



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

18 Septembre – SARTLLY – 19H30 / 22H00

Salle de l'Etoile

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 **18 septembre 2025 à la Salle de l'Étoile à Sartilly-Baie-Bocage**, de **19h30 à 22h00**.

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**.

Après une première réunion à **Avranches**, une deuxième à **Granville**, puis une troisième à **Folligny**, cette **réunion de Sartilly constituait la quatrième et dernière réunion publique de la concertation préalable**.

L'objectif principal de cette réunion à Sartilly 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 120 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 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. Yousra Sadallah** co-animatrice, 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. Il a été précisé que la modération des contributions visait uniquement à garantir un débat apaisé et respectueux, en écartant les propos injurieux, diffamatoires ou sans lien avec le projet, sans jamais filtrer les avis exprimés sur le fond.

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)
- un refus en 2019 de l'autorisation environnementale du projet 2x2 voies conduisant 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

Lors de la réunion publique de Sartilly, **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 cet axe supporte un **trafic important et principalement local**, avec des moyennes comprises entre **9 000 et 12 000 véhicules/jour** selon les secteurs et des **pointes à environ 17 000 véhicules/jour dans le secteur du Croissant**, à Saint-Pair-sur-Mer. Il a précisé que **près de 70 % du trafic est constitué de déplacements locaux** (et non de transit), ce qui implique d'**améliorer la sécurité, la fluidité et le cadre de vie des riverains**. Il a également souligné que **l'accidentologie est plus marquée aux extrémités de l'axe**, et que plusieurs aménagements récents, comme le **giratoire du « Château » mis en service en 2023**, ont déjà permis de **résorber des points accidentogènes**.

Il a présenté la **stratégie graduée et pragmatique** proposée par le Département, qui prévoit d'agir en **deux grandes étapes** :

- une **première phase à court terme (2024–2026)** consistant à sécuriser l'axe « sur place », notamment par la création de **bandes multifonctions** et la **sécurisation de carrefours**. Ces bandes consistent à **réduire la largeur des voies roulantes à 3,00 m (contre 3,50 m actuellement)** afin de **faire baisser les vitesses pratiquées**, tout en **stabilisant les accotements** pour offrir à la fois un **espace de dégagement en cas d'écart de trajectoire** et un **refuge ponctuel pour les véhicules lents**. Il a indiqué que ces dispositifs, déjà déployés sur d'autres routes du département (RD 924, RD 972), ont permis de **réduire de 40 à 50 % les accidents corporels** pour un **coût indicatif de l'ordre de 200 000 €/km (pour les deux côtés)**.
- une **seconde phase à plus long terme (à partir de 2028–2030)**, sous réserve des suites de la concertation et de l'obtention des autorisations réglementaires, qui pourrait inclure des **aménagements plus structurants** tels que des **créneaux de dépassement**, des **contournements ponctuels** et des **échangeurs**.

Trois **secteurs prioritaires** ont été présentés dans le dossier soumis à la concertation :

- **La zone d'activités du Croissant (Saint-Pair-sur-Mer)** : trois variantes sont soumises au débat.
 - *Variante A* (privilegiée par le Département) : 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 permettrait 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 d'environ 40 M€**.
 - *Variante B* : contournement plus court ($\approx 1,5$ km) avec **impact foncier moindre** et **coût estimé à 30–35 M€**, mais où la **congestion resterait marquée à l'approche du giratoire du Croissant**.
 - *Variante C* : élargissement en 2x2 voies entre le giratoire du Croissant et celui de la CCI, ce qui **fluidifierait davantage sans réduire les trafics en cœur de zone**, et **apporterait des gains plus limités sur le plan de la sécurité et du cadre de vie**.
- **Le secteur de la Havaudière (RD 673)** : deux variantes sont étudiées.
 - *Variante A* : aménagement de la traversée sur place (revêtement antibruit, rétrécissement de chaussée, chicane longue, stationnements, trottoirs, carrefour à feux, aménagements cyclables) et création de **créneaux de dépassement entre le giratoire du « Château » et le hameau de « La Ville »**. Le coût est estimé à environ 10 M€. Cette option **améliorerait la sécurité mais ne réduirait pas le trafic en traversée**, ce qui **limiterait les gains sur le cadre de vie**.
 - *Variante B* (privilegiée par le Département) : **contournement complet des hameaux du Thar et de la Havaudière**, avec **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 souligné 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 liés aux zones humides, constituent un point de vigilance majeur.

- **Le secteur Sartilly – Marcey-les-Grèves** : trois variantes graduées sont soumises au débat.
 - *Variante A* : création d'une **section neuve en 2 voies (80 km/h) reliant les contournements existants**, avec rétablissement des accès (RD 241, RD 231, RD 105) et un **pont sur l'Allemagne** ; coût estimé ≈ 60 M€.
 - *Variante B* : aménagement de l'axe existant avec **créneaux de dépassement entre le giratoire de la Butte-Gros et la RD 231** et **sécurisation des accès**, pour un **coût et un impact foncier plus faibles**, mais un **gain de fluidité plus limité**.
 - *Variante C* (privilegiée) : **combinaison d'aménagements sur l'existant entre la Butte-Gros et la RD 231 et d'une section neuve entre la RD 231 et le contournement de Marcey-les-Grèves**, avec **échangeur sur la RD 105** ; coût estimé ≈ 15 M€.

Concernant Marcey-les-Grèves, M. Thirion a souligné que le **contournement actuel est peu utilisé (≈ 4 200 véh./j contre 11 000 véh./j dans la traversée actuelle)**, ce qui **appelle des aménagements de la traversée pour dissuader le transit de passer par le centre-bourg**.

