**, animateur de la réunion, Agence État d'Esprit
- **M. Trévor Rideau**, co-animateur, Agence État d'Esprit

3. Introduction de la réunion

Mme Valérie Nouvel ouvre la réunion publique en soulignant que le Département souhaite que ce projet réponde aux enjeux du territoire tout en s'inscrivant dans les objectifs de transition. Elle insiste sur la volonté du Département de mener une concertation ouverte, accompagnée par des garants indépendants de la CNDP, et affirme que le projet n'est pas arrêté.

Mme Sophie Marie, garante CNDP, rappelle que les garants ne défendent pas le projet mais veillent à la qualité et la transparence du débat. Elle invite les participants à poser toutes leurs questions, y compris critiques, et rappelle que toutes les contributions seront prises en

compte dans le bilan final. Les garants ont par ailleurs tenus à rappeler que certains contributions ont été modérées et les raisons de ce choix.

M. Axel Fortin-Larivière rappelle que le rôle du Département est d'adapter les infrastructures aux évolutions du territoire, tout en appliquant les lois, et insiste sur l'importance d'écouter les habitants, premiers usagers quotidiens de l'axe.

4. Présentation du cadre de la concertation

M. Pascal Beaumard, de l'agence État d'Esprit Stratis, présente les modalités de la concertation :

- organisée sous l'égide de la CNDP, avec deux garants
- ouverte du 23 juin au 22 septembre 2025
- dispositif multicanal (site internet, dossiers en mairie, réunions publiques, ateliers, permanences)
- objectifs : informer, recueillir les avis, enrichir le projet

M. Olivier Thirion retrace ensuite l'historique du projet, rappelant que :

- l'axe supporte un trafic élevé et croissant
- un projet de 2x2 voies avait été déclaré d'utilité publique en 2006
- deux contournements ont été réalisés (Sartilly-Baie-Bocage et Marcey-les-Grèves)
- mais en 2019 l'autorisation environnementale du projet 2x2 voies a été refusée, ce qui a conduit à repenser le projet, plus progressif et respectueux de l'environnement

Il insiste sur le fait que le projet n'est pas figé et que les choix seront faits après la concertation, sur la base des retours exprimés.



5. Présentation des grandes lignes du projet

M. Olivier Thirion, directeur des routes au Département de la Manche, a présenté les grandes lignes du projet de modernisation de l'axe Granville–Avranches. Il a rappelé que l'axe concentre des trafics importants, avec des moyennes comprises entre 9 000 et 12 000 véhicules/jour selon les sections, une pointe à 17 000 véhicules/jour dans le secteur du Croissant à Saint-Pair-sur-Mer et des hausses saisonnières pouvant atteindre +20 % en période estivale. Il a précisé que 70 % du trafic relevait d'usages locaux (et non de transit), ce qui impose d'agir sur la sécurité, la fluidité et le cadre de vie des riverains. Il a également souligné que l'accidentologie se concentre aux extrémités de l'axe et que plusieurs améliorations récentes, comme le giratoire du « Château » réalisé en 2023, ont permis de résorber des points noirs.

Le projet repose sur une stratégie d'aménagement graduée et pragmatique.

Une première phase (2024–2026) vise à sécuriser l'axe « sur place », notamment par la création de **bandes multifonctions** et la sécurisation de carrefours. M. Thirion a expliqué que ces bandes consistent à porter la largeur des voies à 3,00 m (contre 3,50 m actuellement) afin d'abaisser les vitesses pratiquées, tandis que les accotements stabilisés offrent des échappatoires en cas d'écart de trajectoire et un dégagement ponctuel pour véhicules lents. Il a indiqué que ces dispositifs, déjà déployés dans la Manche (notamment sur les RD 924 et RD 972), montrent des résultats probants sur l'accidentologie avec des baisses de l'ordre de 40 à 50 % des accidents corporels, et un **coût indicatif de l'ordre de 200 000 €/km** (pour les deux côtés). Une seconde phase (2028–2030), sous réserve des suites de la concertation et des autorisations, prévoit des aménagements plus structurants (créneaux de dépassement, contournements ponctuels, échangeurs).

Trois secteurs prioritaires sont présentés dans le dossier :

- **La zone d'activités du Croissant (Saint-Pair-sur-Mer)** : trois variantes sont mises au débat.

- La **variante A**, privilégiée par le Département, consiste en un contournement nord d'environ 2,3 km avec création d'un giratoire sur la RD 971 et réaménagement de la RD 572, ainsi que la déconstruction d'une portion de la RD 971 pour restitution à la nature. Cette solution permet de **diviser par deux** les trafics au cœur de la zone (de 17 000–18 000 à environ 10 000 véh./j), avec un gain sensible en sécurité et en cadre de vie. Elle présente en contrepartie des impacts fonciers et environnementaux significatifs et un coût estimé de l'ordre de **40 M€**.
- La **variante B** propose un contournement plus court (≈ 1,5 km) avec un impact foncier moindre et un coût estimé **30–35 M€** ; la congestion y reste cependant plus marquée à l'approche du giratoire du Croissant.
- La **variante C** procède par élargissement sur l'axe existant en **2x2 voies** entre le giratoire du Croissant et celui de la CCI ; elle fluidifie davantage sans réduire les trafics en cœur de zone et apporte des gains plus limités en matière de sécurité et de cadre de vie.

- Le secteur de La Havaudière (RD 673) : deux variantes sont étudiées.

- La **variante A** aménage la traversée **sur place** (revêtement antibruit, rétrécissement, chicane longue, stationnements, trottoirs, carrefour à feux, aménagements cyclables) et prévoit des créneaux de dépassement entre le giratoire du « Château » et le hameau « La Ville ». Le coût est estimé autour de **10 M€**. Cette option améliore la sécurité mais ne réduit pas le trafic en traversée, ce qui limite les gains sur le cadre de vie.
- La **variante B**, privilégiée par le Département, consiste en un **contournement complet** des hameaux du Thar et de La Havaudière, avec des créneaux de dépassement, un nouveau giratoire pour sécuriser le hameau de Cran et un **viaduc d'environ 150 m** pour franchir le Thar. Le Département a précisé qu'en l'absence de mesures de police fermes sur l'ancienne traversée, une part importante des automobilistes pourrait continuer à l'emprunter ; des arbitrages seront donc nécessaires pour garantir l'efficacité de la déviation. Les impacts environnementaux, notamment au regard des **zones humides**, constituent un point de vigilance majeur.

- Le secteur Sartilly – Marcey-les-Grèves : trois variantes graduées sont présentées.

- La **variante A** crée une **section neuve** en 2 voies (80 km/h) reliant les contournements existants, avec rétablissements d'accès (RD 241, RD 231, RD 105) et un pont sur l'Allemagne ; le coût est estimé **≈ 60 M€**.
- La **variante B** privilégie l'axe existant avec des **créneaux de dépassement** entre le giratoire de la Butte-Gros et la RD 231 et la sécurisation des accès (dont la RD 241) ; l'impact foncier et environnemental est faible, de même que le coût, pour un gain de fluidité plus limité.
- La **variante C, préférée**, combine aménagements sur l'existant entre la Butte-Gros et la RD 231 et **section neuve** depuis la RD 231 jusqu'au contournement de Marcey-les-Grèves, avec échangeur sur la RD 105 ; son coût est estimé **≈ 15 M€**.
M. Thirion a rappelé, à propos de Marcey-les-Grèves, que le **contournement actuel est sous-utilisé** (≈ 4 200 véh./j contre ≈ 11 000 véh./j dans la traversée), ce qui appelle des aménagements de la traversée pour rendre l'itinéraire interne moins attractif.

