

BILAN

Concertation préalable décidée au titre de l'article L 121-17

Projet d'aménagement routier GRANVILLE >>AVRANCHES

Concertation préalable réalisée
du 23 juin au 22 septembre 2025

M. Bruno BOUSSION
Mme Sophie MARIE
désigné.e.s par la CNDP

-
Date de remise du rapport, le 16 octobre 2025



Sommaire

Sommaire	2
Avant-propos	3
Synthèse pour les décideurs et pour le public	3
Les enseignements clefs de la concertation	3
Les principales demandes de précisions et recommandations du.de la garant.e	4
Introduction	5
Le projet objet de la concertation	5
La saisine de la CNDP	11
Garantir le droit à l' information et à la participation	11
Le travail préparatoire des garant.e.s.....	12
Les résultats de l' étude de contexte	12
L' élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d' information, de mobilisation et de participation	13
Avis sur le déroulement de la concertation.....	21
Le droit à l' information a-t-il été effectif ?.....	21
Le droit à la participation a-t-il été effectif ?.....	21
Synthèse des arguments exprimés	23
Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation.....	23
Deux appréciations opposées de la situation actuelle	23
Une opportunité largement questionnée	25
Des variantes débattues	27
Les options de référence rarement évoquées.....	28
Des propositions alternatives aux propositions du Département.....	32
Des aménagements ponctuels	32
Les modalités alternatives de transport.....	32
Les cahiers d' acteur.....	34
Demande de revenir au projet initial de 2x2 voies	34
Le Choix d' un aménagement de l' axe actuel.....	35
Les autres cahiers d' acteur.....	36
Demande de précisions et recommandations au responsable du projet.....	36
Précisions à apporter de la part du responsable du projet	37
Recommandations des garant.e.s pour garantir le droit à l' information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu' à l' ouverture de l' enquête publique.....	37
Liste des annexes	38

Avant-propos

Le présent bilan est rédigé par les garant.e.s de la concertation préalable. Il est communiqué par les garant.e.s dans sa version finale le 16 octobre 2025 sous format PDF non modifiable au responsable du projet pour publication sans délai par ses soins, sur le site dédié au projet (art. R121-23 du Code de l'Environnement). <https://www.concertation-granvilleavranches.fr/>

Ce bilan a également été remis à cette même date à la Commission nationale du débat public.

Le responsable du projet publiera de son côté sous deux mois sa réponse à ce bilan ; réponse qui sera transmise à la CNDP par ses soins (R.121-24 CE).

Synthèse pour les décideurs et pour le public

Les enseignements clefs de la concertation

Le projet routier de l'axe Granville-Avranches présenté par le conseil départemental propose un aménagement de l'axe actuel avec des alternatives de contournements ponctuels. Il fait suite à l'abandon en 2021 du tracé initial qui prévoyait une liaison en 2x2 voies en tracé neuf.

Cette concertation a été l'occasion pour le public d'exprimer son exaspération de voir cet aménagement une fois encore repoussé alors que pour lui, le tracé était arrêté. Il s'est saisi de ce moment pour partager une attente d'amélioration des conditions de circulation (fluidité du trafic, sécurité, temps de transport entre hôpitaux...) et pour les riverains de l'axe une réduction des nuisances qu'ils supportent aujourd'hui, alors qu'une autre partie du public juge que les besoins du territoire sont satisfaits avec l'axe actuel.

L'opportunité de ce projet a été mise en cause au travers d'une forte demande de reprise du projet initial de 2x2 voies considérant qu'il est le seul à pouvoir répondre à la fois aux enjeux d'attractivité du territoire, aux besoins des usagers tout en limitant l'impact environnemental des déplacements par une fluidification du trafic, permettant d'éviter sur un même axe la cohabitation avec des véhicules lents. Pour certains, une évolution de ce tracé vers un axe rapide en 2x1 voie est envisageable. Ce point de vue a été largement partagé par les acteurs du monde économique et des associations de riverains et d'usagers au travers des cahiers d'acteur.

Une autre partie du public comme certains collectifs rejettent tout aménagement qui favoriserait le « tout voiture », considérant que le contexte climatique et environnemental justifie de privilégier un développement des modes alternatifs de transport qui permettrait de réduire le trafic sur l'axe. Un aménagement de l'axe existant devant être retenu, cela conduirait à limiter les impacts environnementaux et les coûts.

La proposition du Conseil Départemental a distingué 3 secteurs : Marcey-Les-Grèves/Sartilly, Sartilly/St Pierre-Langers, la zone du Croissant. Des alternatives à l'aménagement de l'axe actuel sont proposées pour chaque secteur.

Pour le secteur Marcey-Les-Grèves/Sartilly, l'expression du public n'a pas permis de dégager un consensus net en faveur de l'une des alternatives proposées, l'aménagement de zones de dépassement étant ressenti comme une nécessité. Quel que soit la solution retenue, un report du trafic vers la déviation actuelle de Marcey ne paraît pas crédible pour une large part du public.

L'importance du trafic dans la traversée du bourg de Marcey et les nuisances constatées ont été souvent citées, vécues parfois comme insupportables.

Pour le secteur Sartilly/St Pierre-Langers, lorsque la réalisation du contournement est privilégiée, elle s'accompagne aussi de proposition pour la prolonger jusqu'au carrefour du « Mont Daniel ». Le contournement du hameau de la Havaudière a été également un choix partagé, en l'accompagnant de mesures permettant de sécuriser la traversée de celui-ci. Une demande de prise en compte du hameau de la Maréchalerie s'est manifestée pour qu'il fasse l'objet d'une proposition de contournement.

Pour le secteur du Croissant, les propositions de déviation sont celles qui recueillent le plus d'adhésion de préférence depuis le rond-point de la CCI, avec pour argument d'orienter le trafic en transit directement vers le contournement de Granville. Lorsque les propositions sont rejetées, c'est au titre de la préservation des zones sensibles de la vallée de la Saigue et de l'impact sur les exploitations agricoles.

La concertation a également permis de faire émerger de nombreuses propositions d'aménagement ponctuel sur telle ou telle portion du tracé.

Il faut souligner que quels que soient les choix exprimés, la prise en compte des modalités alternatives de transport a été demandé : aire de covoiturage, réseau de bus, train, pistes cyclables en site propre, les Bandes Multi Fonctions(BMF) ne pouvant en faire office.

Suite à l'intervention des parlementaires auprès de Monsieur le Ministre des Transports, le questionnement du Conseil Départemental sur une liaison depuis Sartilly jusqu'à Granville reprenant le tracé initial sous forme d'une voie express a été introduit. Le public ne s'est pas emparé de ce questionnement sauf à considérer que la demande d'un axe rapide y réponde.

Les principales demandes de précisions et recommandations du.garant.e

Le tableau ci-dessous présente les principales demandes de précisions et recommandations que les garant.e.s formulent à la fin de la concertation préalable. Le responsable du projet, lorsqu'il va publier sa réponse à ce bilan avec les enseignements de la concertation, est invité à répondre à ces différents points. Le tableau qui a été transmis au maître d'ouvrage afin qu'il puisse répondre se trouve en annexe de ce bilan.

Tableau des demandes de précisions et/ou recommandations

Suite(s) à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse

1. Suite à l'intervention des parlementaires et du Conseil Départemental auprès du Ministre des Transports , il a été évoqué l'éventualité d'une reprise d'une voie express du projet initial sur les zones du Croissant, de la Maréchalerie et de la Havaudière. Le terme de « voie express » a été souvent employé par le public sans que l'on sache exactement ce qu'il recouvrait. Qu'entendez-vous précisément par ce terme ?
2. Quel que soit le positionnement des uns et des autres sur l'aménagement de l'axe, une forte demande de prise en compte des modalités alternatives de déplacement et de gestion de la circulation des véhicules lents a été exprimée. Pouvez-vous apporter des garanties au public sur la prise en compte de ces demandes ? Si celles-ci ne rentrent pas directement dans votre domaine de compétence, de quels moyens disposez-vous pour les promouvoir ?

3. Les riverains ont exprimé des inquiétudes sur les conditions dans lesquelles la traversée de cet axe se fera, notamment dans les zones urbanisées. Comment le département entend-il répondre à cette problématique ?

4. Les contributions ont fait apparaître des propositions alternatives ainsi que des interrogations et des préoccupations particulières. Il vous appartient d'y apporter réponse.

Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s.

1. Les documents ont été mis à disposition du public sur le site de votre prestataire, site qui fermera à terme. Il y aurait donc lieu que ceux-ci ainsi que les contributions soient transférées sur le site du Conseil Départemental qui sera le support de la concertation continue

2. Quelle que soit la décision prise à l'issue de la concertation, organiser une réunion publique de reddition des comptes présentant les enseignements tirés de celle-ci.

3. En cas de choix de reprise d'un projet de voie express qui serait de fait un nouveau projet, comment pensez-vous associer le public et les acteurs locaux à son élaboration ?

4. Préciser les modalités prévues pour la conduite de la concertation continue jusqu'à l'enquête publique

5. Le public et les acteurs locaux se sont fortement mobilisés autour des enjeux que représente ce projet pour l'avenir du territoire. Il nous paraît nécessaire de continuer à les associer au travers d'un comité de pilotage de suivi du projet dont les travaux feront l'objet d'une information auprès du public.

5. Le public a exprimé une forte demande de prise en compte des modalités alternatives de transport. Envisagez-vous de l'associer aux réflexions sur ces thématiques ? sous quelle forme ? Pour celles sortant de votre champ de compétence, est-il envisageable que le public soit informé des décisions de chacun des intervenants sur ces thématiques sur le site de la concertation continue ?

Introduction

Le projet objet de la concertation

- Responsable du projet/ plan/ programme et décideurs impliqués :

**CONSEIL DEPARTEMENTAL de la MANCHE,
Maison du département
50050 Saint LÔ**

- Carte du projet ou plan de situation :

Au sud du département de la Manche, Granville sur la côte Ouest est relié à Avranches et à l'A84 par la RD 673, axe routier de 25 km principalement en 2 fois 1 voie, supportant un des trafics routiers les plus importants du département.

Sur l'ensemble du linéaire, seuls les contournements de Marcey-Les-Grèves et de Sartilly-Bocage ont été réalisés en 2 fois 2 voies.



Source : dossier de concertation

• Objectifs du projet selon le porteur de projet

Cet aménagement poursuit 4 objectifs :

- Sécuriser et fluidifier les déplacements
 - Supprimer les zones dangereuses et accidentogènes
 - Préserver les espaces naturels, agricoles, forestiers et limiter les impacts sur l'environnement
 - Préserver le cadre de vie des habitants et des riverains

- Caractéristiques du projet et alternatives mises au débat

Le projet présenté comporte pour partie des tracés en site neuf nécessitant une autorisation environnementale associés à des sections sur lesquelles seuls des aménagements de bandes multifonctions (BMF) et des créneaux de dépassement seront réalisés (aménagements ne nécessitant pas d'autorisation environnementale).