Enfin, il a rappelé que le projet doit respecter des **contraintes environnementales très fortes** : application rigoureuse de la **séquence éviter – réduire – compenser**, prise en compte du **SDAGE, compensations minimales de 1 pour 2 en surface et jusqu'à 1 pour 8 ou 1 pour 9 en fonction des fonctionnalités**, contraintes liées aux **espèces protégées** et objectif de **zéro artificialisation nette (ZAN)**. Le **caractère très contraint du territoire** (présence diffuse de zones humides et d'habitats) impose de **limiter au maximum les emprises et de recourir à des ouvrages d'art lorsque nécessaire**.

Un **rappel du calendrier prévisionnel** a été donné :

- fin de la concertation **le 22 septembre 2025**
- bilan des garants environ un mois après
- 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 un démarrage de travaux possibles **entre 2028 et 2030**.

6. Résumé des échanges avec la salle

Les échanges avec le public ont été nombreux et nourris. Ils ont été restitués de manière structurée autour de **huit grands thèmes** qui ont émergé des questions et interventions :

1. **La place de l'ancien projet de 2x2 voies et l'efficacité attendue des variantes proposées**
2. **Les besoins et usages du quotidien**
3. **La gestion du trafic et la hiérarchisation des aménagements**
4. **Les mobilités alternatives et le covoiturage**
5. **L'environnement et la biodiversité**
6. **L'agriculture et le foncier**
7. **Le coût et le financement du projet**
8. **La gouvernance, le calendrier et les modalités de concertation**

Thème 1 – La place de l'ancien projet de 2x2 voies et l'efficacité attendue des variantes proposées

→ Plusieurs participants ont exprimé leur scepticisme quant à la capacité des aménagements envisagés (bandes multifonctions, créneaux de dépassement, contournements ponctuels) à résoudre durablement les problèmes de congestion. Certains ont défendu l'idée qu'une 2x2 voies serait la seule solution à la hauteur des besoins.

Questions de la salle :

Question liée à la pertinence des variantes face aux besoins quotidiens

« Bonsoir, je suis commissaire-priseur. Nous sommes au cœur du rond-point du Croissant, en face de la CCI. Au quotidien, nous voyons les voitures qui arrivent et repartent. Derrière un chiffre, il y a un usager. Nous devons nous rendre à Avranches et à Vire, et tous les jours nous sommes bloqués au rond-point. Notre problématique est le maillage du territoire. Vos propositions m'inquiètent et ne me satisfont pas : des contournements, des tracés sur des slides, mais cela ne prend pas en compte les usagers. Au niveau du Croissant, ce n'est pas un hasard s'il y a autant d'accidents. Nous avons un autre rond-point plus loin au niveau du pont ; sans ce rond-point, on circulait librement sans tous ces blocages. Votre variante A ne me paraît pas une solution pour dégorger ce secteur. Tant qu'on n'aura pas une vraie 2x2 voies, notre quotidien ne s'améliorera pas. C'est ce que nous demandons ».

Question liée à la détention par le Département de terrain pour faire la 2X2 voies

« Le Département dispose déjà des terrains, alors pourquoi ne pas opter pour le projet de 2X2 voies »

Question liée au retour d'un projet de 2x2 voies

« Vous avez dit que le projet de 2x2 voies n'était plus d'actualité. Pourtant, on voit bien que les bouchons persistent. Pourquoi ne pas repartir sur un vrai projet de 2x2 voies, quitte à prendre plus de temps, plutôt que de saupoudrer des petits aménagements partout ? »

Question liée à l'efficacité des aménagements légers face à la hausse du trafic

« On a du mal à comprendre pourquoi on met autant d'énergie et d'argent dans des aménagements légers qui, on le sait, ne suffiront pas si le trafic continue d'augmenter. Ce sera de l'argent dépensé pour rien, alors qu'une vraie 2x2 voies réglerait définitivement les problèmes. »

Question liée à l'ambition du projet et au retour de la 2x2 voies

Le projet présenté me semble manquer d'ambition pour le territoire : dans un département touristique où le trafic est très saisonnier et où le réchauffement climatique va accentuer la fréquentation, ces petits contournements paraissent insuffisants. Après 40 ans d'études et de foncier réservé, il faudrait relancer un projet structurant à l'échelle départementale, comme l'avait été l'A84, plutôt que de se limiter à l'axe Granville–Avranches.

Question liée à la pertinence d'une réponse uniquement routière et au risque de conflits locaux

« On est tous d'accord qu'il y a un problème de mobilité, mais j'ai l'impression que vous partez directement sur des solutions routières sans avoir posé le bon diagnostic. C'est un peu comme si, au lieu d'appeler un médecin, on avait appelé un dentiste : on nous propose traitement A : une route, traitement B : une route, traitement C : une route. Et tout cela pour 100 millions d'euros, à un moment où la Région est très endettée et où l'on parle de gabegies d'argent public. Cette manière de faire alimente la méfiance envers les élus : chacun semble se renvoyer la responsabilité en disant que ce n'est pas de sa compétence. Vous nous consultez sur un problème avec des solutions déjà toutes faites, alors qu'en agissant ainsi, vous risquez de créer de fortes oppositions locales : j'entends des gens évoquer la 2x2 voies, mais si cela avançait on pourrait même voir émerger une ZAD. J'aimerais qu'on parte d'abord du problème, puis qu'on construise ensemble les solutions, plutôt que d'avoir le sentiment qu'elles sont déjà décidées. »

Réponses du Département :***Réponse d'Olivier Thirion, directeur des routes au Département de la Manche***

« Sur le Croissant, il y a beaucoup de trafic (17 000 véhicules/jour sur 2x1 voies). La congestion est liée au volume, mais aussi à une organisation historique du territoire : la route, à l'origine

de transit, est devenue la colonne vertébrale d'une zone d'activités avec de nombreuses entrées/sorties. Les giratoires fluidifient ; sans eux, la situation serait pire. Une 2x2 voies sur place poserait d'énormes problèmes d'accès aux entreprises et de sécurité pour les riverains.»