Sur le plan environnemental, la présentation a insisté sur l'application rigoureuse de la séquence **éviter – réduire – compenser**, la prise en compte du **SDAGE** (schéma directeur d'aménagement et de gestion de l'eau), des règles de **compensation** (minimum 1 pour 2 en surface, avec des ratios fonctionnels pouvant atteindre **1 pour 8 à 1 pour 9** selon les cas), des contraintes liées aux **espèces protégées** et de l'objectif de **zéro artificialisation nette**. Le caractère « contraint » du territoire (présence diffuse de zones humides et d'habitats) impose des tracés au plus juste et des ouvrages d'art lorsque nécessaire.

Un rappel du **calendrier prévisionnel** a été donné : fin de la concertation au 22 septembre 2025 ; **bilan des garants** dans le mois qui suit ; **mémoire en réponse** du maître d'ouvrage dans les deux mois ; décision de l'Assemblée départementale envisagée en **décembre 2025** ; obtention des autorisations visée à **horizon 2028**, pour des travaux potentiels entre **2028 et 2030**.

6. Résumé des échanges avec la salle

Les échanges ont été restitués de manière structurée autour de quatre thèmes centraux : :

- La place de l'ancien projet de 2x2 voies au regard des variantes proposées ;
- Le développement économique et l'attractivité territoriale ;
- L'environnement, le cadre de vie et la santé des riverains ;
- Les mobilités alternatives (mobilités douces, covoiturage, ferroviaire).

Thème 1 – La question de la 2X2 voies et l'efficacité attendue du projet

Plusieurs participants ont **mis en doute l'efficacité des aménagements proposés (créniaux de dépassement, bandes multifonctions, contournements partiels)**, jugés **insuffisants pour résorber durablement la congestion** sur un axe aussi fréquenté. Certains ont **plaidé pour relancer un projet de 2x2 voies**, estimant qu'il aurait été **abandonné trop rapidement** après l'avis défavorable de la DREAL et qu'il aurait pu être **retravaillé pour mieux intégrer les enjeux environnementaux**. Ils soulignent que **des investissements équivalents sont réalisés chaque année sur d'autres infrastructures**, et qu'un **projet continu et structurant aurait un impact bien plus fort sur la fluidité, l'économie locale et l'accès aux soins** (ex. trajets urgents vers l'hôpital d'Avranches). Enfin, certains participants ont exprimé leur **incompréhension sur l'objet exact de la concertation**, pensant qu'elle portait uniquement sur des aménagements ponctuels **et** non sur un éventuel retour d'une 2x2 voies, ce qui crée de la confusion

Questions de la salle :

Question liée à une proposition d'aménagement efficace

« Je représente **Manche Nature et Agissant pour le climat – Granville Terre & Mer**. Sur ce dossier, nous travaillons depuis un moment : nous avons rencontré M. Axel Fortin-Larivière et plusieurs élus du Département en décembre, et à d'autres reprises. Nous avons beaucoup travaillé sur le projet, avec l'idée d'une voie la plus directe possible. Nous demandons donc au Département de réagir en conséquence : une route la plus droite, la plus simple à mettre en place, sans DUP, pour aller vite, car une DUP prend énormément de temps et entraînera des recours. »

Question liée à l'efficacité du tracé et à la nécessité de faire une 2X2 voies

« Je représente l'association pour la voie express en Granville-Avranches. Ce soir, je veux parler d'un seul critère : l'efficacité. Quand on crée une infrastructure de ce type, la priorité doit être la fluidité, c'est ce que tout le monde attend. Or, sur un axe aussi fréquenté, faire des petits bouts de contournement, des petits aménagements ou des bandes multifonctions — sans contredire ce qui a été dit — ne sera pas efficace pour la fluidité. Ce ne sera pas efficace non plus pour l'écologie : aujourd'hui, sur cette route, c'est une catastrophe, des « stop-and-go » permanents, des goulots d'étranglement, donc du carburant consommé pour rien. Un camion qui monte la route de Saint-Pierre-Langer ou la Buttes ES Gros, c'est 30 L/100 km sur

2 000 km par semaine, mais dans ces côtes, on monte à 200 L/100 km ; multipliez par le nombre de camions qui passent chaque jour entre Granville et Avranches. Les bandes multifonctions, c'est utile sur des axes moins chargés — par exemple Pieux-Barneville-Carteret —, mais ici, dès qu'on se retrouve derrière un tracteur ou derrière ce qui se développe vraiment aujourd'hui, les « AMIs », on a des files interminables : entre l'arrivée à Sartilly et Saint-Pierre-Langer, c'est parfois une file continue, on ne peut pas doubler ; au mieux, on dépasse une voiture ou deux.

J'en viens à un second point, Madame Nouvel : dire que la 2x2 voies était irréalisable n'est pas exact. Relisez le rapport de la DREAL : il pointait des éléments qui n'allaient pas, et à l'époque la décision a été de ne pas aller contre cet avis ni contre le préfet. Mais on aurait pu retravailler le projet, améliorer son volet écologique, et c'est ce que nous proposons depuis le départ : on sait, quand on construit une infrastructure, travailler intelligemment pour la biodiversité. Il y a d'excellents articles, y compris autour du Mont-Saint-Michel, montrant que des mares ont permis le retour d'amphibiens. Et rappelons-le : on parle de 15 km de route. Entre 2002 et 2017, 2 000 km de routes communales ont été créés dans la Manche : mêmes remblais, même goudron, simplement moins larges et avec moins de normes environnementales. Deux mille kilomètres, c'est 136 km par an ; on en est à 3 000 km aujourd'hui, et on se fait des nœuds au cerveau pour 15 km qui rendraient des services monumentaux à la population et soutiendraient l'économie. Oui, cela coûte de l'argent, mais c'est un investissement et une vision d'avenir : plutôt que des petits bouts qui ne suffiront pas et sur lesquels il faudra revenir. Même si on développe le train — et je suis pour —, beaucoup de gens iront à Rennes ou à Caen plutôt qu'à Granville pour prendre Paris-Granville ; ces gens-là restent sur la route. Réduire le temps Paris-Granville, je vous suis, Monsieur ; financer un tramway entre Granville et Avranches, très bien si les collectivités le souhaitent. »

Enfin, je veux saluer les « boomers » : grâce à eux, on a aménagé le territoire — aéroports, TGV, routes, autoroutes — et c'est aussi grâce à ces efforts que la France est un pays développé et moderne. Je vous remercie »

Question liée à la nécessité de la mise en place d'une 2X2 voies

« Je rejoins totalement ce que vient de dire la personne avant moi, que je ne connais pas. Il est, selon moi, dans l'objectif le plus logique. On n'est plus à l'époque des Gaulois : nous vivons à l'ère moderne. Si l'on remet tout en cause en permanence pour ne réaliser que des petits morceaux — un créneau de dépassement ici, un aménagement là — alors autant abolir les 2x2 voies, et pourquoi pas les autoroutes. Imaginez une personne dans une ambulance qui doit arriver très vite à l'hôpital : l'hôpital de Granville n'assure plus la chirurgie, tout le monde est transporté à Avranches, et des personnes ont perdu la vie pendant le transport. Ce n'est pas le seul sujet, mais on multiplie les restrictions : on bloque tout, on baisse les vitesses partout, on rétrécit les rues. Sans critiquer les vélos, j'ai visité pas mal de villes : les vélos circulent partout, parfois à contresens autorisé ; le jour où il y a un accident, cela pose des problèmes. Au-delà du sujet des vélos, je considère que les propositions de évoquées précédemment sont très logiques et je le félicite. »