Pour la présentation du projet, 3 sections ont été définis, présentant chacune des spécificités et des propositions d'alternatives.

Pour chacune des sections, une synthèse de l'analyse multicritères est présentée.



Source : dossier de concertation

Zone d'activités du Croissant



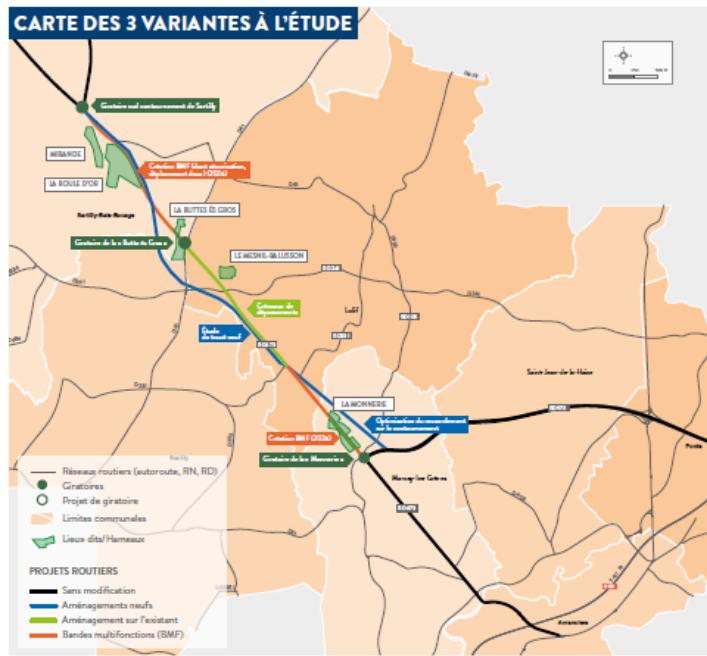
Source : dossier de concertation

Hameau de la Havaudière



Source : dossier de concertation

Barreau de Sartilly à Marcey-Les-Grèves



Source : dossier de concertation

• Option de référence

Quelle que soit l'issue du projet, une option de référence qui a été présentée sera mise en œuvre en cas d'abandon du projet. Elle prévoit les travaux de sécurisation de l'axe (Bandes Multifonctions, giratoires...), sans modification du tracé.

Une analyse multifactorielle de chacune des alternatives était jointe au dossier.

• Coût

Le conseil départemental a indiqué son tracé préférentiel à ce stade du projet :

- Zone du Croissant : contournement depuis le rond-point de la CCI¹
- Hameau de la Havaudière : contournement
- Section Sartilly/Marcey : aménagements sur place et une section neuve pour optimiser le raccordement avec la déviation de Marcey.

C'est sur la base de ce scenario préférentiel que le budget a été arrêté à

92 M €

Ce projet fait l'objet d'un co-financement de la Région.

• Contexte du projet

L'aménagement de cet axe routier dont les prémices datent du début des années 2000, était à l'origine en tracé neuf en 2 fois 2 voies reliant Longueville à Avranches . Dans le cadre de la DUP (déclaration d'utilité publique) accordée en 2006 puis prolongée jusqu'en 2016, les contournements routiers de Sartilly et Marcey-Les-Grèves ont été réalisés avec des mises en service respectives en 2015 et 2019.

¹ CCI : Chambre de commerce et d'industrie

En 2020, le conseil départemental a déposé auprès des services compétents un dossier de demande d'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau comportant également deux demandes de dérogation à la protection des espèces.

En 2021, le préfet de la Manche du fait de la non complétude du dossier et des insuffisances dans les justifications a rejeté cette demande d'autorisation.

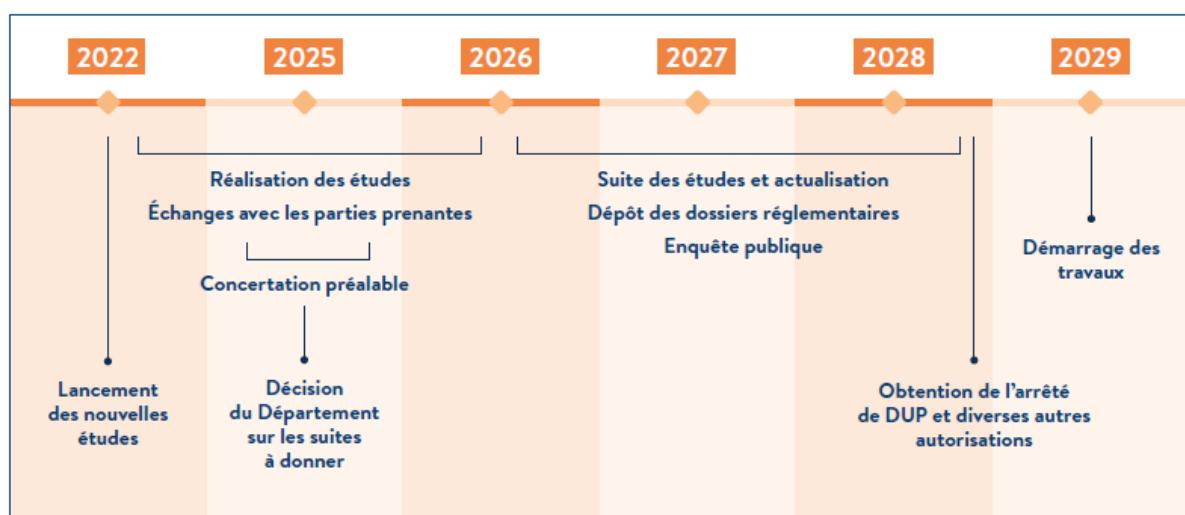
Depuis, les réglementations environnementales et le contexte sociétal ont conduit le département à revoir ce projet en privilégiant l'aménagement de l'axe actuel associé à des tracés en 2 voies en site neuf comme par exemple pour contourner la zone artisanale de Saint-Pair-sur-Mer et éviter la traversée du hameau de la Havaudière sur la commune de St Pierre-Langers.

L'abandon du projet initial de 2x2 voies est très mal vécu par nombre d'habitants qui, supportant depuis des années la proximité immédiate de leur logement avec un trafic routier important, considéraient comme acquis la réalisation de cette voie.

Ce renoncement a conduit à ce qu'une partie du public composée des riverains et des acteurs économiques se constitue en association avec l'appui de nombreux élus locaux pour demander au département de persévérer dans son projet.

Calendrier du projet et de la mise en service envisagée.

Suite à la concertation, le conseil départemental se prononcera en décembre 2025 sur les suites qu'il entend donner au projet.



Source : dossier de concertation

La mise en œuvre du projet est prévue s'articuler en 2 phases :

- Phase 1 (2024-2026)

Réalisation des travaux ne nécessitant pas une autorisation environnementale, soit les aménagements routiers type BMF (Bandes Multifonctions), ronds-points...

- Phase 2 (2028- 2030)

Réalisation des aménagements d'envergure : contournement, créneaux de dépassement, portion 2x2 voies...

La saisine de la CNDP

- **Contexte de la concertation**

Suite à la déclaration d'utilité publique en 2006, le département a acquis l'ensemble du parcellaire nécessaire au tracé projeté, puis entrepris la réalisation par étape du projet : contournement de Sartilly-Baie Bocage en 2015, déviation de Marcey Les Grèves en 2019.

L'aménagement du reste de l'itinéraire a fait l'objet d'une demande d'autorisation environnementale de travaux qui a été rejetée par arrêté préfectoral en février 2021.

Le conseil départemental a alors considéré que l'évolution du contexte réglementaire et sociétal depuis 2006, la caducité de la DUP d'origine, nécessitait d'adopter une nouvelle stratégie d'aménagement en étudiant section par section les alternatives ou les aménagements envisageables en vue de solliciter une nouvelle DUP et une autorisation environnementale.

Cette nouvelle orientation a fait l'objet d'une délibération du conseil départemental le 10 décembre 2021.

Le conseil départemental a validé la stratégie d'aménagement par une délibération en date du 15 décembre 2023 qui soulignait la nécessité de « *s'assurer l'adhésion de la population à ces aménagements et d'échanger sur l'opportunité de leur réalisation* ² » par une concertation préalable selon le code de l'environnement.

- **Décision d'organiser une concertation**

Suite à la demande de Monsieur Jean MORIN, Président du Conseil départemental de la Manche, par laquelle il sollicitait la désignation de garant.e.s de la concertation prévue dans le cadre du projet d'aménagement de l'axe routier Granville-Avranches en application de l'article L.121-17, et selon les modalités des articles L. 121-16 et L. 121-16-1, par décisions lors des séances plénières du 13 janvier 2025 puis du 5 mars 2025, la CNDP a désigné Monsieur Bruno BOUSSION et Madame Sophie MARIE comme garant.e.s.

Garantir le droit à l'information et à la participation

« Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques, et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement » - Article 7 de la charte de l'environnement.

La Commission nationale du débat public est l'autorité indépendante chargée de garantir le respect du droit individuel à l'information et à la participation sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l'environnement. Il s'agit d'un droit constitutionnel, qui est conféré à chacune et à chacun.

Afin de veiller au respect de ces droits, la CNDP nomme des tiers garant.e.s neutres, qui ont pour rôle de garantir au nom de l'institution la qualité des démarches de concertation mises en œuvre par les porteurs de projet. Les attentes précises pour cette mission ont été formulées dans la lettre de mission des garant.e.s qui se trouve en annexe de ce bilan.

- **Le rôle des garant.e.s**

Un.e garant.e est une personne inscrite sur la liste nationale des garant.e.s, neutre et indépendante, nommée par la CNDP pour garantir une concertation, c'est-à-dire pour garantir le

² Extrait délibération du conseil départemental du 15/12/2023

droit à l'information et le droit à la participation selon le Code de l'Environnement. L'absence de conflit d'intérêt est un prérequis indispensable à la désignation d'un.e garant.e. Pour chaque nouveau dispositif dans les territoires, la CNDP mandate un.e ou plusieurs garant.e.s pour garantir la qualité du dispositif participatif au nom de l'institution et dans le respect de ses principes ; à savoir l'indépendance vis-à-vis des parties prenantes, la neutralité par rapport au projet, la transparence de l'information, l'argumentation des points de vue, l'égalité de traitement et l'inclusion de tous les publics concernés. Chaque tiers garant.e est lié.e à la CNDP par une lettre de mission rendue publique qui leur présente leur rôle ainsi que les attentes de la CNDP vis-à-vis du responsable du projet. A l'issue de la concertation, les garant.e.s rédigent un bilan qui est transmis aux porteurs de projet, à la CNDP et à tous les acteurs.