« L'efficacité attendue des variantes est évaluée au regard du trafic, de la sécurité, des impacts et du coût. **L'objectif est de traiter les points de tension et de sécuriser l'axe sans engager un projet de très grande ampleur** dont les impacts environnementaux et les délais seraient incompatibles avec les besoins actuels. »

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

« Le terrain est déjà acheté. Pour répondre à votre question tout à l'heure, on y répond un peu tout à l'heure, c'est-à-dire que, oui, évidemment, le département a en possession propre un certain nombre de terrains sur le secteur pour faire le tracé de la 2X2 voies, Par autant, ce n'est pas le fait de posséder ces terrains qui autorise le département à réaliser une route sur ces terrains-là. On a des autorisations environnementales à demander, notamment au titre de la loi sur l'eau et des espaces protégées et on a beau avoir ces terrains en possession si l'État ne nous oblige pas à réaliser ces travaux sur les terrains qu'on possède, pour certains depuis 2006, on n'a pas le droit de le réaliser. »

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

« Un scénario 2x2 voies exigerait de reprendre des études plus larges (trafic, environnement), d'informer la CNBP et d'engager de nouvelles procédures. Les enquêtes seraient plutôt autour de 2030, et les risques de recours plus élevés au vu des impacts. C'est pour cela que nous proposons aujourd'hui une approche graduée. »

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

« Je comprends cette volonté d'avoir une vision plus ambitieuse à long terme, mais nous devons aussi tenir compte des enjeux actuels. Le projet historique de 2x2 voies n'est plus adapté au contexte environnemental et budgétaire d'aujourd'hui. Nous cherchons désormais un équilibre entre sécurité, fluidité et préservation des espaces naturels et agricoles. C'est pourquoi nous avons écarté l'idée d'une 2x2 voies continue, au profit d'aménagements plus sobres et plus progressifs, adaptés aux usages réels et majoritairement locaux de l'axe. »

Réponse d'Olivier Thirion – Directeur des routes au Département de la Manche (à confirmer)

« Nous comprenons cette inquiétude. Le choix d'une stratégie d'aménagement graduée n'a pas été arrêté de manière unilatérale : il s'appuie sur plusieurs années de comptages, d'études de sécurité et d'échanges avec les acteurs locaux. Le Département ne prétend pas que la route est la seule réponse aux problèmes de mobilité. Simplement, il a la compétence sur l'infrastructure routière, tandis que la Région et les intercommunalités sont responsables des transports collectifs et du covoiturage. C'est pourquoi nous travaillons **en parallèle avec ces collectivités** pour intégrer leurs plans de mobilité et d'urbanisme dans nos études. La concertation actuelle est justement là pour enrichir ce diagnostic avec vos retours d'usages du

quotidien : aucune décision n'est encore prise, et les remarques formulées ce soir seront intégrées dans le bilan de la concertation. »

Thème 2 – Les besoins et usages du quotidien

→ De nombreux témoignages ont décrit les difficultés vécues au quotidien : embouteillages matinaux, insécurité routière, temps de trajets allongés, accès aux zones d'activités et aux services. Des habitants ont insisté sur l'importance d'améliorer la circulation locale et de rétablir un bon niveau de sécurité pour les usagers.

Questions de la salle :

Question liée à la proximité du contournement de la Havaudière

« J'habite au hameau du Thar, donc j'ai une question pour Madame Nouvel. Lors de la réunion publique de Folligny, vous avez dit plusieurs fois ce qui était possible de faire et ce qui ne le serait pas. Dites-nous réellement ce qui n'est pas possible. Par exemple, pourquoi l'éventuel contournement de la Havaudière est prévu très proche des habitations et pas sur le terrain déjà acquis par le Département, bien plus éloigné du village ? »

Question liée à la traversée de la Maréchalerie

« Dans le projet, on ne parle jamais de la Maréchalerie. Ce sont 25 maisons en bordure, avec un bouchon tous les jours, tous les matins. Encore ce matin. Feroons-nous quelque chose à la Maréchalerie ? »

Question liée au quotidien des usagers locaux et au manque de lisibilité du projet

« Nous avons du mal à nous projeter dans ce qui est proposé. Nous vivons ici, nous connaissons bien les points noirs et les habitudes de circulation. On a l'impression que les scénarios présentés sont très théoriques et qu'ils ne tiennent pas assez compte de la réalité de nos déplacements quotidiens. »

Réponses du Département :

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

*« Le dessin présenté est là pour donner le type de contournement. L'endroit exact du raccordement sera étudié en détail (altimétrie, sous-sol, maîtrise foncière). Nous réutilisons les terrains déjà acquis par le Département, mais **l'objectif n'est pas de frôler les maisons : nous tenons compte de la proximité, ce qui n'était pas le cas historiquement.** Votre inquiétude sur le point précis d'arrivée est bien notée. »*

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

« Nous avons bien identifié les difficultés de circulation dans ce secteur, qui sont surtout liées aux heures de pointe. Des études complémentaires sont en cours pour évaluer les possibilités d'aménagement, mais elles ne sont pas encore assez avancées pour être présentées. Cela fait partie des points à instruire à la suite de la concertation. »

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

« C'est précisément pour ça qu'on est là ce soir. Le but de cette concertation, ce n'est pas de venir vous présenter un projet déjà arrêté, c'est de confronter nos analyses avec votre vécu quotidien. On a fait beaucoup de mesures, de comptages, d'études, mais ça ne remplace pas votre connaissance fine du terrain. On sait qu'environ 70 % des trajets sur cet axe sont des trajets locaux. Ça veut dire que ce n'est pas une route de transit, c'est une route de desserte quotidienne. Et donc on n'a pas besoin d'un grand projet autoroutier, mais de solutions ciblées là où ça coince vraiment pour vous, au quotidien. Ce qu'on vous propose, c'est justement de nous dire ce qui vous semble prioritaire et ce qui, dans vos trajets, pose problème, pour qu'on puisse l'intégrer dans la suite des études. »