Question liée à l'actualité du projet de 2X2 voies

« Je suis présidente de Manche Nature. Jusqu'à présent, il s'agissait d'un aménagement : je pensais que la consultation portait sur ces aménagements, comme vous l'avez présenté au début. J'ai d'ailleurs participé aux ateliers. Or, aujourd'hui, on parle aussi d'une consultation sur un éventuel tracé en 2x2 voies ou en 2x1 voie. Je m'y perds un peu. »

Réponses du Département :

Réponse d'Olivier Thirion, directeur des routes au Département de la Manche

« Si vous me demandez si un projet en deux fois deux voies est plus efficace en termes de fluidité du trafic qu'un projet de réaménagement de l'axe existant, je vous répondrai évidemment que oui. Personne ici ne dira le contraire. Mais avec les enjeux environnementaux qu'on vous a présentés, la vraie question est plutôt : est-ce que c'est possible ? (...) Sur le raisonnement "deux fois deux voies = plus de fluidité = plus de trafic", ce n'est pas forcément exactement cela : ce n'est pas la route en elle-même qui attire le trafic, c'est l'aménagement du territoire qui est fait autour de l'axe. »

« Le projet de 2x2 voies a été abandonné en 2019, après que l'État a refusé l'autorisation environnementale au regard des nouvelles règles sur les zones humides, les espèces protégées, la compensation et la zéro artificialisation nette. Le relancer supposerait de repartir de zéro avec de longues études et sans aucune garantie d'aboutir. »

Réponse de Mme Valérie Nouvel – Vice-présidente en charge de la transition écologique

« Oui, je vais faire court. Nous vous reproposeons un projet dans le cadre de la concertation parce que le projet initial n'est plus faisable au plan réglementaire — cela vous a été expliqué. Les solutions que nous présentons sont, elles, réalisables techniquement et recevables au regard des autorisations. Nous sommes même allés plus loin : dans le film, nous indiquons la préférence du département pour certaines options. À chaque fois, il y a trois variantes ; notre avis d'expert est que les trois sont réalisables, mais que l'une nous paraît plus facilement autorisable que les autres. Bref, nous n'avons mis sur la table que des solutions faisables ; sinon, on repartait dans le mur. Je vous sens dubitative, madame, mais c'est bien le cas : les trois scénarios sont réalisables. Nous exprimons une préférence quand il y a moins de foncier à mobiliser, ce qui facilite l'instruction par les services de l'État. Ensuite, il y a toujours une enquête publique : aujourd'hui, c'est la concertation ; nous travaillerons, déposerons un projet, puis il y aura une nouvelle enquête. Si, à son issue, les habitants s'y opposent, il n'y aura pas de projet. Autrement dit, tout n'est pas du ressort exclusif du département, comme pour tout projet soumis à une déclaration d'utilité publique (DUP). Par ailleurs, l'aménagement de l'axe ne concerne pas l'ensemble du tracé : des DUP seront nécessaires sur certains points, mais ailleurs, comme sur les 8 000 km de routes départementales, nous menons en continu des opérations d'amélioration (visibilité, sécurité, revêtements). Cela relève de l'entretien courant. Il y aura donc, quoi qu'il arrive, des améliorations sur cet axe. »

Réponse d'Olivier Thirion, directeur des routes au Département de la Manche

« Sur le projet de 2x2 ou 2x1 voies, j'en ai parlé tout à l'heure. Ce qu'on vous a présenté : à aucun moment je ne vous ai montré une option de tracé à 2x2 voies ni même à 2x1 voie. Les options de projet présentées aujourd'hui sont bien celles-ci. Simplement, les garants de la Commission nationale du débat public — peut-être M. Boussion voudra en dire un mot — nous ont demandé de vous informer sur ce point-là. »

Réponse de Valérie Nouvel – Vice-présidente en charge de la transition écologique

« Pour information, la diapositive présentée plus tôt sur l'historique du projet qui a été à la demande des garants de la CNDP, car la question de l'abandon revenait souvent : à la lecture des points listés — notamment l'absence de démonstration d'absence de perte nette de biodiversité et l'ampleur des compensations à proximité du projet — il nous a semblé clair, collectivement, qu'on ne pouvait pas répondre aux obligations avec le tracé alors déposé. Car je vous rappelle que la compensation doit se faire le long de l'axe, dans le périmètre du projet. Nous étions donc au-delà de ce qui était possible. C'est précisément pourquoi les nouvelles options, aux impacts plus faibles, ont davantage de chances d'aboutir. En Assemblée avec le Président nous avons donc tous collectivement conclu que ce n'était pas possible. »

Réponse de Olivier Thirion – Directeur des routes au Département de la Manche

Je voulais répondre aussi à la première question de Manche Nature sur le raisonnement : « deux fois deux voies = plus de fluidité = plus de trafic ». Le raisonnement n'est pas forcément exactement celui-là. Effectivement, dans un certain nombre de grandes agglomérations, des études ont montré qu'il pouvait parfois y avoir ce qu'on appelle du « trafic induit » : c'est-à-dire que si vous mettez en place un axe routier, des politiques d'aménagement du territoire peuvent ensuite viser à implanter de nouvelles habitations ou de nouvelles activités le long de cet axe, ce qui génère plus de flux. Mais ce n'est pas la route en elle-même qui attire le trafic, c'est l'aménagement du territoire qui est fait autour de l'axe. Et sur le secteur du Grand-Villet, on est déjà sur une dynamique importante. Vous avez d'ailleurs des augmentations de trafic prévues entre 3 et 23 % — tout cela est indiqué dans les études de trafic. Et ces prévisions sont basées sur les hypothèses du PLUi, qui sont bien prises en compte. Après, sur les limites de l'aménagement : si vous me demandez si un projet en deux fois deux voies est plus efficace en termes de fluidité du trafic qu'un projet de réaménagement de l'axe existant, je vous répondrai évidemment que oui. Personne ici ne dira le contraire. Mais avec les enjeux qu'on vous a présentés tout à l'heure — les enjeux environnementaux, etc. — la vraie question est plutôt : est-ce que c'est possible

Axel Fortin La rivière – Vice-président en charge des déplacements

« Je voulais justement intervenir, parce qu'une personne a, à un moment donné, parlé d'efficacité. Alors bien évidemment — comme le disait M. Thirion, et je pense que tout le monde sera d'accord — quand on envisage de faire une deux fois deux voies, elle répond globalement à tous les besoins d'un territoire en termes de fluidité. Je ne parle pas de tous les impacts, je parle uniquement des impacts positifs. Et, tel que le Département avait commencé à aborder les choses — à travers, notamment, la réalisation du contournement de Sartilly, de Marcey-les-Grèves — avec l'engagement de nombreuses personnes avant moi qui travaillaient sur ces projets.... Je pense notamment à Olivier Zamouth, qui a beaucoup suivi ces sujets-là, et à toutes les problématiques qu'il y a eues, pour constater