Dans ce cas précis, les garant.e.s avaient pour mission d'être particulièrement attentif à :

- Aller à la rencontre de tous les acteurs concernés afin d'identifier avec précision les thématiques et les enjeux qu'il est souhaitable de soumettre à la concertation,
- En prenant en compte l'antériorité du projet, faire les préconisations nécessaires quant à la coordination des processus de concertation en cours sur le même territoire pour favoriser l'expression du public.

Le travail préparatoire des garant.e.s

Les résultats de l'étude de contexte

Ce projet mobilise depuis plusieurs années les élus, les organismes consulaires mais également les associations présentes sur le département dont celles constituées par des riverains et des acteurs du territoire autour de ce projet d'aménagement routier.

Lors de l'étude de contexte, nous avons pu nous entretenir avec les élus, les Chambres consulaires, les différentes associations et les services de l'État.

De fortes inquiétudes ont émergées de ces échanges :

- De la part des riverains concernant les sections qui seront aménagés alors qu'une alternative est proposée pour le seul hameau de la Havaudière: le bruit permanent, les troubles du sommeil, la sécurité.
- Des usagers qui s'interrogent sur la fluidité à venir du trafic compte tenu des évolutions de trafic attendues : la pérennité du tracé proposée est mise en cause. Elle est également questionnée du fait de la succession de ronds-points qui sont vus comme des goulots d'étranglement.
- Ce tracé répond-t-il au besoin de rapidité des déplacements entre les centres hospitaliers de Granville et d'Avranches ?
- Sur la sensibilité environnementale de la vallée de la Saigne et de la Vallée du Thar.
- Le sujet de l'intermodalité est également questionné non seulement sous l'angle du covoiturage par des parkings ad hoc, mais aussi par le développement des transports collectifs qu'ils soient en bus ou par le train malgré la position excentrée de la gare d'Avranches.
- L'aménagement de pistes cyclables notamment aux abords de Granville pour la desserte du centre-ville est une préoccupation.
- Les engins agricoles auront-ils le droit d'utiliser les sections aménagées ? qu'en sera-t-il pour la traversée de cet axe ?

Au niveau de la zone du croissant, la gestion des flux de transit interroge au regard des tracés proposées au point que la pertinence de certains tracés est soulevée. La comparaison avec le contournement de Marcey-Les-Grèves et son taux de fréquentation est souvent faite.

L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation

- **Les recommandations des garant.e.s concernant les modalités d'information, de mobilisation et de participation**
 - ✓ le périmètre de la concertation
Proposé à l'origine sur les seules communes traversées par la rd 673, il n'aurait alors pas couvert le territoire correspondant aux flux des usagers. Il a été préconisé de l'étendre à l'Ouest pour couvrir toute la zone côtière et à l'Est en incluant le secteur de la Haye-Pesnel.
 - ✓ le temps de la concertation
Alors qu'elle était envisagée sur le seul mois de septembre ce qui aurait été un temps trop restreint, nous avons proposé de couvrir la période de fin juin à septembre pour permettre aux propriétaires de résidences secondaires de s'approprier le projet et de participer, en prenant soin de ventiler les actions sur l'ensemble de la période.
Le conseil départemental ayant envisagé de conduire sans attendre les travaux ne nécessitant pas d'autorisation environnementale, nous avons insisté pour qu'ils ne soient pas entrepris tant que le processus de concertation ne serait arrivé à son terme afin de ne pas décrédibiliser ce dernier.
 - ✓ le dossier
Il a été souligné la nécessité de veiller à la complétude et à la clarté du dossier en détaillant les variantes proposées ainsi que les enjeux liés au travers d'une cartographie adaptée, en insérant des liens vers les études techniques disponibles. Nous avons recommandé l'intégration d'itinéraires cyclables en périphérie des pôles urbains afin que le public puisse s'exprimer sur leur pertinence.
 - ✓ les modalités d'expression du public
Pour permettre une gestion aisée des contributions du public ou des acteurs, nous avons recommandé qu'il soit fait appel à un prestataire spécialisé en incluant sur le site des liens assurant une connexion directe vers les supports de contribution et permettre aux acteurs de disposer d'une modalité spécifique d'expression au travers d'un cahier d'acteur.
 - ✓ la publication au fil de l'eau des contributions et questionnements
Cette publication est essentielle pour assurer la transparence des contributions à travers leur actualisation journalière sur le site de la concertation.
 - ✓ Des moyens matériels à hauteur de public attendu
La capacité d'accueil des salles choisies dans des concertation précédentes s'étant parfois révélée insuffisante, il était nécessaire que les lieux de réunion permettent d'accueillir le public dans de bonnes conditions pour favoriser son expression.
 - ✓ Assurer la promotion de la concertation

Il a été préconisé de compléter la publicité réglementaire par la diffusion de courriers, flyers, communication dans les médias, encarts sur les sites des acteurs du territoire et via leurs réseaux sociaux relayés sur des applications du type Panneauocket ou Citykomy...

- **La prise en compte des recommandations par le responsable du projet**

Le Département a suivi la quasi-totalité des préconisations des garants concernant le choix des modalités de la concertation. En effet, à la mise en place de débats mobiles, il a préféré proposer la tenue de 8 permanences dans les Mairies de communes du secteur et la distribution de flyers sur les marchés.

Concernant le contenu du dossier, le sujet de l'itinéraire cyclable pour les déplacements domicile/travail autour des pôles urbains n'a pas été intégré, le département ayant préféré intégrer le sujet des mobilités alternatives lors d'un atelier.

Le Département a volontairement proposé des tracés de « principe » sans plus de précision pour concentrer les échanges sur les options proposées, sans qu'ils soient entravés par des problématiques de propriété foncière.

Même si quelques personnes doutent de la sincérité de la démarche, la qualité du dossier et du processus de concertation mis en place a été reconnue.

Le dispositif de concertation :

- ✓ 1 courrier envoyé à 36 063 foyers.
- ✓ 1 courrier envoyé au maire des 31 communes accompagné d'affiches et de flyers.
- ✓ 1 envoi aux acteurs économiques du secteur.
- ✓ Boitage de 3511 invitations aux ateliers thématiques ainsi qu'à un fichier de 1187 adresses et relayés par la chambre d'agriculture.
- ✓ Pose de 15 panneaux (900x1100mm) sur certaines routes départementales.
- ✓ 2660 flyers distribués sur 7 marchés locaux dont ceux des communes de Granville, Saint-Pair-sur-Mer, Jullouville, La Haye-Pesnel, Sartilly-Baie-Bocage et Avranches, présence dans 2 centres commerciaux.
- ✓ Encarts dans les journaux locaux : Ouest-France, La Manche Libre, 5 dans Côté Manche.
- ✓ Annonces radio en amont des réunions sur Tendance Ouest.
- ✓ Des dossiers de concertation accompagnés de flyers et d'affiches déposés dans les mairies concernées par la concertation.
- ✓ 4 réunions publiques : Avranches le 24 juin 2025 (90 participants), Granville le 3 juillet 2025 (190 participants) ; Folligny le 9 septembre 2025 (35 participants) et Sartilly-Baie-Bocage le 18 septembre 2025 (140 participants).
- ✓ 6 ateliers sur invitation : 3 géographiques : La Havaudière, le Croissant et Sartilly-Marcey-Les-Grèves - 3 thématiques : sur les sujets de la sécurité/les contournements, l'environnement/ la mobilité, le développement économique/l'agriculture.
- ✓ 8 permanences en mairie: Bacilly, Lolif, Marcey-les-grèves, Saint Pair sur Mer, Saint Plancher, Saint Aubin des préaux, Saint Pierre-Langers et Sartilly.
- ✓ 1 site Internet (manche.fr) et le registre dématérialisé sous le titre « concertation-granvilleavranches.fr » (1227 contributions).



Le sujet sensible de l'axe Granville-Avranches

Mobilité
Mardi 24 juillet, la première concertation publique quant au projet d'aménagement de l'avenue Graveline-Avranchins a eu lieu.

Résumé La présence d'un détachement social dans la territorialité des citoyens ou d'un habitat extraconventionnel et appartenant aux清淡ances peut avoir des effets locaux et directs. En 1995, un projet mené entre Générations et Amis du lac, visait à démontrer que l'interactions entre les deux parties favorisaient les interactions entre les personnes. Les résultats de ce travail sont présentés.

1. Diagnosis de meningitis

La valorisation, avec le projet de modernisation de l'économie structurale (notamment à Arras) s'est posée dans un contexte bien particulier : une crise financière. Celle-ci pose les problèmes linguistiques et terminologiques et amène à ce moment-là certaines pour la première fois, notamment des personnes éloignées à prendre en compte certains termes que l'on connaît. Les objectifs du projet (dans lequel je participe), souligne le caractère essentiel des compétences locodidactes sur les personnes

aujourd'hui très peu la voie du Céleste, le Nouvelles et le renouveau de l'art et des Muses les Génies. Le projet sera aussi à préserver les espaces na-

Exercise 10: [Answers](#) | [Return to exercises](#) | [Index](#)

et sociales tout en renforçant les bases institutionnelles et les représentations politiques. Pour retrouver l'harmonie, il vote pour une loi 103 votée entre Annick Mazeau, regrettosse une secrétaire d'Etat et son épouse, et le député de l'Assemblée nationale. D'autre élections législatives sont à venir, considérant cette toute première un succès de l'ordre et respect des règles professionnelles. Finira-t-il avec une élection présidentielle ? Il n'en sait rien. Mais il a été nommé à la tête d'un groupe de travail sur la réforme de l'Assemblée nationale et de l'Assemblée régionale. « Les deux étages doivent être aménagés d'une autre voie que la droite-Gauche et Annick Mazeau. A la fin de l'année, un sondage portera de nouveau à son avis.

bio-concentration dilution

Le résultat de ce travail sera dévoilé au public dans le cadre d'un événement de présentation et de débat intitulé «*La vérité sur les rémunérations publiques*». Des personnes invitées à cette conférence seront invitées à faire des présentations sur les méthodes progressistes utilisées pour élaborer leur plan.

Le deuxième point concerne la nature de l'assurance : il existe deux types d'assurance : l'assurance de la personne et l'assurance de la chose.

Impact et extension de l'assurance maladie (Dette sociale) : 2004, puis l'assuragénéral

www.PlanItSoftware.com | 800-800-0000

A medium shot of a man with short hair, wearing a dark t-shirt, standing and speaking into a handheld microphone. He is positioned in the foreground, slightly off-center. In the background, several other people are seated at tables, some looking towards him. The setting appears to be a conference room or a lecture hall.