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

« Je voudrais compléter ce qu'a dit Axel. On ne travaille pas dans le vide : on a mené des comptages automatiques pendant plusieurs semaines, relevé les vitesses pratiquées, analysé les accidents, et fait des observations de terrain. On a aussi regardé où se situent les points de conflit aux carrefours et aux giratoires, et comment les flux se répartissent entre les différentes branches de l'axe. C'est ça qui nous a permis d'identifier les trois grands secteurs à traiter en priorité : le Croissant, la Havaudière et Sartilly–Marcey-les-Grèves. Mais c'est vrai qu'on ne peut pas voir tout ce que vous voyez au quotidien, et c'est pour ça qu'on a besoin de cette phase d'échanges. Votre regard d'usagers est indispensable pour ajuster nos propositions. »

Thème 3 — La gestion du trafic et la hiérarchisation des aménagements

→ Des questions ont porté sur les effets attendus des variantes sur les flux de circulation, sur les choix de priorités entre secteurs et sur l'efficacité comparée des contournements et des aménagements sur l'existant.

Questions de la salle :**Question liée à la logique d'ensemble du projet et à la hiérarchisation des secteurs à traiter**

« Pourquoi la stratégie éviter–réduire–compenser n'est-elle pas appliquée de façon plus flagrante à la gestion du trafic ? On compense un trafic important par des axes de décharge ; or l'exemple de Marcey-les-Grèves montre que cela ne fonctionne pas comme attendu. Pourquoi ne pas d'abord éviter ce trafic (réduire le nombre de voitures) en renforçant les transports en commun, voire des voies bus, et en contraignant certains usages automobiles ? Sinon, on crée un effet rebond. Et surtout, pourquoi avoir choisi de répartir des petits

aménagements sur tout l'axe plutôt que de concentrer les moyens là où les bouchons sont vraiment problématiques ? »

Question liée à la prise en compte des données de trafic pour hiérarchiser les aménagements

« Vous nous parlez de hiérarchisation, mais on ne voit pas bien comment vous décidez que tel secteur passe avant tel autre. Sur quoi vous basez-vous pour dire que le Croissant est prioritaire, ou que la Havaudière passe avant Sartilly ? »

Question liée à l'efficacité attendue des aménagements proposés

« On a du mal à comprendre pourquoi on met autant d'énergie et d'argent dans des aménagements légers qui, on le sait, ne suffiront pas si le trafic continue d'augmenter. Ce sera de l'argent dépensé pour rien. »

Réponses du Département :

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

« Je comprends votre remarque. La stratégie éviter–réduire–compenser concerne d'abord l'environnement, mais elle s'applique aussi en amont dans notre façon d'intervenir sur le réseau routier. Notre idée est de réduire d'abord les vitesses pratiquées et les risques d'accidents, avant de chercher à ajouter des capacités de circulation. Si on ajoute de la capacité partout, on risque de générer un effet d'appel de trafic. Et comme vous le dites, l'exemple de Marcey montre qu'un contournement n'est pas toujours utilisé comme prévu. C'est pour cela qu'on ne veut pas reproduire un grand projet linéaire, mais cibler les investissements sur les zones qui posent le plus de difficultés, en commençant par celles où les enjeux de sécurité sont les plus forts. »

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

« C'est aussi un choix de méthode et de calendrier : si on lançait un grand projet d'un seul tenant, il faudrait attendre d'avoir toutes les autorisations environnementales avant de commencer quoi que ce soit. Là, en procédant par secteurs et par priorités, on peut agir plus vite sur les points noirs tout en gardant la possibilité d'ajuster la suite en fonction de l'évolution du trafic. »

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

« On s'appuie sur plusieurs éléments : les volumes de trafic moyens annuels (entre 9 000 et 12 000 véhicules/jour selon les tronçons), les pointes saisonnières (jusqu'à +20 % en été), et surtout les données d'accidentologie. À titre d'exemple, le secteur du Croissant concentre à lui seul environ 17 000 véhicules/jour, et plusieurs accidents par an, souvent liés à la densité des accès et aux conflits de circulation. À l'inverse, Sartilly–Marcey a moins de trafic mais des vitesses pratiquées plus élevées, ce qui génère d'autres types de risques. On regarde aussi les

enjeux d'urbanisation et d'accès aux zones d'activités. C'est ce croisement d'indicateurs qui permet d'établir un ordre de traitement des secteurs. »

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

« On comprend cette inquiétude. Mais notre objectif n'est pas de tout refaire maintenant, c'est de traiter les points les plus problématiques et de sécuriser l'axe, tout en gardant la possibilité d'aller plus loin si le trafic continue d'augmenter. Les bandes multifonctions et les créneaux de dépassement ne sont pas des gadgets : on les a déjà mises en place ailleurs dans la Manche (RD 924, RD 972) et on a constaté une baisse de 40 à 50 % des accidents corporels. Donc on mise sur des effets rapides et mesurables sur la sécurité, tout en préparant le terrain pour des aménagements plus structurants si cela s'avère nécessaire plus tard. »

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

« Il faut aussi avoir en tête que plus un projet est lourd, plus les procédures sont longues et les risques de recours importants. Si on attendait d'avoir un grand projet entièrement validé, on ne ferait rien avant dix ans. Là, on peut agir vite sur les points noirs, puis réévaluer la situation avant d'engager d'éventuelles phases plus ambitieuses. »

Thème 4 — Les mobilités alternatives et le covoiturage

→ Plusieurs interventions ont insisté sur la nécessité de développer des alternatives à la voiture individuelle : offre de bus régulière entre Avranches et Granville, création d'aires de covoiturage, sécurisation des trajets vélo. Certains ont regretté que le projet se concentre uniquement sur la route.