que l'État — parce qu'on n'en a pas vraiment parlé aujourd'hui — mais que nous, de notre côté, nous n'avons pas d'autonomie particulière pour imposer, ou même réaliser, un certain nombre de projets qui ont de tels impacts sur l'environnement. On est, comme n'importe quelle autre structure, obligés de suivre la réglementation française. Et donc, bien avant que je sois élu, le Département a dû acter qu'il n'y aurait plus de projet de deux fois deux voies. Et honnêtement, contrairement à ce qu'on pourrait croire, ça n'a pas arrangé le Département : ça a été un vrai crève-cœur de ne pas pouvoir aller au bout des choses. Mais à partir du moment où on a tous constaté qu'on ne pourrait plus mener ce projet, l'objectif a été de dire : oui, il y a tout de même des problématiques à traiter. On a un axe sur lequel, globalement, il ne s'est rien passé depuis très longtemps en termes d'aménagement et d'amélioration. Oui, il y a eu quelques ronds-points pour régler des problèmes d'accidentologie, mais aujourd'hui, c'est un des rares axes avec autant de circulation sur lesquels, quelque part, le Département a la main. C'est du domaine public départemental : on n'a pas besoin de demander d'autorisation, sauf localement aux mairies avec lesquelles on travaille, mais pas à l'État. On est hors des DUP pour ces aménagements-là. Donc aujourd'hui, la notion d'efficacité, et ce qui vous a été présenté — notamment les bandes multifonctions, les zones de dépassement, etc. — relèvent de notre autonomie. Et cette efficacité-là, elle est directement liée au fait que ce soit de la compétence du Département. Tous les autres projets qui, eux, nécessiteraient une DUP sont des sujets pour lesquels on s'est dit qu'au vu des problématiques et du risque de refus de l'État, il valait mieux privilégier des solutions qu'on aurait réellement la possibilité de faire aboutir dans des délais raisonnables, parce qu'il y a des besoins. Donc oui, c'est moins efficace qu'une deux fois deux voies... Mais nous avons aussi voulu penser à des projets que nous pourrions mettre en place rapidement. Par exemple, sur l'axe existant, nous voulons créer un maximum d'aires de covoiturage. Alors, ça ne règlera pas toutes les problématiques — notamment avec les 20 000 véhicules/jour et toute l'urbanisation qu'il y a autour — mais c'est important de réfléchir à tout ce que nous pouvons faire de manière autonome. Voilà ce que je voulais dire : ce n'est peut-être pas la meilleure des efficacités, mais cela reste de l'efficacité. Et ne rien faire, en revanche, serait une vraie problématique. »

Réponse de la CNDP

Réponse de Bruno Boussion – Garant de la CNDP

« Oui, vous n'ignorez pas qu'il y a eu des interventions parlementaires, au niveau ministériel, qui ont remis cette hypothèse sur la table. Nous avons été interpellés, en tant que garants, parce qu'elle est apparue dans la presse au travers de communiqués. Il nous a donc paru nécessaire d'en parler : après tout, c'est une alternative de plus qui n'était pas dans le dossier au départ, et tout le monde a le droit d'en débattre. Elle n'est pas détaillée dans le dossier, c'est une idée « dans l'air », mais il nous semblait normal, vu la façon dont elle a été portée et à quel niveau, qu'elle soit partagée pour que vous réagissiez, disiez ce que vous en pensez, d'accord ou pas. »

Thème 2 – Coût et modalités du projet porté par le Département

Plusieurs participants ont exprimé des **doutes sur la faisabilité et la crédibilité du projet**, soulignant que **de nombreuses études ont déjà coûté cher sans aboutir** et s'interrogeant sur ce qui **garantirait que les nouvelles propositions verront réellement le jour**. Certains jugent le projet **sous-dimensionné au regard de la croissance démographique attendue** et craignent qu'il **n'apporte pas de réponse suffisante aux problèmes de congestion**, notamment à **Marcey-les-Grèves**. Des interventions plus locales ont porté sur **la desserte de la zone de La Haye-Pesnel** et sur les **impacts attendus des aménagements de la Butte à Gros**, jugés **incertains** pour améliorer la circulation.

Question de la salle :

Question liée au coût du projet et aux études déjà réalisées

« Combien ont déjà coûté, à ce jour, toutes les études pour le tracé Avranches–Granville ? L'argent public se fait rare ; et si l'on repart pour un tour, cela va encore coûter. C'est bien aussi la question en filigrane. »

Question liée à la réalisation effective du projet porté par le Département

« Bonjour. Je suis une riveraine, j'habite à la sortie nord de Sartilly, juste après le rond-point, pas très loin du radar. Je fais partie des déçus : j'ai restauré une maison et j'ai été très déçue d'apprendre que le projet de quatre voies ne se ferait pas. J'y avais cru, j'ai cru aux engagements politiques et à tout ce qui s'était mis en place à l'époque. Ma question aujourd'hui, c'est : qu'est-ce qui nous prouve que les propositions présentées vont, elles, aboutir ? On a déjà vu de grosses dépenses pour un projet qui n'a pas abouti ; on nous en propose d'autres, mais qu'est-ce qui peut nous assurer qu'au moins l'un d'eux verra le jour ?

Question liée aux propositions d'aménagement

« Qu'est-ce que les optimisations que vous proposez sur la Butte à Gros apporteraient concrètement ? Est-ce qu'elles auraient vraiment un impact pour La Haye-Pesnel ? Est-ce qu'on pourrait ressortir plus facilement ? Ou alors, est-ce que vous nous proposez, à terme, une vraie déviation à La Haye-Pesnel ? (...) Donc, quel impact auraient vraiment les optimisations sur la Butte à Gros sur la circulation dans le centre de La Haye-Pesnel ? Et sur l'accès à la zone, qui est quand même assez active. »

Question liée à la congestion persistante à Marcey-les-Grèves

« Bonjour. Concernant Marcey-les-Grèves et la variante C, n'avez-vous pas peur que ce soit insuffisant pour la décongestion de Marseille-les-Grèves et que les véhicules continuent de rejoindre la N175 direction Rennes par le rond-point du McDo, au lieu d'utiliser le contournement, très peu utilisé ? Ne vaudrait-il pas mieux continuer la deux fois deux voies jusqu'à la Buttes Es Gros, par exemple ? »

Question liée à la proposition de déviation à la Haye-Pesnel

« Oui, bonjour. Donc moi, je vais intervenir, mais de manière beaucoup plus locale. Vous avez la zone — ce qu'on appelle la zone artisanale de La Haye-Pesnel — qui est relativement mal desservie. On nous avait fait une proposition de déviation, mais qui, bien entendu, a été retoquée, puisque nous sommes entourés de zones humides. Une déviation avait donc été proposée dans La Haye-Pesnel. Ça a été très compliqué. On est toujours restés avec une voie unique et un passage un peu aléatoire, avec des engins de chantier, des tracteurs, des camions et des voitures. Donc, qu'est-ce que les optimisations que vous proposez sur la Butte Es Gros apporteraient concrètement ? Est-ce qu'elles auraient vraiment un impact pour La Haye-Pesnel ? Est-ce qu'on pourrait ressortir plus facilement ? Ou alors, est-ce que vous nous proposez, à terme, une vraie déviation à La Haye-Pesnel ? On parle beaucoup de l'axe Avranches–Granville, mais à La Haye-Pesnel, quand les gens ne peuvent pas passer par la route d'Avranches, ils passent par le centre, et ça bloque. Et il n'y aura jamais de route de contournement, puisque le problème des compensations à La Haye-Pesnel est encore plus complexe que sur l'axe de la route d'Avranches. Donc, quel impact auraient vraiment les optimisations sur la Butte Es Gros sur la circulation dans le centre de La Haye-Pesnel ? Et sur l'accès à la zone, qui est quand même assez active. »

Question liée au nombre de giratoires prévus dans le projet et à leur entretien

« Bonsoir. J'habite Saint-Pair. Je suis simplement un usager de la route, mais votre présentation m'interpelle : dans votre préambule, vous avez indiqué que le Sap n'était pas une zone habitée. Or elle l'est, et il y a même des commerces. Il faudra donc revoir cette diapositive. Par ailleurs, sur l'ensemble du projet que vous proposez, combien de ronds-points allez-vous réaliser ? Et combien coûtent les bandes multifonctions ? »