Sur ce site, l'organisme des citoyens le volet Vieille-Ville, Regard à l'ancien, rassemble 24 projets issus du cadre de la Politique sur les projets de sauvegarde culturelle de Ville de Québec (Gouvernement du Québec).

■ **Précis:** Précis des relations publiques
www.sciencedirect.com/science/journal/03785357

La Manche libre 02 juillet 2025

Le Conseil Départemental de la Manche a construit sa concertation autour de diverses modalités, ainsi présentées :

Des réunions publiques

4 réunions publiques qui ont rassemblé environ 455 personnes.

- Avranches : 24 juin
 - Granville : 03 juillet
 - Folligny : 9 septembre
 - Sartilly-Baie-Bocage : 18 septembre

Ces moments d'échange de 2h30 environ, ont débuté par une rapide présentation des intervenants suivie de la présentation du projet par le maître d'ouvrage puis un temps (2h00 environ) de questions/réponses entre la salle et le porteur de projet.



Réunion de Granville



Réunion de Sartilly-Baie-Bocage

La mise en place d'ateliers proposés sur invitation selon les thèmes et les secteurs.

3 ateliers géographiques pour évoquer les enjeux spécifiques de chaque secteur :



La Havaudière le 28 juin



Le Croissant le 8 juillet

La portion
Sartilly-Marcey
le 6 septembre



Synthèse des enseignements des ateliers :

- La Havaudière

Variante A : si elle est appréciée pour sa faible emprise foncière, elle paraît peu pertinente du point de vue de la sécurité et des nuisances subies par les riverains.

Variante B : les avis sont contrastés : pertinente sur les questions de fluidité mais report des nuisances sur les hameaux plus éloignés et impact sur l'environnement et les paysages.

Inquiétudes exprimées :

- Impact environnemental
- Circulation des poids-lourds
- Sécurité routière : route de l'Abbaye, Mont Daniel

Aménagements proposés : feux tricolores, pistes cyclables, aire multimodale, sécurisation traversée du hameau.

Sujets de questionnements : précisions sur le tracé du contournement, coût des acquisitions et compensations, gestion des impacts environnementaux, délais de réalisation.

- Le Croissant

Variante A : largement rejetée en raison de son impact sur les zones agricoles, naturelles et habitées (La Maréchalerie) sans garantie d'améliorer la fluidité (giratoires)

Variante B : compromis possible pour certains participants mais insuffisante pour répondre efficacement aux difficultés du secteur.

Variante C : rejet quasi unanime (impact sur les riverains, enjeu de sécurité, environnement sans répondre aux besoins identifiés).

Inquiétudes exprimées :

- Environnement et cadre de vie des riverains (Maréchalerie comprise)
- Sécurité routière (accès,...) et gestion du trafic (enclavement de certains hameaux)
- Impacts agricoles et fonciers

Aménagements proposés : pistes cyclables sécurisées, covoitage et arrêt de bus, feux tricolores ou ralentisseurs, renaturation de certains tronçons, utilisation des terrains acquis par le Département.

Sujets de questionnement : intérêt du projet à long terme, impact sur les zones humides, prise en compte des flux saisonniers et professionnels, végétalisation des nouvelles infrastructures, accès aux hameaux, coût des acquisitions.

- Sartilly-Marcey-les-Grèves

Variante A : la moins acceptable (coût disproportionné, forte emprise foncière, forts impacts environnementaux, efficacité questionnée en absence de 2x2 voies).

Variante B : jugée équilibrée (coût, faible impact environnemental, vigilance concernant la longueur des créneaux de dépassement, aménagement cyclables, multimodalité).

Variante C : avis partagés quant à son efficience (coût, intérêt uniquement pour les déplacements vers Caen).

Inquiétudes exprimées :

- Coûts
- Impact environnemental
- Sécurité routière
- Multimodalité
- Mobilités douces
- Impact foncier

3 ateliers thématiques

- Environnement et Mobilité : le 10 juillet

Environnement :

- **Croissant** : variantes A et B ont un fort impact (naturel et agricole et sur les zones humides,) même si elles permettent d'éviter les habitations. Rejet de la variante C malgré son faible impact environnemental, jugées trop pénalisantes pour les riverains et usagers.
- **Havaudière** : variante A (impacts environnementaux modérés mais trop impactant pour les riverains), variant B fort impact ne règle pas toutes les nuisances) proposition alternative : achat ciblé de maisons, déplacement de la voirie pour un plus faible impact et une amélioration du cadre de vie.
- **Sartilly-Marcey-les-Grèves** : zone peu habitée, intérêt du contournement coûteux proposé par la variante A (sauf raccordement à la 4 voies), variante B (raisonnable et peu coûteuse, variante C (pertinence questionnée au regard de son utilité).

Remarques : manque de précision des éléments fournis en matière de zone humide, environnement humain pas assez pris en compte dans les variantes, notion de pollution élargie (atmosphérique, sonore, visuelle, lumineuse,...)



Image : atelier thématique environnement et mobilité

Mobilité :

Vision systémique des mobilités alternatives, forte demande d'intermodalité (création et renforcement des zones de connexion), ajuster les horaires et la fréquence des transports en commun, évaluer le potentiel ferroviaire, sécuriser et encourager les mobilités actives (circulation et traversées).

- Sécurité et Contournement : le 11 septembre

A la demande du trésorier de l'ADRAGA³, deux courtes vidéos ont été projetées illustrant les conflits d'usage sur le secteur entre cycles, poids-Lourds et riverains.

Sécurité/ fluidité : forte convergence autour des difficultés actuelles de l'axe mais relative défiance quant à la pertinence des aménagements envisagés.

- Inquiétudes partagées sur la dangerosité de la zone du croissant et les difficultés d'accès aux habitations et retard des secours (congestion de l'axe).
- Des visions contrastées sur les solutions (protéger les riverains vs fluidifier le trafic – divergence de perception des bandes multifonctions)
- Questionnement de l'utilité des aménagements prévus (déplacer les problèmes, causes de saturation plus profondes en lien avec le tourisme et l'aménagement du territoire).

Contournements et déviations : des variantes jugées largement insuffisantes, amélioration d'une partie de la circulation mais congestion persistante sur certains secteurs (Marcey) ou déplacée si contournement.

- Forte demande de contournement complet en reprenant le tracé de la 2x2 voies.
- Refus des solutions minimales ou trop coûteuses par rapport au bénéfice attendu.
- Intégration des mobilités douces et d'aménagement sécurisant les traversées.
- Divergences quant aux priorités à donner : sécurité, cadre de vie, respect de l'environnement, attractivité du territoire, etc.)



Image : atelier thématique sécurité et contournement

³ ADRAGA : Association des riverains de l'axe Granville Avranches

- Développement économique et Agriculture : le 16 septembre

L'agriculture : impact du projet sur l'activité agricole

- Morcellement des certaines exploitations et risque d'en compromettre la viabilité (variante A du Croissant),
- Compensation foncière et bâtie de préférence sur la même commune,
- Conditions d'accès et les éventuelles interdictions de circulation des engins agricoles avec les infrastructures routières (calibrage des futurs aménagements tenant compte des dimensions des engins agricoles),
- Manque d'information et de dialogue en direction du monde agricole,
- Proposition globale cohérente attendue en y intégrant les besoins agricoles.

Le développement économique : recherche de fluidité, de gain de temps sur un axe mieux sécurisé, en faveur de l'attractivité du territoire et permettant la mobilité des actifs.

- Le projet permet un partage des flux mais est jugé insuffisant pour régler durablement les difficultés de circulation, notamment sur les secteurs du croissant et de Marcey-les Grèves. Giratoires perçus comme des goulot d'étranglement qui accentuent les congestions et par conséquent la pollution.
- Préférence marquée pour la variante A au Croissant.
- Prise de décision urgente pour ne pas voir les entreprises se détourner du territoire.
- Usage encadré et sécurisé des bandes multifonctions.
- Multiplier les zones de dépassement sécurisé.
- Prise en compte des besoins de la population (horaires variables, cadencement des bus, ..) en adaptant les mobilités collectives (bus, train).
- L'attractivité touristique (risque de désaffection en raison des congestions répétées pour certains, modéré par d'autres) et sécurisation de l'entrée du camping « Lez Eaux »
- Mais des visions opposées sur les besoins du territoire (desserte routière, urbanisme) pour répondre au développement attendu selon chacun. Il est évoqué la prise en compte des contraintes réglementaires imposées par le SRADDET⁴



Image : atelier thématique développement économique et agriculture

⁴ SRADDET : Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires

Des permanences

- le 02 juillet à Bacilly (5 personnes) et Lolif (1 personne)
- le 07 juillet à Marcey-les-Grèves (12 personnes) et Saint-Pair-sur-Mer (20 personnes)
- le 04 septembre à Saint-Plancher (10 personnes) et Saint-Aubin-des-Préaux (2 personnes)
- le 12 septembre à Saint-Pierre-Langers (7 personnes) et Sartilly-Baie-Bocage (7 personnes)

Avis sur le déroulement de la concertation

La CNDP garantit deux droits complémentaires pour l'ensemble des citoyen.ne.s, le droit d'accéder aux informations et le droit de participer aux décisions, pour tous les projets, plans et programmes qui ont un impact significatif sur l'environnement. En France, ces droits sont constitutionnels, il s'impose à tous les responsables de projet, sans restriction. En d'autres termes, les porteurs de projet ne choisissent pas librement de permettre, ou non, la participation du public ; au contraire, ils sont tenus par la loi de permettre aux publics d'exercer leurs droits.

Le droit à l'information a-t-il été effectif ?

Par l'importance des moyens mis en œuvre pour informer le public de la tenue de la concertation, le Conseil départemental a manifesté sa volonté d'associer un public le plus large possible à sa réflexion sur ce projet.

La complétude du dossier de concertation n'a généralement pas été remise en cause sauf sur la thématique des modalités alternatives de déplacement qui pour certains participants n'était pas assez développée. Il est apparu au fil des réunions qu'il aurait été souhaitable que les raisons pour lesquelles le conseil départemental avait renoncé au projet initial de 2x2 voies soient mieux explicitées. Cela a été pris en compte lors des deux dernières réunions publiques.

Le Conseil départemental a mis à disposition du public sur le site de la concertation le dossier de concertation complété par 11 études techniques couvrant les différentes thématiques : trafic, nuisances sonores, paysages, milieux naturels... ainsi qu'une analyse multicritère des variantes.

On constate que sur les 45695 visiteurs qui ont consulté le site de la concertation, 8179 d'entre eux ont téléchargé au moins un document, réalisant ainsi près de 13000 téléchargements.