Questions de la salle :

Question liée au manque de prise en compte des transports collectifs

« Les aménagements que vous proposez sont non réversibles et auront un impact durable. La vraie question est : comment voyager entre Avranches et Granville (bus), plutôt que comment rouler en voiture ? Aujourd'hui, il n'y a aucune offre hors scolaire. Pourquoi le projet n'est-il pas articulé avec la Région et les intercommunalités pour créer un réseau de transports collectifs performant entre nos deux villes ? Si on ne change pas ça, on aura toujours autant de voitures sur la route, quoi qu'on fasse sur la chaussée. »

Question liée à la pratique du covoiturage

« On voit beaucoup de voitures arrêtées le long de la route le matin, notamment près des giratoires. Est-ce qu'il est prévu de créer de vraies aires de covoiturage sécurisées plutôt que de laisser les gens se garer sur les accotements ? »

Question liée à l'autosolisme (SMS)

Il y a beaucoup de voitures avec une seule personne à bord. Comment faire pour diminuer ce nombre et encourager le covoiturage ?

Réponses du Département :**Réponse d'Olivier Thirion — Directeur des routes au Département de la Manche**

« Vous avez raison de rappeler cet enjeu. Les compétences en matière de mobilité relèvent de la Région et des intercommunalités, pas du Département. Notre rôle, c'est d'assurer l'infrastructure routière et d'aménager des points d'échanges, comme les carrefours, les parkings et les aires de covoiturage. Cela dit, nous travaillons en lien avec les intercommunalités et la Région pour que leurs plans de mobilité et d'urbanisme soient bien pris en compte dans nos études, et que les futurs aménagements routiers soient compatibles avec de futures lignes de bus si elles se mettent en place ».

Réponse de Valérie Nouvel — Vice-présidente en charge de la transition écologique et de la mobilité

« On ne peut pas, à notre niveau, créer une ligne de bus entre Granville et Avranches, mais on peut faciliter son émergence en rendant l'axe plus sûr et plus fluide. C'est aussi pour cela qu'on intègre dans les projets des espaces pour les arrêts de bus, des zones de retournement sécurisées, et des cheminements piétons pour l'accessibilité. »

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

« Oui, c'est déjà ce que nous faisons : quand nous identifions des lieux où des voitures stationnent régulièrement, nous aménageons des aires dédiées pour sécuriser la pratique et éviter le stationnement sauvage. Par exemple, des aires de covoiturage ont été créées sur d'autres axes départementaux, et nous avons prévu d'en intégrer plusieurs sur les secteurs à aménager dans ce projet. »

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

« Cette question relève des compétences mobilités des intercommunalités et de la Région, qui élaborent des plans de mobilité et mettent en place des incitations au covoiturage ou aux transports en commun. Le rôle du Département est de fournir des infrastructures routières sécurisées, qui servent de support à tous les modes de déplacement (voiture, bus, vélo, covoiturage, engins agricoles...). Nous créons aussi des aires de covoiturage quand un besoin est identifié, par exemple lorsque des véhicules stationnent régulièrement de façon informelle à proximité des axes. Notre clé d'entrée reste la sécurité des axes et la fluidité de la circulation »

Thème 5 — L'environnement et la biodiversité

→ Des participants ont exprimé de fortes inquiétudes sur les impacts environnementaux des variantes, notamment en matière de zones humides, d'espèces protégées et de consommation d'espaces agricoles. Des interrogations ont porté sur les mesures de compensation et les exigences réglementaires accrues depuis le refus de l'autorisation environnementale en 2021.

Questions de la salle :

Question liée à la prise en compte de l'environnement et au risque de recours

Vous avez dit que le projet précédent avait été annulé pour raisons environnementales. Comment êtes-vous sûrs que les variantes actuelles passeront ? Si on repart sur un nouveau projet qui détruit des zones humides, on va encore se retrouver bloqués dans dix ans.

Question liée à la présence de zones humides et d'espèces protégées

Comment allez-vous faire pour les zones humides ? Vous parlez d'ouvrages d'art et de compensations, mais on sait qu'il y en a partout sur le tracé. Et s'il y a des espèces protégées, est-ce que ça ne peut pas bloquer tout le projet ?

Question liée à l'artificialisation des sols

Vous parlez de zéro artificialisation nette. Comment c'est possible si on construit de nouvelles routes ?

Réponses du Département

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

« C'est un point essentiel. Le projet initial avait effectivement été refusé pour des raisons environnementales liées à l'ampleur de ses impacts. Depuis, la réglementation a encore été renforcée, et c'est pour cela que nous avons changé d'approche : les aménagements proposés aujourd'hui ont été pensés pour limiter au maximum les impacts, en agissant sur l'existant et en réduisant l'emprise foncière. Moins il y a d'impact, moins il y a de risque de recours et de blocage. Et nous appliquons rigoureusement la séquence « éviter – réduire – compenser » : on évite d'abord les milieux sensibles, on réduit les effets résiduels, et on compense ce qu'on ne peut pas éviter. »

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

« C'est vrai que le territoire est très contraint : il y a une présence diffuse de zones humides et d'habitats naturels sur tout l'axe. C'est pour cela que nous travaillons avec des écologues depuis le début, pour localiser précisément ces milieux et adapter les tracés au plus juste. Quand on ne peut pas les éviter, on doit prévoir des ouvrages d'art pour franchir les milieux sensibles, et des mesures de compensation avec des ratios très élevés : parfois 1 pour 2 en surface, et jusqu'à 1 pour 8 ou 1 pour 9 en valeur écologique. Et pour les espèces protégées, oui : si on découvre une espèce protégée, le chantier est bloqué tant qu'on n'a pas obtenu une dérogation. C'est pour ça qu'on veut anticiper ces contraintes en amont, avant toute décision d'engagement de travaux. »