Question liée au nombre de giratoires prévus dans le projet et à leur entretien

« Tout à l'heure, je vous ai demandé combien de ronds-points vous prévoyez de réaliser sur l'ensemble du projet. Et, au passage, le rond-point à l'intersection des RD 673 et RD 971, joliment aménagé cette année, n'a pas été entretenu de tout l'été : il était plein de « dozh ». Je viens du monde agricole ; c'est inadmissible de voir un rond-point dans cet état quand les touristes arrivent à Granville. C'est honteux. Et je précise, M. Fortin, que nous n'avons pas attendu les bandes multifonctions pour nous ranger sur le bas-côté et laisser passer les véhicules. »

Question liée au coût d'un giratoires

« La sortie de Saint-Père, après la zone d'activité qui mène à Granville et à Malloué. À terme, ce rond-point n'a plus lieu d'être. Vous dites que vous allez réaménager et rendre les terrains

à l'écologie ; cela signifie qu'on aura perdu 600 000 €. À la réunion de Granville, vous aviez indiqué qu'un rond-point coûte 600 000 €. »

Question liée au dimensionnement du projet proposé par le Département :

« Je me demande si [le projet] n'est pas sous-dimensionné. Par exemple, dans le futur PLUi du Grand-Villet, il y a 4 500 habitants supplémentaires prévus. (...) Donc je me pose des questions sur le futur flux routier. »

Réponses du Département :

Réponse d'Axel Fortin Larivière – Vice-président en charge des déplacements

Je vais répondre sur la question des études. Je n'ai pas de chiffres précis, mais, de manière générale dans les projets routiers — et même si je suis un peu novice dans le domaine — on considère que, pour un projet à 100 millions d'euros, il y a souvent 10 à 20 % consacrés aux études. C'est normal dès lors qu'il y a des impacts non négligeables sur la nature, la faune, la biodiversité, les habitants, le commerce : ces études sont extrêmement complexes. Il est donc logique de faire appel à des compétences pointues et d'utiliser beaucoup de données, de plus en plus accessibles mais souvent payantes ; encore faut-il pouvoir y avoir accès. Une chose est certaine : dans le cadre du projet 2x2 qui a été lancé, des études approfondies ont été menées pour les deux contournements réalisés. Pour les parties restantes — le contournement du Croissant, une grande partie de la Maréchalerie et le raccordement des deux contournements — nous avons d'abord demandé à l'État l'autorisation de poursuivre les études sur la base des tracés envisagés ; ne l'ayant pas obtenue, ces études n'ont pas été réalisées. Je n'ai pas dit qu'il n'y avait pas eu d'études, j'ai dit que toutes les études n'avaient pas été faites. S'agissant des mobilités, elles relèvent aujourd'hui de la responsabilité des agglomérations. Le Département tient compte de tout ce qui peut être fait et travaille notamment sur les aires de covoiturage ; selon le dernier bilan, plus de 80 % des aires de covoiturage du département ont été réalisées et sont gérées par le Département. Nous sommes tout à fait prêts — et nous le faisons déjà pour le vélo, les routes et d'autres sujets — à travailler avec la Région sur les bus : nous sommes consultés et collaborons au développement d'arrêts de bus et d'aires de covoiturage. Mais, en matière de mobilités au sens de l'offre de transport, je le rappelle, nous sommes d'abord des gestionnaires de voirie et d'infrastructures ; notre priorité — et les financements associés — porte sur l'état des routes et le maintien en condition d'utilisation du réseau existant.

Réponse d'Olivier Thirion – Directeur des routes au Département de la Manche

S'agissant de la fréquentation du contournement actuel de Marcey-les-Grèves, le chiffre avancé est bien inférieur à 5 000 véhicules/jour : nous avons affiché 4 200 véhicules/jour en moyenne. C'est un enjeu majeur, d'autant qu'on constate environ 11 000 véhicules/jour en traversée de Marcey-les-Grèves, ce qui n'était pas l'effet recherché du contournement. L'un des objectifs est donc d'aménager la traversée pour que les usagers aient réellement intérêt à emprunter le contournement, notamment en mettant en place des dispositifs de fort ralentissement en centre-bourg. Sur la question d'une 2x2 voies jusqu'à la Butte-Gros (ou d'une 2x1), cela renvoie

aux variantes : la variante A va jusqu'au contournement de Sartilly ; la variante B va quasiment jusqu'à l'entrée de Marcey-les-Grèves, avec un créneau de dépassement qui s'étend jusqu'au giratoire de la Butte Es Gros, sans pour autant l'éviter. Si l'on veut contourner la Butte Es Gros, c'est la variante A qui n'est pas trop éloignée du tracé de la 2X2 voies. Tout cela figure dans les options présentées. Quant à la preuve que le projet se fera, c'est précisément l'objet des engagements et du calendrier exposés ; reste la question.

Réponse Olivier Thirion – Directeur des routes au Département de la Manche

« Sur le sujet de **La Haye-Pesnel**, je vous avoue que je n'ai pas complètement compris le lien avec la Butte Es Gros. On est quand même assez loin de La Haye-Pesnel : on peut y aller depuis la Butte Es Gros par Montvion, mais il existe des axes plus directs, que ce soit en venant de Sartilly ou d'Avranches. En tout cas, le sujet de La Haye-Pesnel, à savoir si contournement ou non, je sais que M. le maire de La Haye-Pesnel a aussi des projets en interne à la commune, donc ce serait plutôt avec lui qu'il faudrait en discuter. » (...) Il faudrait regarder cela précisément dans les modélisations de trafic — ce qui n'a pas été fait pour La Haye-Pesnel. Donc la seule réponse que je peux vous donner aujourd'hui, c'est que ce sujet-là n'a pas été étudié. »

Réponse d'Olivier Thirion – Directeur des routes au Département de la Manche

Très bien. Les bandes multifonctions : je vous remonte le profil en travers montré tout à l'heure. Le principe est de rétrécir la largeur des voies : la circulation principale s'éloigne ainsi des propriétés riveraines — d'environ 50 cm —, ce qui améliore la sécurité. La photo projetée provenait d'un aménagement réalisé dans la Manche ; il y en a sur la RD 924 (route de Villedieu), sur la route de Ducey et sur l'axe Saint-Lô–Coutances. Ces dispositifs ont fait leurs preuves : on observe une baisse de l'accidentologie corporelle de l'ordre de 40 à 50 % sur ces axes. Oui, un tracteur peut rouler ponctuellement sur la bande, mais ce n'est pas la majorité des flux : sur 10 000 véhicules/jour, la part d'engins agricoles reste inférieure à 1 %. Autrement dit, pendant qu'une file a pu rester derrière une remorque, il s'est peut-être écoulé 500 véhicules dans l'heure, dont un seul tracteur.

Réponse d'Olivier Thirion – Directeur des routes au Département de la Manche

« Côté coût, l'ordre de grandeur pour les bandes multifonctions est d'environ 200 000 € par kilomètre pour les deux côtés. Enfin, sur le secteur du Sap, il ne me semble pas dit qu'il n'y avait pas de maisons. »

Réponse d'Axel Fortin-Larivière – Vice-président en charge des déplacements

J'ajoute un retour d'expérience : entre Les Pieux et Barneville-Carteret, où circulent de nombreux tracteurs, la route a été entièrement refaite en bandes multifonctions. Avant, doubler un tracteur était très difficile : il prenait toute la voie et bouchait la visibilité. Désormais, les exploitants, quand une file se forme, se décalent légèrement d'environ 1,5 m sur la bande ; les automobilistes récupèrent alors un mètre de champ de vision et peuvent dépasser en sécurité, ce qui améliore la fluidité. Évidemment, pas question de faire passer de

gros engins à quelques centimètres des façades : on traitera ces cas au cas par cas. Globalement, ces aménagements ont fait leurs preuves et sont généralement bien accueillis ; ils améliorent réellement la situation.