Les 4488 téléchargements des études techniques illustrent l'appropriation du dossier par le public.

La variété des modalités proposées (réunions, ateliers thématiques, visites terrain, permanences) sur un temps long offrait au public le moyen de s'informer sur l'ensemble du projet mais aussi sur des points particuliers pouvant concerner plus spécifiquement des usagers ou riverains.

Le droit à la participation a-t-il été effectif ?

Le public pouvait s'informer par consultation du site du Conseil Départemental qui proposait un lien lui permettant d'accéder au registre dématérialisé : dépôt et consultation des contributions, téléchargement de l'ensemble des documents.

Cette concertation a été fortement mobilisatrice au vu de la participation aux réunions mais également du nombre très conséquent de consultation du site de la concertation et de

téléchargement. On peut remarquer que parmi les documents les plus téléchargés se trouvent l'étude de trafic et l'analyse multifactorielle des alternatives proposées.

Le temps de la concertation (3 mois) a été bénéfique pour permettre à chacun de s'exprimer comme le montre la fréquentation du site.

Fréquentation



Les ateliers géographiques par secteur n'ont pas été très mobilisateurs alors que le but était de proposer aux riverains de visualiser sur le terrain les alternatives proposées et d'en débattre.

Les ateliers thématiques ont permis d'approfondir les thèmes traités en regroupant les acteurs de terrain concernés directement par ceux-ci avec un public plus large.

La mise à disposition des supports de présentation des réunions et ateliers et leurs comptes rendus a été effective dans un délai raisonnable.

Le choix de recourir à un prestataire spécialisé pour traiter les contributions et les mettre à disposition du public au fil de l'eau a permis d'assurer une réelle transparence des arguments développés par chacun. Le public s'est largement saisi de ce moyen d'expression.

Le recueil de 23 observations sur les registres en mairie montre que ce support reste utile même s'il devient marginal.

Les acteurs locaux se sont saisis de l'opportunité qui leur était offerte de s'exprimer au travers d'un cahier d'acteur. Si dans leur grande majorité ils ont respecté la demande de condenser leur argumentation dans un format de 4 pages, il faut constater que deux associations, l'une en déposant 9 cahiers d'acteur et l'autre en déposant un cahier d'acteur de 60 pages ne l'ont pas respecté.

Le droit à la participation droit à l'information a bien été respecté grâce aux moyens mis en œuvre par le département qui ont permis au grand public comme aux acteurs locaux d'avoir une connaissance détaillée du projet.

Quelques chiffres clefs de la concertation :

Réunions publiques : 455 personnes

Ateliers : 110 personnes

Permanences : 64 personnes

Site internet : 45695 visiteurs

1 227 contributions sur le registre numérique et 23 sur les registres « papier »

38 cahiers d'acteurs représentant 29 acteurs

Synthèse des arguments exprimés

Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation

Les citations reprises dans cette analyse des arguments développés ont pour but d'illustrer les propos tenus. Leur choix ainsi que la synthèse des observations ont été choisis avec le souci de respecter l'égalité de traitement des contributions.

Cette concertation s'est tenue dans un contexte particulier puisqu'elle porte sur un projet qui a été élaboré suite au rejet du dossier de demande d'autorisation portant sur le projet initial de 2x2 voies tel qu'il était porté par le département depuis de nombreuses années et attendu par les acteurs locaux.

Cet abandon du projet de 2x2 voies acté par délibération du Conseil Départemental en 2021 a suscité depuis plusieurs mois une mobilisation pour contester ce choix qui s'est traduite par la création d'associations fédérant une partie du grand public auxquelles se sont joints des représentants du milieu économique et des élus, militant ensemble pour la réalisation du projet.

Que cela soit lors des réunions publiques ou au travers des contributions reçues, l'expression du public s'est très souvent traduite au regard de cette dualité de projets (2x2 voies versus aménagement de l'axe existant), d'autres excluant tout projet ou le limitant à de simples aménagements.

Deux appréciations opposées de la situation actuelle

Lors de la concertation, le public s'est souvent exprimé sur la façon dont il perçoit la situation actuelle, alors qu'une très grande majorité des participants évoque des difficultés de circulation, de nombreuses congestions et d'importantes nuisances, un constat beaucoup moins sombre est également fait par d'autres participants.

Une situation jugée catastrophique

Pour une large majorité de participants, l'axe Granville - Avranches est devenu une source majeure de nuisances, d'insécurité et de retards, inadaptée aux besoins actuels.

- **La saturation de l'axe :** Plusieurs usagers décrivent des trajets quotidiens interminables, s'appuyant sur une expérience de long terme. L'un des usagers rappelle : «*j'ai vu l'évolution, et désormais c'est une route qui est complètement saturée.* » Une autre

contribution complète ce constat en notant, « *dès que l'on rentre chez soi, c'est la galère à la sortie d'Avranches.* »

- **Les engorgements** sont jugés insupportables aux heures de pointe et lors des périodes de forte affluence. Il est ainsi fait état de « *ralentissements systématiques* », « *de bouchons quotidiens en matinée entre le rond-point de la CCI et l'hôpital* ». De même, les habitants situés sur la portion allant de la déchèterie à l'hôpital demandent une extension du contournement, en affirmant que « *cette route est très engorgée aussi.* » À ces points de blocage récurrents s'ajoutent des zones perçues comme particulièrement dangereuses, à l'image de l'accès au camping Lez Eaux, décrit comme critique « *autant pour ceux qui y entrent ou sortent que pour les usagers.* »
- **La question de la sécurité** revient avec insistance. Les difficultés liées aux véhicules lents (tracteurs, camping-cars, voiturettes) et l'absence de continuité dans l'aménagement sont largement dénoncées : « *On passe d'un tronçon fluide à un autre complètement bouché, avec des ronds-points, des zones limitées à 70, des tracteurs... Ce n'est pas une route adaptée à l'usage qu'on en fait aujourd'hui.* » Certains témoignages mettent en avant le caractère dangereux de la situation : « *des longues files avec peu de zones de dépassement, génèrent aussi des dépassements risqués.* »
- Les inquiétudes concernent aussi directement **les véhicules d'urgence**, pour lesquels la configuration actuelle représente un risque vital. « *Quand on est là avec les gyrophares et que les gens ne se rangent pas, une deux fois deux voies permettrait aux pompiers et ambulances de se rendre plus facilement sans forcer le passage* », note un participant, rejoint dans son propos par un autre qui ajoute : « *On ne peut pas se permettre de bloquer nos transports d'urgences* », la séparation des voies par une structure en béton sur la zone du croissant aggravant la situation.
- Ces propos rejoignent ceux qui dénoncent une situation intenable au regard de **la santé publique** et de la démographie locale : « *Il est inadmissible d'avoir 20 000 véhicules par jour auprès des fenêtres de nos citoyens.* » Certains vont jusqu'à interroger la responsabilité des autorités : « *Est-ce ainsi que l'on protège les citoyens et les usagers d'une route qui n'en peuvent plus ?* » Les nuisances quotidiennes constituent un autre motif majeur de plainte : « *Pensons aussi aux riverains qui n'en peuvent plus de toute cette nuisance sonore et à leurs maisons qui se fissurent, sans compter la pollution.* »
- Enfin, l'absence d'aménagements est perçue comme **un frein au développement économique du territoire**. Plusieurs témoignages soulignent le lien entre qualité des infrastructures, attractivité économique et services publics.» L'argument stratégique revient également : « *La création d'une 2x2 voies permettrait un décloisonnement du Pays granvillais, en facilitant l'accès aux soins, en soutenant le tourisme et en attirant des entreprises.* »

Une situation jugée acceptable

À l'inverse des constats alarmants, certains participants relativisent la gravité des difficultés rencontrées sur l'axe.

Pour eux, la circulation reste globalement fluide « *l'axe Avranches–Granville n'est pas engorgé, la circulation reste fluide et je roule en moyenne à 70/80 km/h. En fonction de la saison, certains tracteurs ralentissent le trafic mais cela n'est pas une difficulté du fait des zones de dépassement*

». Dans le même esprit, d'autres déclarent que la perception dominante est exagérée : « *Cette voie que j'emprunte très très souvent n'est pas spécialement encombrée...* ».

Ces usagers s'accordent sur l'existence de **ralentissements ponctuels**, notamment aux abords des ronds-points ou en période estivale, mais les jugent **supportables**. Un habitant indique par exemple : « *Je fais régulièrement la route Avranches–Granville, je connais les ralentissements, notamment au niveau des ronds-points desservant Kairon et Saint-Pair plage* », « *mon pire bouchon a été un retard de 5 minutes* ».

Pour le public partageant ce constat, la route actuelle répond encore aux besoins du territoire, estimant qu'elle « *est parfaitement suffisante pour l'échange Granville–Avranches* » et que « *demain la voiture individuelle sera électrique, moins de bruit, et diminution des moteurs combustion* », laissant entendre que les nuisances en termes de bruit et de pollution seront moins importantes.

Une opportunité largement questionnée

Le dossier de concertation a posé clairement la question de l'opportunité du projet en proposant en cas de refus une option de référence par des aménagements de l'axe existant.

Les difficultés rencontrées aujourd'hui par les usagers de cet axe routier ou par les riverains sont largement partagées par le public, sans qu'elles fassent l'unanimité, des divergences de vue sont apparues sur le projet à mener pour les solutionner.

Certains rejettent ce projet, d'autres se positionnent sur les différentes alternatives proposées.

Une opportunité contestée : ne pas renoncer à la 2x2 voies

Ce projet initial de 2x2 voies est resté très présent dans les esprits, le tracé proposé aujourd'hui et ses alternatives suscitant une incompréhension pour de nombreux participants. Le département ayant déjà acquis le foncier, réalisé les études techniques, investi temps et argent, l'abandon de ce projet est souvent mal vécu, compris au regard des coûts déjà engagés, alors qu'il est défendu comme étant le seul à pouvoir répondre aux attentes actuelles et futures.