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

« L'objectif de zéro artificialisation nette (ZAN) ne veut pas dire « zéro travaux », mais qu'à l'échelle du Département, chaque nouvelle artificialisation doit être compensée par de la renaturation équivalente. Concrètement, cela nous oblige à réduire au maximum l'emprise des projets routiers et à restituer à la nature les anciennes portions qui seront désaffectées. C'est aussi pour cela qu'on privilégie les aménagements sur l'existant plutôt que des tracés entièrement nouveaux. »

Thème 6 — Le coût et le financement du projet

→ Des interventions ont questionné les coûts des études et des travaux envisagés, ainsi que le rapport coût/efficacité des différentes variantes proposées.

Question de la salle :

Question liée au coût global du projet et à sa soutenabilité financière

« Vous annoncez des dizaines de millions d'euros pour chaque secteur. Est-ce que le Département a vraiment les moyens de financer tout ça ? Et si on commence des travaux et qu'on s'arrête au milieu faute de budget, qu'est-ce qu'il se passe ? »

Question liée à la priorisation budgétaire entre les secteurs

« Vous parlez de plusieurs phases et de plusieurs secteurs. Est-ce que vous avez déjà décidé lesquels seront financés en premier ? Et comment vous allez répartir les budgets entre Croissant, Havaudière et Sartilly ? »

Question liée à l'impact financier d'un éventuel projet de 2x2 voies

« On a du mal à comprendre pourquoi on met autant d'énergie et d'argent dans des aménagements légers qui, on le sait, ne suffiront pas si le trafic continue d'augmenter. Ce sera de l'argent dépensé pour rien, alors qu'une vraie 2x2 voies réglerait définitivement les problèmes. »

Question liée à la dépense publique (SMS)

« Pourquoi gaspiller autant d'argent public pour ce projet routier, alors qu'il y a déjà des radars, un aéroport, et des aménagements existants dans le secteur de la Havaudière ? »

Question liée aux voiries de lotissements (SMS)

« Pourquoi est-ce qu'on voit fleurir partout des voiries neuves pour desservir des lotissements, alors que pour cet axe structurant on nous explique que cela coûterait trop cher ? »

Réponses du Département***Réponse d'Axel Fortin-Larivière – Vice-président en charge des déplacements***

« Nous avons effectivement chiffré les variantes pour chaque secteur, avec des ordres de grandeur allant de 10 à 60 millions d'euros selon les options. L'idée est de ne pas engager l'ensemble des crédits d'un coup, mais de programmer les travaux en plusieurs étapes, en fonction de leur maturité technique et réglementaire. Cela permet de répartir l'effort budgétaire sur plusieurs exercices, tout en gardant la souplesse d'adapter le programme si les coûts évoluent. »

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

« Si on lançait un grand projet global, par exemple une 2x2 voies sur tout l'axe, on serait sur plusieurs centaines de millions d'euros, et il faudrait attendre d'avoir tous les crédits et toutes les autorisations avant de commencer. En procédant par secteurs, avec des aménagements ciblés, on peut agir dès maintenant sur la sécurité et la fluidité, tout en limitant les risques financiers si un secteur venait à être retardé ou contesté. C'est aussi pour cela que nous avons chiffré précisément chaque variante, pour que les élus puissent arbitrer en connaissance de cause sur les suites à donner après la concertation. »

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

« Il faut rappeler que ce projet est inscrit dans les orientations pluriannuelles d'investissement du Département, et qu'il sera financé en parallèle d'autres politiques publiques. C'est pour cela que nous insistons sur une démarche réaliste et progressive : il ne s'agit pas de tout faire d'un coup, mais d'avancer étape par étape, en cohérence avec nos capacités financière »

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

« Le fait d'installer des radars, des bandes multifonctions et des créneaux de dépassement vise justement à faire baisser les vitesses pratiquées et à sécuriser l'axe. Ces aménagements sont plus légers et beaucoup moins coûteux que des infrastructures lourdes, tout en permettant de réduire fortement l'accidentologie. Ils sont conçus pour optimiser les moyens financiers du Département tout en améliorant la sécurité. »

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

« Les voiries internes aux lotissements sont financées par les aménageurs privés dans le cadre de leurs projets immobiliers. Le projet routier Granville–Avranches, lui, relève du Département et mobilise donc des financements publics beaucoup plus importants et des procédures beaucoup plus contraignantes, notamment sur le plan environnemental. Les deux types de projets ne sont pas comparables ni en coût ni en règles. »

Thème 7- Agriculture et espaces fonciers

→ Des agriculteurs et riverains ont soulevé des inquiétudes sur la consommation de terres agricoles, les risques d'expropriation et les impacts sur l'activité agricole locale.