Réponse d'Olivier Thirion – Directeur des routes au Département de la Manche

Sur le nombre de ronds-points, cela dépend des options retenues. Dans l'option A-B-C présentée, il y a deux giratoires, de part et d'autre du contournement de La Havaudière, et pas d'autres. S'agissant de l'entretien du giratoire du Croissant, notre vocation n'est pas l'esthétique : l'ouvrage est tout neuf, il n'a pas encore passé une saison complète et il a pu y avoir des herbes folles. Nous n'avons pas conventionné avec la commune de Saint-Pair pour son entretien ; de notre côté, nous passons une épareuse une fois par an, et, d'ailleurs, sur un giratoire, une végétation plus fournie améliore souvent la lisibilité de l'aménagement. Pour le coût, un giratoire "classique" se situe autour de 600 000 € ; ici, c'était un peu inférieur car une large surface de chaussée existait déjà, mais je n'ai pas le chiffre exact. De toute façon, il fallait le rendre définitif et il aura une durée de vie non négligeable, les travaux n'étant pas encore achevés.

Thème 3 – Les impacts environnementaux et la préservation des zones humides

Plusieurs participants ont exprimé leurs **inquiétudes sur les impacts environnementaux du projet**, en particulier sur les **zones humides et les espèces protégées**. Ils s'interrogent sur les **exigences de compensation environnementale**, notamment sur le **volume de surfaces à compenser et leur localisation**, et relèvent une **incohérence perçue entre les dates de la réglementation et le refus du projet initial**. D'autres alertent sur le **risque d'augmentation des émissions de gaz à effet de serre**, estimant qu'**améliorer la fluidité pourrait accroître le trafic routier et donc les émissions**, ce qui irait à l'encontre des objectifs climatiques.

Question de la salle :

Question liée aux compensations environnementales

« Vous venez de dire, madame, que la DREAL avait émis quelque chose qui devait se faire au point de compensation. Or, quand ça a été refusé, c'était en 2021. Et monsieur Thirion, tout à l'heure, vient de nous dire que la réglementation demandant 10 hectares — ou 13 hectares, je ne sais plus — date de 2022. C'est bien ce que vous nous avez dit, monsieur Thirion ? »

Question liée à la compensation environnementale

« Si on détruit des zones humides, combien faudra-t-il compenser et où ? »

Question liée aux émissions de gaz à effet de serre

« Oui, on aborde très bien la question des espèces protégées et celle des zones humides. Mais il faut aussi penser au climat. Nous avons encore connu à l'échelle planétaire l'un des

étés les plus chauds. Or, le transport, ce sont aussi des émissions de gaz à effet de serre. Et on sait très bien que si on améliore la fluidité, si on crée des voies à double sens, on augmente de facto le trafic si on augmente le trafic, on augmente aussi les émissions de gaz à effet de serre. Donc, il faut aussi penser à cela. »

Réponses du Département :

Réponse de Olivier Thirion – Directeur des routes au Département de la Manche

« Oui, en fait, le SDAGE est en application à partir de 2022. Mais, de toute façon, sur le sujet des mesures de compensation, il y a un chiffre qui est inscrit dans le SDAGE, et qui devait peut-être même déjà exister dans la précédente version de 2020. Ce sont des documents quinquennaux, je crois, sur cinq ans, par définition. Et, par ailleurs, vous avez vu : les ratios qui sont recherchés ne sont pas des ratios quantitatifs, mais avant tout des ratios qualitatifs. C'est pour ça que je vous ai expliqué tout à l'heure que le « 1 pour 2 », finalement, ne veut pas dire grand-chose. Parce qu'en fait, ce qui est demandé par les services instructeurs, c'est d'avoir des fonctionnalités équivalentes. Donc, parfois, quand on a de la chance, c'est du 1 pour 2, mais en général, on est plutôt sur des chiffres bien supérieurs à ça. »

Réponse de Valérie Nouvel – Vice-présidente en charge de la transition écologique

« C'est un vrai sujet national, en fait, ces mesures de compensation. Parce que, nous, dans le département de la Manche, on vient de refaire l'ensemble de notre schéma des espaces naturels sensibles. On a scanné toute la Manche pour identifier les zones qu'il fallait protéger. Et on est en discussion avec l'État pour voir si, dans certains projets, on pourrait compenser en protégeant d'autres zones dans la Manche que celles qui sont juste à côté du projet. Il n'est pas question d'aller compenser à l'autre bout de la France, mais simplement de compenser intelligemment sur le territoire. Aujourd'hui, ce n'est pas possible : c'est uniquement sur le périmètre autour du projet, pour éviter toute dérive. Mais c'est aussi pour ça que, quand vous êtes sur une zone urbanisée, avec de l'autre côté le littoral, la mer... il faut m'expliquer où vous trouvez des zones à proximité et avec les qualités requises. Ça, c'est très important. »

Olivier Zamouth – Directeur général adjoint Appui aux territoires et attractivité

Là, on parlait effectivement des compensations pour les zones humides. C'est vrai que les débats se sont beaucoup focalisés sur ces questions de zones humides. Le ratio écrit est de 1 pour 2, mais en pratique, pour atteindre les mêmes fonctionnalités de zones humides, ça peut aller jusqu'à 1 pour 9, voire plus. Et puis, il y avait également — et c'est peut-être malheureusement passé un peu inaperçu dans les débats — les règles sur les espèces protégées. Après, c'est revenu un peu plus sur le radar, puisqu'on a parlé de cette « raison impérieuse d'intérêt majeur », etc. Et par rapport à la protection des espèces protégées : à chaque fois qu'on fait un projet de cette ampleur-là, il ne faut pas se leurrer, on impacte des espèces protégées. Et donc, à partir de là, on doit développer — c'est ce que disait Olivier tout à l'heure — la séquence éviter, réduire, compenser. Or, le projet de 2006 ne respectait pas cette séquence, et il n'avait même aucune chance de la respecter, puisque la philosophie de ce projet-là, c'était de passer sur les zones humides pour ne pas obérer, pour ne pas neutraliser les zones

agricoles. Donc, il y avait de toute façon, dans les germes mêmes de ce projet, quelque chose qui n'était pas compatible avec l'évolution de la réglementation, en bien ou en mal. Ça, chacun peut avoir son appréciation. Cela étant, c'est un fait. Il y avait une incompatibilité de plus en plus forte, au fur et à mesure que la jurisprudence et le droit se construisaient autour de ces notions-là.

Réponse de Olivier Thirion – Directeur des routes au Département de la Manche

Sur la compensation environnementale, nous avons montré l'avis intégral de la DREAL : la difficulté de fond tenait au volume de mesures compensatoires exigé. Nous avons identifié une dizaine d'hectares quand il en aurait fallu probablement 30 à 40, voire plus, au vu des ratios ; la correction demandée était structurellement trop lourde. Certes, on aurait pu, en théorie, passer outre l'avis du préfet, mais cela n'aurait pas levé l'impossibilité pratique de trouver les surfaces requises le long de l'axe.

Réponse de Olivier Thirion – Directeur des routes au Département de la Manche

« Concernant les émissions de gaz à effet de serre (GES), il faut savoir que, pour les véhicules légers, la courbe des émissions est la plus basse à environ 70 km/h. À 110 km/h sur une deux fois deux voies, les émissions sont nettement plus élevées. Donc, il faudrait faire des études précises pour savoir ce qui est le mieux : des véhicules qui roulent parfois à 50–60 km/h avec des réaccélérations, ou un trafic plus fluide autour de 70 km/h, ou bien des véhicules à 110 km/h. Ce sont des études fines qu'il faudrait mener, et qui n'ont pas été réalisées, puisqu'on n'a pas étudié l'option d'une deux fois deux voies dans les scénarios qui vous ont été présentés.