Si pour certains (élus, riverains, acteurs économiques...) le renoncement au projet initial de 2x2 voies était connu, la concertation a permis à un public plus large de prendre connaissance de l'abandon du projet initial au profit de l'aménagement proposé, suscitant une déconvenue : « *Depuis tant d'année que l'on attend, d'argent dépensé, c'est à désespérer...* », une incompréhension voir une certaine colère, « *Le projet de 2006 avait ses défauts peut-être, mais au moins, il existe ! Il est concret, il est avancé, les études ont été faites ! Il suffit de l'actualiser, de revoir ce qui doit l'être, mais il ne faut pas repartir de zéro. On n'en peut plus.* »

Outre les arguments liés à l'antériorité du projet d'une 2x2 voies (acquisition du foncier, coûts des études déjà engagées, ...) et aux constats sur les conditions de circulation actuelles, il est également invoqué :

- La nécessité de fluidifier la circulation en supprimant tout rond-point, souvent décrit comme un obstacle à la fluidité du trafic : « *plus il y aura de rond points, plus cela va être compliqué.* »
- Assurer des transports rapides entre les hôpitaux de Granville et d'Avranches car « *il est inacceptable que des habitants mettent plus de 45 minutes pour accéder aux services hospitaliers ou d'urgence à Avranches ou Granville. Cette voie est aussi un axe de santé publique.* »
- L'attractivité du territoire : partant du constat que « *les activités économiques, touristiques, sportives, artistiques sont concentrées sur le pôle Granvillais* », l'axe Granville-Avranches

doit répondre aux besoins des acteurs économiques. Il a ainsi été cité que « Pour les artisans, c'est moins de temps dans les embouteillages, plus de chantiers terminés, plus de clients servis, et surtout plus de sérénité. », avec des conséquences pour les entreprises : « Une entreprise qui envoie ses salariés faire un chantier sur Avranches, perd de l'argent par des temps de trajets difficiles et embouteillés ». Difficulté pour les entreprises à recruter du personnel (notamment les CSP+)⁵ du fait des temps de route domicile travail.

- L'augmentation prévisible du trafic : il a été fait référence au « futur plan d'urbanisme intercommunal de Granville Terre et Mer qui prévoit 4000 logements supplémentaires d'ici 2037 » ainsi qu'au développement attendu d'entreprises déjà présentes. Il a également été invoqué le développement du tourisme qui générera un flux estival.
- La cohabitation entre les différents types d'usagers (tracteurs, voiturettes...) est à l'origine de conditions de circulation qui sont vécues comme insupportables. « Avec une nouvelle (route), au moins l'ancienne sera très bien pour les mobilités douces. »
- Des propositions sont faites pour renforcer les mesures environnementales : « Pour les compensations environnementales, il faut travailler les terrains du département non utilisés en les transformant en zones humides. »

La situation des habitants riverains de la route est aussi pointée, les nuisances sonores mais aussi l'insécurité liée au trafic .

Pour une partie du public, « la solution envisagée n'est pas assez ambitieuse et ne permettra pas de régler le problème de fond qui repose sur la hausse du trafic routier. »

On constate qu'une partie du public s'est exprimée sans répondre directement à cette question de l'opportunité du projet mais en se positionnant explicitement en faveur « d'une 2x2 voies » alors que d'autres ont employé les termes « axe rapide », « voie express » sans préciser ce qu'ils entendaient par-là : 2x1 voie ? 3 voies ? Sur l'ancien tracé ?

Mais une opportunité débattue

Si certains s'expriment en faveur du maintien du projet de 2x2voies, ce point de vue n'est pas partagé par tous.

La situation géographique de Granville « restera ad vitam aeternam un entonnoir et donc une zone d'engorgement ». Il est fait état de temps de transports « de 23 minutes en 1998 à 24 minutes aujourd'hui » qui ne justifieraient pas économiquement une 2x2 voies, d'autres parlant « de gâchis économique. »

Non au « tout voiture »

Si l'intérêt d'un aménagement est contesté par certains car ils ne constatent «quasiment jamais de réels ralentissements, ou bien 5 min max, ce qui est tout à fait tolérable au quotidien », pour d'autres, l'opposition au projet se justifie car ils le considèrent comme datant des années 70 , encourageant le « tout voiture » et conduisant à augmenter le trafic à terme alors que « Le tout voiture est une période qui se termine avec le dérèglement climatique, il nous faut contrôler notre impact carbone. », "le tout voiture et camion" des années 1950-1990 est en contradiction totale avec l'évolution prescrite contre le réchauffement climatique ».

Ainsi, la route actuelle resterait viable, une route parallèle «impliquerait trop de contraintes écologiques, d'expropriations et de nuisances pour les riverains », étant préconisée de l'améliorer

⁵ CSP : Catégories socio-Professionnelles favorisée

intelligemment : « *des zones de dépassements quand c'est possible me semblent bien suffisantes!* »

Ce refus du projet est aussi motivé par l'importance des atteintes à l'environnement qu'il générera selon certains pour qui « *C'est une véritable aberration que de vouloir encore détruire des espaces de végétations accueillant faune et flore sauvages...*»

Des opinions plus nuancées

Enfin, un participant regrettant le clivage installé entre les différentes positions exprimées, ajoute : « *Je ne comprends pas pourquoi on devrait opposer les besoins des usagers de la route à ceux des défenseurs de la nature : l'un peut être l'autre ou les deux à la fois à tout moment.* »

Mais aussi des avis favorables

L'exaspération des riverains face aux nuisances qu'ils supportent a été largement exprimée lors de la concertation, se traduisant soit par un soutien à la reprise de la 2X2 voies, soit aux contournements proposés des zones urbanisées en y intégrant La Maréchalerie.

De nombreuses contributions n'expriment pas directement un positionnement en faveur du projet alors qu'elles argumentent en faveur de telle ou telle alternative proposée, sur les différents modes de transport, sur des insuffisances... comme cela sera développé dans la présentation des différentes thématiques.

Une nouvelle alternative qui n'a pas modifiée les positions

Dès juillet, suite à la rencontre avec Monsieur le Ministre des Transports à l'initiative de parlementaires du département accompagnés de Monsieur le Président du Conseil Départemental, une nouvelle alternative a été versée au débat, à savoir une voie directe entre Sartilly et la zone du Croissant. Suite à la publication du courrier de Monsieur le Président du Conseil Départemental au Ministre, et à une lettre ouverte portée par 11 associations, les garant.e.s ont apporté une réponse aux inquiétudes considérant que cette nouvelle hypothèse devait être traitée comme une proposition soumise à l'appréciation du public dans le cadre de la concertation⁶.

Cependant , au cours des différentes modalités de la concertation, celle-ci n'a jamais été mise en avant par le maître d'ouvrage, et a été très peu évoquée dans les contributions.

A notre sens, alors que l'on pouvait craindre que cela puisse interférer avec le processus de concertation, cela n'a pas été constaté.

Au final, les opinions très contrastées sur l'opportunité de ce projet montrent qu'il ne fait pas consensus, allant parfois d'un refus soit au profit de la reprise du projet initial de 2x2 voies, soit au profit des mobilités douces (train, bus, covoiturage...) qui limiteraient le trafic, alors que d'autres adhèrent au projet proposé tout en modulant leurs avis comme l'analyse des différentes thématiques abordés le montrera ci-après.

Des variantes débattues

Les débats révèlent que chaque secteur de l'axe Granville–Avranches concentre ses propres difficultés et suscite des attentes spécifiques. À Marcey-les-Grèves, la priorité est donnée à la sécurité des habitants et au désengorgement du bourg ; entre Marcey et Sartilly, la controverse

⁶ Le courrier du Président au Ministre des Transports, celui du représentant des 11 associations et la réponse des garants sont publiés sur le site de la concertation et annexés au présent rapport

porte sur l'ampleur des aménagements ; à la Havaudière, sur la qualité de vie des riverains et leur sécurité ; au Croissant, la saturation chronique est souvent évoquée, mais les solutions proposées divergent ; enfin, à la Maréchalerie, les riverains expriment un profond sentiment d'abandon et plaignent pour bénéficier aussi d'un contournement.

Les options de référence rarement évoquées

Au cours de la concertation le public s'est très rapidement positionné dans un clivage pour ou contre une 2x2 voies reprochant que les raisons de son abandon n'aient pas été suffisamment présentées pendant la concertation. A la demande des garant.e.s, ce point a été développé lors des deux dernières réunions publiques. Le public a très souvent laissé de côté le positionnement sur les différentes variantes proposées alors même que la question était régulièrement rappelée par les garants.

Marcey-les-Grèves – Sartilly

Les arguments développés en faveur de la variante A

Si une partie du public estime que « *Pour le contournement de Marcey il faut absolument le prolonger jusqu'à Sartilly sinon cela ne fonctionne pas* », la proposition A n'est généralement pas retenue du fait de « *son cortège d'impacts environnementaux qui justement ont été rejettés (sans parler du coût financier !)* ». Cela rejoint les conclusions de l'atelier géographique qui mettait en avant l'emprise excessive sur les terres naturelles, l'investissement étant jugé disproportionné par rapport aux bénéfices attendus.

Les avantages exprimés pour la variante B

Parmi les propositions du Conseil départemental pour ce tronçon qualifié de « *zone relativement roulante à 80 Kmh* », la variante B est celle qui est jugée la plus sobre en aménagements et en coût : Elle « *pèse le moins sur le budget du département. Cela doit permettre de développer d'autres modes de transport* ». Cette variante répond au « *besoin urgent de préservation de la nature environnante* ». Un participant propose de la compléter par « *des voies de dépassements avec le minimum de ronds-points et le minimum de dépenses* ».

Enfin, pour certains partisans de cette variante, les créneaux de dépassement sont jugés trop courts et ils demandent l'intégration d'aménagements cyclables.

La variante C

Si cette troisième proposition est parfois considérée comme « *la moins mauvaise solution à défaut d'une véritable 2x2 voies* » car elle permet « *une liaison directe avec la déviation de Marcey-les-Grèves pour diminuer le passage en centre-ville* » et offre le meilleur rapport « *économique, budgétaire, environnemental et écologique* », elle est également critiquée au même titre que le « *Le contournement de Marcey* » qui « *est un fiasco vu le trafic l'empruntant. Le nouveau raccordement pour environ 10 M d'€ ne changera rien à cette situation* ». Elle est parfois perçue comme un compromis couteux dont l'efficacité est mise en doute.

Mais également d'autres propositions :

A la traversée de Marcey-les-Grèves

Au-delà des variantes mises en discussion par le Département, de nombreux contributeurs avancent des propositions alternatives ou complémentaires pour répondre aux difficultés persistantes de circulation dans Marcey-les-Grèves.

Plusieurs témoignages insistent sur la nécessité de **mieux orienter le trafic** en positionnant « *un panneau direction Granville en plus de celui Sartilly au niveau de l'A84 en venant de Villedieu* ». D'autres demandent une mesure plus contraignante : « *Interdire à la circulation les poids lourds dans le bourg de Marcey-les-Grèves : qu'ils soient obligés de prendre le contournement* ».

Une proposition a été faite pour contourner Marcey : « *en partant de l'échangeur de la Porionnais, en longeant ensuite la ligne de chemin de fer, puis reprise de la RD 673 à l'échangeur de la Monnerie* ».

Enfin, plusieurs participants déclarent que « *les différents aménagements proposés pour augmenter la durée de la traversée de Marcey-les-Grèves ne changeront pas mon comportement pour me rendre sur Rennes, compte tenu de la distance à parcourir par la déviation* ».