Questions de la salle :**Question liée à la préservation des exploitations agricoles existantes**

« Comment allez-vous faire pour éviter de couper des exploitations en deux ? Parce que si vous passez en plein milieu d'une ferme ou d'un parcellaire, ça devient inexploitable derrière. Est-ce que vous avez rencontré les agriculteurs concernés ? »

Question liée à la réaffectation des emprises routières existantes

« Quand vous parlez de restituer à la nature les anciennes portions de route, est-ce qu'on ne pourrait pas plutôt les réaffecter à l'agriculture ? Ce serait plus logique que de les laisser en friche. »

Réponses du Département :**Réponse d'Olivier Thirion – Directeur des routes au Département de la Manche**

« Nous avons commencé à évaluer les impacts fonciers de chaque variante, et effectivement il y a des surfaces agricoles concernées, surtout pour les variantes en tracé neuf. C'est aussi pour cela que nous privilégions autant que possible les aménagements sur l'existant, pour réduire la consommation de terres agricoles et éviter de fragmenter les exploitations. Ces données seront précisées et consolidées dans les études à venir, avant toute décision définitive. »

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

« Nous avons déjà commencé à rencontrer la Chambre de commerce, Chambre d'agriculture, les maires, les citoyens, les associations et « certains exploitants directement concernés par les hypothèses de tracé. Pour la regarder de manière un tout petit peu plus précise, où est-ce qu'il serait bon de faire. »

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

« Concernant les anciennes emprises, elles pourront être soit renaturées, soit réaffectées à d'autres usages comme l'agriculture, selon les opportunités locales. Ce sera discuté avec les collectivités et les propriétaires concernés, dans le cadre des procédures foncières qui suivront les choix d'aménagement. »

Thème 8 — La gouvernance, le calendrier et les modalités de concertation

→ Enfin, plusieurs échanges ont porté sur le rôle des garants, le processus de concertation et les étapes à venir. Des participants ont demandé des précisions sur le calendrier, les procédures à mener et les conditions de prise en compte des avis exprimés.

Questions de la salle :

Question liée aux risques de conflits d'intérêts

« Est-ce qu'il n'y a pas des conflits d'intérêts dans ce projet, entre les entreprises qui pourraient réaliser les travaux et les décideurs publics qui portent le projet ? Comment être sûrs que les choix ne sont pas déjà biaisés par ces intérêts économiques ? »

Question liée à la gouvernance du projet et au rôle des différentes collectivités

« On entend parler du Département, de la Région, des intercommunalités... Qui pilote vraiment ce projet ? Et comment sont prises les décisions sur les choix d'aménagement ? »

Question liée au calendrier de décision et de travaux

« Vous parlez de plusieurs étapes. Quand est-ce qu'on saura ce qui est retenu ?
Et quand les premiers travaux pourraient réellement commencer ? »

Question liée à la qualité et à l'exploitation des données utilisées

« J'ai été surpris par le manque de données détaillées dans les documents présentés. Certaines sources semblent discordantes sur l'évolution du trafic, et les données sont très agrégées alors qu'il faudrait analyser plus finement les usages réels, notamment les déplacements domicile-travail. J'ai le sentiment qu'on part d'un diagnostic incomplet pour justifier des solutions uniquement routières, alors qu'on pourrait explorer d'autres réponses à ce problème de mobilité. On nous propose trois variantes de routes pour 100 millions d'euros, dans un contexte où la Région est très endettée et où on dénonce partout les gabegies d'argent public. J'ai l'impression que chaque niveau institutionnel se renvoie la responsabilité : la Région dit que c'est le Département, le Département dit que ce sont les autres... Cela alimente un manque de confiance. »

Question liée au rôle de la concertation et à son influence réelle

« On nous demande de réagir à des variantes déjà définies, mais j'ai le sentiment que le cadre est verrouillé et que les décisions sont déjà prises. Pourquoi ne pas associer plus largement la Région, le Département et les habitants pour construire un véritable projet de mobilité, et pas seulement des routes ? On pourrait imaginer une convention citoyenne sur la mobilité, pour que les habitants soient impliqués dès le diagnostic et la réflexion de fond. »

Question liée à la purge des recours (SMS)

« Pourquoi, dans votre projet actuel, n'est-il pas nécessaire d'attendre la purge des recours, alors que si on repartait sur un projet de voie rapide il faudrait attendre cette purge ? »

Réponses du Département***Réponse de Valérie Nouvel – Vice-présidente en charge de la transition écologique***

« C'est une question importante, et je vous remercie de la poser car elle revient régulièrement lorsqu'on parle de projets d'infrastructures. D'abord, je veux être très claire : les élus n'ont aucun intérêt personnel ni financier dans ce projet. Nous sommes garants de l'intérêt général, et nos décisions sont encadrées par un ensemble de règles et de contrôles. Ensuite, il faut rappeler que le Département ne choisit pas librement les entreprises qui réaliseraient les travaux. S'il y avait un jour un chantier, cela passerait par des procédures d'appels d'offres publics, avec des règles très strictes de mise en concurrence, sous le contrôle des services de l'État et des juridictions administratives. Aujourd'hui, nous

sommes uniquement dans une phase de concertation préalable, dont le but est de partager les études en cours et de recueillir les avis des habitants, des acteurs locaux et des usagers. À ce stade, aucune décision n'est prise sur les aménagements à réaliser, et aucune entreprise n'est pressentie ou consultée : il n'y a donc aucun enjeu économique direct. Enfin, je veux ajouter que les garants désignés par la Commission nationale du débat public (CNBP) sont précisément là pour veiller à la transparence et à l'impartialité du processus. Leur rôle est d'attester que chacun peut s'exprimer librement et que tous les avis seront pris en compte. »

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

« Le maître d'ouvrage du projet est bien le Département de la Manche. Nous travaillons en lien avec les intercommunalités et la Région, mais la décision finale sur les aménagements relève de l'Assemblée départementale. La concertation en cours vise précisément à éclairer cette décision, en recueillant vos avis et vos propositions. »

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

« Concernant le calendrier, les grandes étapes sont les suivantes :

- clôture de la concertation le 22 septembre 2025 ;
- bilan des garants dans le mois qui suit ;
- mémoire en réponse du Département dans les deux mois ;
- décision de l'Assemblée départementale envisagée en décembre 2025.