Thème 4 – Les nuisances pour les riverains

Des riverains ont exprimé leurs **inquiétudes quant aux nuisances actuelles et futures** liées au projet. Ils redoutent que la **mise en place de bandes multifonctions rapproche la circulation des habitations**, sans réelle amélioration pour leur qualité de vie, et s'interrogent sur leur **compréhension et leur efficacité réelle pour réduire les vitesses**. D'autres craignent que **les contournements ne fassent que déplacer les nuisances** (bruit, pollution, trafic) vers d'autres hameaux plutôt que de les réduire.

Questions de la salle :

Question liée aux bandes multifonctions et à la proximité du trafic avec les habitations

« J'aimerais aussi un éclairage précis sur les bandes multifonctions : en quoi consistent-elles exactement, quels en sont les avantages ? J'ai le sentiment que les véhicules vont se rapprocher des habitations — avec un passage plus lent — et que, pour nous riverains, cela n'arrangera rien. En résumé, qu'est-ce qui nous garantit que ces nouveaux projets « tiendront la route » ?

Question liée au déplacement des nuisances

« Si vous contournez La Havaudière, les nuisances vont simplement se déplacer vers notre hameau. »

Question liée à l'efficacité des bandes multifonctions

« Vos bandes multifonctions, est-ce que les gens vont vraiment comprendre comment ça marche ? Et est-ce que ça va vraiment faire baisser les vitesses ? »

Réponses du Département :***Réponse d'Olivier Thirion – Directeur des routes***

« Nous avons prévu des aménagements spécifiques pour sécuriser les traversées et réduire les vitesses, notamment avec les bandes multifonctions. Celles-ci ont permis de faire baisser de 40 à 50 % les accidents corporels sur d'autres axes du département. »

« Pour répondre à la question « le trafic se rapproche-t-il des riverains ? », la réponse est non dans l'ensemble : seule une très faible part des véhicules se rapproche ; l'essentiel s'éloigne au contraire des habitations. »

Thème 5 – Les mobilités alternatives et l'intermodalité

Plusieurs participants ont souligné l'importance de **développer des alternatives à la voiture individuelle**. Ils proposent de **renforcer le covoiturage**, en s'appuyant notamment sur les **expérimentations de covoit-stop déjà lancées entre Granville et Avranches**, et de **mieux exploiter le potentiel du ferroviaire**, jugé plus économe en énergie et plus rapide (23 minutes entre Granville et Avranches). Ils appellent également à **rendre les transports collectifs plus accessibles financièrement**, citant l'exemple des **billets de train à 1 € entre Valognes et Cherbourg**, et suggèrent de **structurer des liaisons régulières et abordables** entre les principales villes du territoire (Saint-Lô, Coutances, Granville, Avranches).

Questions de la salle :**Question liée au covoiturage**

« Avec mon partenaire et au sein de notre association nous avons beaucoup travaillé sur les mobilités, dont on parle trop peu dans ces dossiers. Nous avons lancé le covoit-stop entre Granville et Avranches avec les élus des villes. Il faudrait vraiment travailler beaucoup plus sur les mobilités d'ensemble pour diminuer le nombre de voitures sur les routes. »

Question liée au ferroviaire

« Je voulais juste dire que le ferroviaire est une alternative à la voiture. Parce qu'il dépense beaucoup moins d'énergie et il transporte beaucoup plus de voyageurs.

Et si demain, les gens prennent le train, on fait Grandville-Avranches en 23 minutes en train. »

Question liée aux modes de transports alternatifs

« Oui, c'est peut-être l'une des questions importantes : c'est aussi comment réduire le nombre de voitures. Et un participant a donné des pistes. Peut-être qu'une des pistes — surtout dans un contexte de crise et de paupérisation de la population — ce serait de faciliter d'autres modes de transport. Parce que c'est vrai que prendre sa voiture pour aller au travail, ça coûte. Pourquoi ne pas s'inspirer de ce qui se fait entre Valognes et Cherbourg, avec un ticket de train à un euro ? Ce serait quand même très important, et très intéressant. Ce que je veux dire, c'est : pourquoi ne pas faire la même chose sur Granville ? Et d'ailleurs, même au-delà, pourquoi ne pas structurer aussi un système entre Saint-Lô et Coutances, Coutances et Granville, Granville et Avranches, pour les gens qui travaillent ? Ça permettrait peut-être de réduire le nombre de voitures, et aussi de trouver des solutions pour les personnes qui ont des difficultés financières. »

Réponses du Département :

Réponse d'Olivier Thirion – Directeur des routes au Département de la Manche

« Effectivement, tout ce qui concourt à diminuer, voire à supprimer, l'augmentation du trafic prévue dans les années à venir est une bonne chose pour l'axe. Ensuite, ce sont des sujets qui ne dépendent pas uniquement du Département : le ferroviaire relève de la Région ; les bus relèvent plutôt de la Région, de la communauté d'agglomération Granville Terre & Mer ou de la communauté de communes Mont-Saint-Michel Normandie. Ce sont donc des sujets qui peuvent nous échapper, même si, dans le cadre de l'axe, nous menons aussi une réflexion sur tout ce qui concerne les aires de covoiturage. »

Réponse d'Axel Fortin-Larivière – Vice-président

« Nous travaillons sur ces sujets avec les intercommunalités et la Région, qui sont compétentes en matière d'offre de transport. Il existe déjà plus de 50 aires de covoiturage dans la Manche, et nous voulons les renforcer et les rendre plus intermodales. »

Réponse de Valérie Nouvel – Vice-présidente en charge de la transition écologique

« Je pense qu'on a toujours raison de s'intéresser aux trains même si ça prend du temps, exemple avec Pontorson c'est que, même si ça prend du temps, ce projet existait déjà quand j'étais à la Région Basse-Normandie en 2010. On parlait déjà du pôle multimodal... et aujourd'hui, il est effectif. Et justement, on parle bien de « pôle multimodal » : il y a du train, du bus, du vélo... tout un ensemble de mobilités qui fonctionnent ensemble. Le Département

est toujours aux côtés, via sa politique contractuelle, de toutes les collectivités qui développent ces pôles. Il y a aussi des projets sur Granville : nous y sommes présents. En revanche, ce qui concerne la décision de mettre en place des lignes de bus, etc., relève de la compétence des intercommunalités — avec lesquelles nous sommes en dialogue constant. Parce qu'effectivement, si elles disent : « on veut mettre du vélo à tel ou tel endroit », cela a des impacts en termes de sécurité, et là, on rejoint notre compétence de gestion des infrastructures, où nous les accompagnons dans leurs projets. Donc, ce n'est pas ce soir que nous allons redéfinir toutes les autres mobilités — et je ne botte pas en touche — mais en réalité, c'est bien chaque intercommunalité qui en a la compétence. La loi est ainsi faite. Nous, nous accompagnons, nous finançons, et nous nous assurons de la sécurité sur l'axe. Ensuite, concernant tous les réseaux, il faut aussi garder à l'esprit que les 8 000 kilomètres de routes du Département, ce n'est pas quelque chose de figé, construit un jour pour ne plus jamais bouger. »

Thème 6 – Processus de concertation et recours possibles

Plusieurs riverains ont exprimé des inquiétudes sur le bon déroulement de la concertation. Ils s'interrogent sur l'**équité du processus**, en constatant que **certains collectifs déposent plusieurs cahiers d'acteurs**, et souhaitent qu'un **cadre plus strict** soit fixé. Ils redoutent également que le projet **soit retardé ou bloqué par des recours**, entraînant un **gaspillage d'argent public**. Enfin, ils dénoncent le **ton méprisant de certaines contributions en ligne**, estimant que cela nuit à un **débat apaisé et respectueux**.