Pour le tronçon de Marcey-les-Grèves à Sartilly

Sur la portion reliant Marcey à Sartilly, plusieurs contributeurs formulent des propositions précises, venant compléter ou nuancer les variantes départementales. Leur objectif commun est de renforcer la sécurité, d'améliorer la fluidité et de limiter l'impact des nuisances pour les riverains. Estimant que « *La section entre Avranches et Sartilly roule mal, les dépassements y sont souvent dangereux malgré les contrôles de vitesse installés.* »

La question des dépassements revient fréquemment, en lien avec la dangerosité des véhicules lents. Plusieurs contributions insistent sur la nécessité d'un élargissement de la chaussée, en particulier dans le raccordement entre Marcey et la 2x2 voies de Sartilly : « *le tronçon de raccordement au contournement de Marcey à la 4 voies de Sartilly doit être une 4 voies ou des 3 voies afin de pouvoir doubler les véhicules lents, en particulier pour la sécurité des jeunes conducteurs en voitures électriques de type Ami, qui roulent moitié sur la route et moitié sur la berne ou l'accotement* ».

Des propositions concrètes émergent pour concilier sécurité et maîtrise des coûts. Ainsi certains défendent le choix de solutions intermédiaires : « *juste des 3 voies sur le parcours (dépassements sécurisés sur l'axe)* ».

Les points noirs spécifiques du tracé sont également mis en avant. La Butte-es-Gros est identifiée comme une zone problématique : « *il faut dévier la Butte-es-Gros* », avance un participant, tandis qu'un autre propose un aménagement plus ciblé : « *contournement de la Butte-es-Gros avec interdiction d'utilisation de ces contournements par les véhicules lents* ».

L'une des demandes concerne l'aménagement d'accès sécurisés : « *un tourne-à-gauche pour accéder à la zone du Pavé, zone très fréquentée, afin de sécuriser notre accès quand nous venons dans le sens Granville–Marcey* ».

D'autres ajoutent des pistes complémentaires pour réduire les nuisances : « *revêtement moins bruyant sur les hameaux* ».

La Havaudière

Le vécu des habitants de la Havaudière (nuisances sonores, vibrations, pollution, sécurité...) a fait de l'alternative du contournement un sujet sensible, des oppositions parfois vives ayant vu le jour.

L'avis du public est partagé entre deux variantes proposées pour la zone de la Havaudière: la variante A qui se traduit par des aménagements de l'axe actuel et une variante B qui contourne le hameau par l'Ouest.

La variante A : un compromis jugé plus sobre et respectueux de l'environnement

La variante A est défendue par une partie des contributeurs comme l'option la plus pragmatique. Elle présente « *le moins d'impacts environnementaux* » et un choix « *qui pèse le moins sur le budget du département* ». Cette sobriété financière pourrait alors dégager des économies, « *Cela doit permettre de développer d'autres modes de transport* ».

La préservation de l'environnement est un fil conducteur des participants qui se positionnent ainsi en opposition à la variante B. Ils rappellent que « *respecter les terres agricoles et la biodiversité est d'actualité* ». L'artificialisation des sols est dénoncée comme une dérive . Un autre insiste sur le contexte climatique : « *supprimer des arbres, des haies et de la végétation au profit de routes bétonnées ne peut pas être un choix raisonnable* ».

Parmi les propositions alternatives, certains envisagent des solutions de restructuration urbaine : « *la proposition consistait à racheter toutes les maisons du côté nord de la rue pour y construire la nouvelle route...* », ajoutant qu'« *à la fin, une grosse économie avec un viaduc en moins et un tracé beaucoup plus court sur une zone déjà artificialisée* ».

La variante B : une réponse jugée plus adaptée aux nuisances et à la sécurité

La variante B est perçue par certains comme la seule option réellement en mesure d'apporter une amélioration tangible pour les riverains comme pour les usagers. Plusieurs témoignages convergent : « *La variante B répond le plus aux problèmes du transit et de la nuisance pour les riverains. La solution d'aménagement de la traversée ne résout rien et bloquera encore plus le trafic.* » Elle apparaît alors comme un compromis équilibré, adapté aux contraintes budgétaires et environnementales. « *Les projets envisagés sont raisonnables financièrement et respectent la législation en vigueur* »,

Aux yeux de certains habitants qui soulignent la gravité de la situation actuelle, le contournement apparaît comme la seule solution : « *La traversée du bourg de la Havaudière est compliquée et dangereuse.* »

Ce choix est aussi contesté car reportant les nuisances subies vers les habitations plus en retrait aujourd'hui.

Il est également proposé que ce contournement soit prolongé jusqu'au carrefour du « Mont Daniel ».

LE CROISSANT

La traversée de la zone du Croissant est vécue par la plupart des contributeurs comme étant une zone où le trafic est devenu de plus en plus difficile ces dernières années. Il est souligné que la mise en sens unique de la route de la Crête « *a contribué à dévier un flux de voiture important vers la zone du croissant et la route Avranches -Granville* ». « *Les aménagements de sécurisation (passage à 50km/h, muret central, rond-point avant le pont) n'ont fait qu'aggraver les choses.* » Ces derniers aménagements sont manifestement incompris, étant souligné qu'il « *faut que le département et les villes de SAINT PAIR et GRANVILLE s'entendent.* »

Bien que le constat de ces difficultés ait été largement partagé, il n'a pas conduit à ce que les avis sur les alternatives proposées soient nombreux au regard du millier de contributions recueillies, sauf à considérer que le choix exprimé de revenir au projet initial de 2x2 voies doive être pris en compte comme avis en faveur d'un contournement depuis le rond-point de la CCI.

La proximité de ce secteur périurbain de Granville justifie selon certains l'intégration de pistes cyclables.

Quand les participants s'expriment en faveur d'un contournement de la zone, le choix entre les variantes A et B n'est pas toujours précisé. Cependant, l'idée de créer des bretelles de dégagement permettant de canaliser les flux vers le contournement a été à plusieurs reprises préconisé, quelle que soit la variante préférée.

La VARIANTE A : Contournement depuis la CCI

Le choix de cette variante est justifié comme permettant de réduire « *considérablement la circulation dans la zone du croissant en détournant les nombreux véhicules (tourisme, poids lourds, artisans, etc.) à destination de Coutances et Cherbourg* ». Cette solution pourrait être utilement complétée d'un « *shunt* » du rond-point en provenant d'Avranches qui permettrait de fluidifier fortement le trafic ». Si l'intérêt de cette solution était de rendre « cette zone moins dangereuse pour les habitants mais aussi pour les piétons et les cyclistes », ce serait « *malheureusement avec un impact écologique certain sur une zone agricole mais avec une réduction de l'impact CO2 dû aux embouteillages* ».

Certains estiment que l'impact écologique sur la zone humide de la Nicolière (largement traversée) remet en cause sa fonctionnalité hydraulique, sa biodiversité et entraîne la destruction d'une exploitation agricole (Sap) motivant ainsi le rejet de cette hypothèse.

Une portion de la route actuelle devant « être rendue à la nature », une interrogation subsiste : « La zone dans le scénario A « rendue à la nature » compense-t-elle vraiment la création de 4 km de route à travers champs? Dont des champs d'exploitation agricole bio? »

Pour quelques contributeurs, cela doit s'accompagner à l'avenir de l'absence de réalisation de nouvelles zones économiques à proximité.

La variante B : Contournement depuis Intermarché

Ce contournement est défendu par certains qui estiment que son impact environnemental est limité (faible impact sur la zone humide de la Nicolière, ouvrage d'art pour la traversée de la Saigue) avec un impact agricole réduit. Il est aussi choisi car c'est le plus court.

Une interrogation : « *est-il possible de faire plus court avec le même point de départ à Intermarché ? C'est ce qui avait été proposé par un groupe d'associations.* »

La variante C : Aménagement de l'axe existant en 2 X 2 voies

Si cette option est parfois interrogée sur sa faisabilité (*inenvisageable à moins de détruire un certain nombre d'habitations...*), elle est le plus souvent défendue car, pour les contributeurs ayant fait ce choix, c'est celle qui a le moins d'impacts environnementaux et qui « *pèse le moins sur le budget du département* ». Elle répond au choix de certains de ne pas créer de voies nouvelles en conservant cet axe dans l'état rectiligne.

Des propositions alternatives aux propositions du Département

Des aménagements ponctuels

Il n'est pas ressorti de la concertation de propositions alternatives à l'exception de la reprise du tracé initial en 2x2 voies. Celles qui ont été avancées portent sur des aménagements ponctuels.

Certains proposent :

- ✓ de prolonger les contournements existants : « **jusqu'au rond-point de l'hôpital** » pour la zone du Croissant et « **au carrefour du Mont Daniel** » pour le secteur de la Havaudière.
- ✓ **des tracés plus éloignés de l'axe actuel** : « *aménager la D7 afin de rejoindre la D924 et d'y créer des zones de dépassement à 110 comme sur la D924. Ceci désengorgerait Marcey et les autres communes sur la D673* ».
- ✓ la **reconfiguration d'axes existants** : « *reculer la route du littoral tout en la maintenant dans les deux sens et en préservant la piste cyclable* ». Dans le même esprit, il est proposé de « *développer la route de la Crête pour offrir plus d'accès à Granville, plutôt que de restreindre le nombre de voies qui y conduisent* ».
- ✓ Enfin, une contribution propose de valoriser une infrastructure plus locale : « *il y a un petit chemin piétonnier entre le lieudit La Nicolière et le rond-point d'Intermarché. Converti en route, il économiserait un pont et allégerait l'usage de l'entrée/sortie Toyota* ».

Les modalités alternatives de transport

Le développement du covoiturage comme alternative à la saturation routière

Parmi les alternatives proposées à la création d'une nouvelle infrastructure routière, le développement du covoiturage occupe une place importante dans les contributions. De nombreux participants estiment que la fluidité du trafic ne pourra être atteinte qu'en favorisant un meilleur partage des véhicules.

L'argument central repose sur la lutte contre l'autosolisme : « *La plupart des déplacements en voiture se fait à une personne par véhicule !* »

Dans cette perspective, plusieurs propositions concrètes émergent : « *Il serait intéressant de développer des parkings de covoiturage, des transports en commun réguliers soit 1 à 2 toutes les heures* » accompagnés d'une « *politique incitative pour le covoiturage* ».

Vers un développement multimodal

Au-delà d'une démarche en faveur du co-voiturage, de nombreux participants invite à inscrire le projet dans une véritable stratégie multimodale. L'objectif est de combiner différents modes de transport — bus, train, covoiturage, vélo, voire solutions innovantes — afin de limiter l'autosolisme et d'offrir des alternatives crédibles à la voiture individuelle.