Si le projet est validé, il faudra ensuite mener les études réglementaires et obtenir les autorisations environnementales, ce qui pourrait permettre un démarrage des premiers travaux autour de 2028–2030. »

Et pour être très clair : rien n'est décidé à ce stade. Toutes les variantes sont encore à l'étude, et ce sont bien vos contributions pendant la concertation qui permettront d'affiner les choix. Ce que vous dites ce soir sera pris en compte dans le bilan des garants, et analysé par nos services avant toute décision politique. »

« Les études de trafic utilisées proviennent de comptages réalisés sur plusieurs années et ont été actualisées récemment, mais il est vrai qu'elles restent à une maille relativement large car elles doivent couvrir l'ensemble de l'axe. Nous savons qu'il y a des marges d'incertitude dans ces données, et c'est justement tout l'intérêt de la concertation : les contributions du public permettent de compléter ce diagnostic avec la connaissance fine du terrain des habitants. Par ailleurs, le Département travaille en lien avec la Région et les intercommunalités, notamment pour que leurs plans de mobilité et d'urbanisme soient intégrés aux études routières. Enfin, je veux rappeler que nous sommes encore au stade d'une concertation préalable : aucune décision n'est prise sur le scénario retenu. À l'issue de cette concertation, un bilan sera publié,

puis le Département produira un mémoire en réponse avant toute décision politique. Rien n'est figé.

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

« Dans tous les cas, le Département attend toujours la purge des recours avant tout démarrage de travaux. Ce point figure dans le calendrier présenté : les dates indiquées supposent bien que les recours auront été purgés. »

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

« Simplement, moins un projet a d'impact environnemental, moins il y a de risques de recours. À l'inverse, un projet de 2x2 voies présenterait des impacts plus forts et donc un risque contentieux beaucoup plus élevé, ce qui pourrait retarder considérablement les procédures. »

Réponse de la CNDP

Réponse de Bruno Boussion – Garant de la CNDP

« Cette concertation a été ciblée sur l'axe routier Granville–Avranches, afin qu'elle reste compréhensible et concrète pour le public. Une concertation plus large sur toutes les mobilités du territoire aurait été beaucoup plus complexe et difficile à conduire, avec le risque de noyer les enjeux routiers dans une masse d'informations. Cela n'empêche pas, par ailleurs, d'autres démarches participatives plus larges sur les mobilités à l'avenir, mais ici, il s'agit bien d'une concertation réglementaire sur un projet routier précis. »

CONCLUSION

La réunion de **Sartilly-Baie-Bocage (18 septembre 2025)** a rassemblé **environ 120 participants** et a permis de confronter la **stratégie d'aménagement graduée** du Département aux **usages et attentes locales**. Les échanges ont été denses, structurés autour de sept thèmes majeurs, avec un **focus récurrent** sur l'ancienne **2x2 voies**, l'**efficacité** des variantes, l'**environnement**, les **coûts**, et la **gouvernance** de la décision.

Ce qui fait consensus

- La **nécessité d'améliorer la sécurité** et de **fluidifier** certains secteurs (Croissant, Havaudière, Sartilly–Marcey).
- L'intérêt d'**agir sans attendre** sur l'existant (carrefours, vitesses pratiquées, bandes multifonctions, créneaux de dépassement) et de **sécuriser le covoiturage** par des aires dédiées.
- L'exigence d'une **prise en compte rigoureuse des enjeux environnementaux** (ERC, zones humides, espèces protégées, ZAN).

Points de vigilance et sujets de divergence

- **Ambition du projet** : plusieurs intervenants défendent l'idée d'un **retour à une 2x2 voies** ou d'un **projet plus structurant à l'échelle départementale**, tandis que **d'autres s'y opposent fermement**, au nom de la **préservation de l'environnement, de la biodiversité et des terres agricoles**, et par crainte de **renforcer le trafic automobile et l'artificialisation des sols**.
- **Efficacité comparée** des variantes : attentes fortes sur le **Croissant** et la **traversée de la Havaudière**, interrogations sur la **hiérarchisation** des priorités.
- **Données et méthodes** : demande d'**arguments chiffrés plus fins** (trafic, saisonnalité, effets attendus) et de **transparence** sur les sources.
- **Place des alternatives** (bus, covoiturage, vélo) : souhait d'**articulation plus visible** avec les politiques de mobilité de la **Région** et des **intercommunalités** ; proposition d'outils participatifs renforcés (**convention citoyenne**).
- **Agriculture et foncier** : vigilance sur la **consommation de terres**, la **continuité des exploitations** et les **emprises** en cas de tracés neufs.
- **Coûts et soutenabilité** : questionnements sur le **rapport coût/efficacité** des aménagements et sur la **priorisation budgétaire** par secteurs.

Ce que le Département a précisé

- La démarche privilégie des **aménagements sobres et progressifs** sur l'existant, pour **réduire les risques de recours** et **accélérer** les gains de sécurité et de fluidité.
- Les **données de trafic** proviennent de **comptages actualisés**, et la **concertation** sert à compléter le diagnostic par les **retours d'usage**.
- Les **mobilités collectives** relèvent des **autorités organisatrices** (Région/intercos) ; les projets routiers sont **coordonnés** avec leurs **plans de mobilité**.
- En toute hypothèse, les travaux ne peuvent intervenir **qu'après purge des recours** et obtention des autorisations nécessaires.

Suites de la concertation

- **Clôture** de la concertation : **22 septembre 2025**.
- **Bilan des garants (CNDP)** : dans le **mois suivant**.
- **Mémoire en réponse du Département** : dans les **deux mois** suivant le bilan.
- **Décision de l'Assemblée départementale** : **décembre 2025** (objectif).
- Poursuite des **études** et **procédures** d'autorisation en 2026-2028 ; travaux **éventuels** à partir de **2028–2030**, sous réserve des autorisations et de la **purge des recours**.