Questions de la salle :

Question liée aux cahiers d'acteurs multiples d'un même collectif
« Bonsoir. Je m'adresse principalement aux garants : sur le site manche.fr, les associations peuvent déposer des cahiers d'acteurs. Et cela m'étonne, car j'ai vu qu'un collectif en avait déposé six. N'y a-t-il pas de limite au nombre de cahiers d'acteurs qu'on peut déposer ? »

Question liée à la crainte de blocage réglementaire et de recours

« Est-ce qu'on pourra éviter, dans ce dossier dans la Manche, ce qu'on voit parfois dans le sud de la France — dans le Tarn, par exemple — où on dépense de l'argent public, où le dossier est presque terminé, et où on continue malgré tout à avoir des recours ? C'est intolérable pour les gens qui peinent tous les jours à gagner leur argent. Franchement, je trouve que c'est du gaspillage d'argent public. On ne devrait pas pouvoir lancer un dossier tant que les recours ne sont pas épuisés. Alors, est-ce qu'on peut éviter ça, dans ce genre de dossier chez nous ? »

Question liée à la modération des contributions

« Dans certaines contributions, il y a des personnes qui qualifient les riverains de « grincheux ». Je trouve que c'est limite, quand même. Parce que considérer les riverains comme des grincheux... honnêtement, moi, ça me met hors de moi. »

Réponses de la CNDP

Réponse de Bruno Boussion, garant CNDP

« La multiplication des dépôts par un même acteur n'augmente pas le poids de ses arguments. Nous analysons le fond des positions, pas leur répétition. »

Réponse de Bruno Boussion – Garant de la CNDP

« Je pense que, dans ces contributions-là, il n'y a pas seulement ce qualificatif (« grincheux ») : il y a aussi d'autres arguments qui sont avancés. Donc on ne peut pas tout gommer non plus. Mais je reconnais avec vous que c'est exactement comme dans les réunions publiques : quand on manifeste trop vis-à-vis de l'opinion d'un autre, simplement parce qu'elle n'est pas la nôtre...

Pour moi, ce sont des manques de respect, tout simplement. Et là-dessus, on est entièrement d'accord. Après, je ne sais pas s'il existe un endroit où l'on arrive à canaliser tous les manques de respect, quels qu'ils soient. On fait le maximum... mais on ne peut pas tout faire. »

Réponse de Bruno Boussion – Garant de la CNDP

« Il faut rester dans l'idée qu'un bilan, une concertation fait qu'il y a une expression d'opinion s qui ne sont pas toutes dans le même sens. Un bilan de concertation rassemble des expressions d'opinions qui ne vont pas toutes dans le même sens. Et c'est justement là tout l'intérêt, comme l'a souligné madame Nouvel : ce bilan est réalisé par quelqu'un qui n'est pas partie prenante au projet, qui n'a pas d'avis sur le fond et qui n'en émettra pas. Cela nous permet, à nous, de prendre du recul et de trier un peu tout ce qui se dit. Ce n'est pas un référendum. Je suis d'accord, sur le fait qu'il y a du prosélytisme, mais ça ne va pas se traduire dans le bilan. C'est quand même ce bilan qui constitue la réponse du maître d'ouvrage et qui va asseoir la décision du Conseil départemental »

Réponses du Département :

Réponse d'Olivier Zamouth – Directeur général adjoint Appui aux territoires et attractivité

« Je voulais juste répondre à M. le maire honoraire sur la question de purger les recours. Je vais faire une réponse extrêmement manchoise, c'est-à-dire équilibrée. Il est parfaitement exact qu'on peut porter un regard sévère sur un certain nombre de maîtres d'ouvrage qui ont été, pour le moins, un peu impétueux en lançant des travaux alors que des recours avaient été déposés et n'étaient pas encore soldés. Pour autant, il faut savoir que, par exemple, au titre de la loi sur l'eau, on peut déposer un recours jusqu'à un an après la mise en service. Donc, forcément, bien après que les travaux ont été réalisés, il reste possible de déposer un recours. Donc, à un moment, ce n'est pas possible de se prémunir à 100 % contre tout recours. Cela étant, un peu de prudence — même beaucoup de prudence — ne fait pas de mal. Et le mot de conclusion avec madame Nouvel. Pour vous dire : on a toujours raison de s'intéresser aux trains. Vous en avez beaucoup parlé ce soir. Le Département, ce n'est pas sa compétence directe, mais son rôle est de soutenir les intercommunalités et les communes quand elles développent des pôles multimodaux. »

L'animateur a rappelé que le public peut contribuer jusqu'au 22 septembre via les registres papier et en ligne, et qu'à l'issue de la concertation, les garants publieront un bilan impartial et exhaustif de l'ensemble des contributions avant la décision de l'Assemblée départementale en décembre 2025.

Conclusion

Une participation constructive et ancrée dans les réalités du territoire

La réunion publique de Folligny a témoigné d'une forte mobilisation des habitants, usagers, élus et acteurs locaux, soucieux de l'avenir de l'axe Granville–Avranches et de ses effets sur leur quotidien. Les échanges, parfois vifs mais toujours constructifs, ont montré l'attente d'un projet efficace pour sécuriser et fluidifier les déplacements, tout en respectant les contraintes environnementales et le cadre de vie.

Une participation pluraliste

La diversité des points de vue exprimés a illustré la richesse du débat public : partisans d'un retour de la 2x2 voies, défenseurs de solutions plus sobres et progressives, habitants préoccupés par les nuisances ou la sécurité, représentants associatifs et économiques soucieux de concilier développement et environnement... Tous ont pu s'exprimer librement et être entendus.

Des priorités claires exprimées par le public

Les interventions ont fait ressortir plusieurs attentes fortes : retrouver de la fluidité et de la fiabilité dans les temps de parcours ; préserver les zones humides et limiter les émissions de gaz à effet de serre ; mieux intégrer les mobilités alternatives (covoiturage, vélo, transports collectifs et ferroviaire).

Des engagements de transparence et d'écoute de la part du Département

Le Département a réaffirmé sa volonté de conduire cette concertation dans un esprit d'écoute, de transparence et de pédagogie. Il a rappelé qu'aucune décision n'était arrêtée à ce stade et que toutes les contributions, y compris critiques, seraient prises en compte dans la suite du processus. Les garants de la CNDP ont rappelé qu'ils veilleront à la neutralité et à l'équité du bilan.

Une étape décisive pour le projet Granville–Avranches

Cette réunion publique constitue une étape clé de la concertation préalable. Conformément au calendrier rappelé en séance, la concertation se poursuit jusqu'au **22 septembre 2025**. Les garants rendront leur **bilan** dans le mois suivant, puis le maître d'ouvrage produira un **mémoire en réponse** dans un délai de deux mois. L'Assemblée départementale devrait se prononcer sur les suites à donner au projet en **décembre 2025**. Les **autorisations administratives** sont visées à l'**horizon 2028**, pour des **travaux potentiels entre 2028 et 2030**.

Une invitation à prolonger le dialogue

Le Département de la Manche et les garants de la CNDP remercient l'ensemble des participants pour la qualité des échanges et invitent chacun à poursuivre sa contribution sur le site internet de la concertation et lors des prochains rendez-vous