- ✓ d'investir directement dans des **réseaux de transport collectif** structurants
- ✓ créer de véritables **plateformes multimodales**, notamment à l'entrée sud de Granville

Plusieurs propositions détaillent les conditions d'un tel développement :

- ✓ des **parkings vélos sécurisés avec recharge**,
- ✓ le recours à des **bus hybrides** pour réduire bruit et pollution dans les bourgs.
- ✓ des solutions originales, comme « *une étude de rentabilité d'une télécabine depuis la gare vers Avranches* » pour connecter la ligne ferroviaire au centre-ville.

Propositions en faveur des mobilités douces

Les contributions font régulièrement ressortir la nécessité de penser l'aménagement de l'axe Granville–Avranches au-delà de la seule route, en intégrant une véritable stratégie de mobilités douces et collectives.

- ✓ Pour une partie du public, **l'effort financier doit être mieux réparti** : « *équilibrer les dépenses entre les différents moyens de transport. Les bandes multifonctions ne remplacent pas les pistes cyclables et donc ne répondent pas au besoin en mobilité douce.* », estimant que « *Dans notre bocage, seules les circulations douces peuvent compléter efficacement une ligne de bus fiable et rapide.* »
- ✓ **La sécurité des usagers vulnérables** constitue un sujet récurrent : « *Sur les routes, la BMF est une bonne idée pour les engins agricoles et les voitures sans permis, pas pour les familles à vélo.* »
- ✓ Plusieurs propositions visent à **développer un réseau sûr et pratique, connecté aux autres mobilités** : « *Pour rendre les circulations douces attractives pour tous ceux qui vont travailler en voiture, elles doivent être développées à l'abri des voitures et des camions, dans les bourgs ou vers les parkings relais pour vélos et voitures* », estimant qu'« *Il est difficile de vivre dans une commune périphérique et de se rendre à Granville en sécurité. Il est encore plus complexe de pouvoir stationner un vélo de façon sécurisée.* »

Le recours au ferroviaire

De nombreux contributeurs estiment que la modernisation de la ligne ferroviaire constitue une alternative crédible, durable et plus respectueuse de l'environnement que la création d'une nouvelle infrastructure routière.

- ✓ Certains estiment que « **les solutions proposées vont peut-être à court terme gérer une partie du trafic mais pas à long terme** », et qu'il est temps « *d'envisager des structures utilisant des transports collectifs comme le train* ». L'abandon du projet de 2x2 voies est même perçu par certains comme « *une opportunité pour redonner une place au mode de transport le plus vertueux en termes d'environnement : le train* ».

- ✓ L'argument principal est que « *La ligne ferroviaire existe* » et propose la transformation de la gare de « *Folligny en gare multimodale de correspondances* » offrant parkings et interconnexions avec les bus locaux.
- ✓ Certains vont plus loin en appelant à : « *Créer un tram-train utilisant l'ancienne ligne avec un point de départ à Granville, permettant des correspondances avec les bus Neva* ».
- ✓ Il est également question de « *favoriser les déplacements ferroviaires sur l'axe Rennes–Granville en améliorant la fréquence des trains* », ou encore de renforcer « *la ligne Paris–Granville* ».
- ✓ *Une concertation réunissant tous les intervenants en charge de ces sujets a été réclamée*

Les cahiers d'acteur

Il y a lieu de rappeler aux acteurs qu'il appartient aux garant.e.s de rapporter les arguments qu'ils développent mais que la prise en compte ou non de ceux-ci appartient au Conseil Départemental.

Cet état présente les principaux arguments développés en faveur de telle ou telle tracé mais ne peut être exhaustif.

Il appartient au conseil départemental de se reporter aux détails des cahiers qui, pour certains, font des propositions d'aménagements ponctuels ou de prise en compte de difficultés particulières.

38 cahiers d'acteur produits par 29 acteurs ont été déposés.

27 cahiers d'acteurs peuvent être répartis en 2 groupes principaux selon leur positionnement clairement énoncé.

La demande de prise en compte des modalités alternatives fait consensus avec des aménagements de pistes cyclables, des horaires et des cadencements mieux réfléchis pour les bus, l'aménagement d'aires de covoiturage avec bornes électriques et équipement de stationnement sécurisé pour les vélos, l'optimisation des transports ferroviaires.

Demande de revenir au projet initial de 2x2 voies

16 cahiers ont été produits par des organisations ou associations représentant des citoyens ou des acteurs économiques.

- CPME 50 : petites et moyennes entreprises
- CMA : Chambre des métiers et de l'artisanat
- ADRAGA : association pour la défense des riverains de l'axe Granville Avranches
- U2P : union des entreprises de proximité
- CAPEB : artisans du bâtiment
- CCI Ouest Normandie : Chambre de Commerce et d'Industrie
- CNAMS : entreprises des services artisanales
- FRTP Normandie : entreprises de travaux publics
- FNTR : entreprises de transport routier de marchandises
- INITIATIVE GRANVILLE : accompagnement à la création, reprise et croissance des entreprises
- MEDEF Manche : Mouvement des entreprises de France
- Transport JOURDAN :
- UMIH : professionnels de l'hôtellerie, de la restauration, des cafés et discothèques
- NOUVEL ELAN POUR GRANVILLE
- ASVEGA : association pour la voie express Granville-Avranches

- ECOLOGIE NORMANDE

Ces acteurs demandent tous de revenir au projet initial de 2x2 voies aux motifs :

- ✓ Un enjeu de développement économique majeur car en facilitant les déplacements, elle améliorera la compétitivité des entreprises, facilitera le recrutement des salariés assurant ainsi une dynamique économique,
- ✓ Une réponse à l'augmentation attendue du trafic,
- ✓ La nécessité d'assurer une liaison rapide entre les services hospitaliers,
- ✓ Permet une utilisation de la voie actuelle pour la circulation des véhicules lents et les vélos,
- ✓ Une garantie d'amélioration incontestable de la sécurité routière pour les salariés des entreprises ce qui est une réelle préoccupation des chefs d'entreprise,
- ✓ Assurera un maillage des pôles urbains, économiques, touristiques et portuaires et renforcera l'équilibre littoral/arrière-pays,
- ✓ Prendra en compte les nuisances subies par les riverains,
- ✓ Un impact environnemental positif par une réduction sensible de la consommation de carburant des véhicules diesel,
- ✓ Un non-sens budgétaire au regard des sommes déjà engagées.

Il est aussi invoqué la fréquentation touristique qui ira en croissant au regard des impacts du changement climatique.

Ce choix de 2x2 voies est vu comme un enjeu stratégique pour le Sud-Manche.

Le Choix d'un aménagement de l'axe actuel

Il est porté par 11 associations qui s'opposent à la reprise du projet de 2x2 voies en choisissant l'aménagement de l'axe actuel retenant la variante C pour la zone du Croissant, la variante A pour la Havaudière et la variante B pour le secteur Sartilly-Marcey-Les-Grèves..

- APPG : association pour la promotion du port de Granville
- La Déroute des Routes
- AAPEGA : association pour un Aménagement Protecteur de l'environnement de la RD 673 Granville Avranches
- La Ville à Vélo
- Les Ecologistes Manche
- MANCHE NATURE
- NORMANDIE ECOLOGIE groupe politique siégeant au conseil régional
- Rencontres Granvillaises
- UAASP : association « Un Avenir avec les Saint-Pairais »
- Agissons pour le Climat-GTM
- Respire en Val de Sée

Elles considèrent que :

- ✓ ce choix permet de sécuriser l'axe tout en maintenant un cadre de vie qualitatif,
- ✓ le projet présenté ne prend pas assez en compte la nécessité d'intégrer dans la réflexion le développement des autres modalités de transport qu'elles soient personnelles (vélo) ou collectives (bus, train, covoiturage) en conformité avec les objectifs climatiques,
- ✓ le développement attendu des véhicules électriques et son impact sur la réduction des nuisances sonores,

- ✓ le moindre impact sur la biodiversité dont les zones humides,
- ✓ la préservation du foncier agricole,
- ✓ la protection de la santé publique par le report du trafic sur les mobilités douces,
- ✓ optimise l'efficacité des investissements, permettant d'en rediriger une partie du budget vers les autres modes alternatifs de déplacement,
- ✓ Un choix qui respecte les grandes orientations du SRADDET (Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires) et les objectifs de Zéro Artificialisation Nette.

Manche Nature et l'AAPEGA ont traité plus spécifiquement la zone du Croissant. Si Manche Nature choisit par principe la variante C, c'est « *sous réserve qu'une étude technique démontre ses atouts et ses limites* », à défaut se reportant sur la variante B qui est également le choix de l'AAPEGA au regard du caractère urbanisé de cette zone et de la nécessité de protéger les exploitations agricoles.

Les autres cahiers d'acteur

Agissons pour le Climat , le compte carbone

Reprise d'un article général traitant des émissions carbonées sans référence directe au projet

Mairie de Saint Planchers

Propositions d'aménagements ponctuels sur la zone du Croissant pour raccorder la RD 151 avec la future déviation sans préciser laquelle.

Demande de précisions et recommandations au responsable du projet

Ce que dit la loi sur le principe de reddition des comptes : « Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable indique les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. » (L121-16 CE) Concrètement, suite à la publication du bilan de la concertation par les garant.e.s le responsable du projet ou la personne publique responsable de l'élaboration du plan ou du programme décide du principe et des conditions de la poursuite du plan, du programme ou du projet. Il précise, le cas échéant, les principales modifications apportées au plan, programme ou projet soumis à la concertation. Il indique également les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. Le bilan de la concertation et les enseignements tirés par le responsable du projet doivent figurer dans les dossiers de demande d'autorisation et ces documents font donc partie des dossiers d'enquête publique ou de participation publique par voie électronique.

Précisions à apporter de la part du responsable du projet

- ↳ Suite à l'intervention des parlementaires et du Conseil Départemental auprès du Ministre des Transports , il a été évoqué l'éventualité d'une reprise d'une voie express du projet initial sur les zones du Croissant, de la Maréchalerie et de la Havaudière. Le terme de « voie express » a été souvent employé par le public sans que l'on sache exactement ce qu'il recouvrail. Qu'entendez-vous précisément par ce terme ?
- ↳ Quel que soit le positionnement des uns et des autres sur l'aménagement de l'axe, une forte demande de prise en compte des modalités alternatives de déplacement et de gestion de la circulation des véhicules lents a été exprimée. Pouvez-vous apporter des garanties au public sur la prise en compte de ces demandes ? Si celles-ci ne rentrent pas directement dans votre domaine de compétence, de quels moyens disposez-vous pour les promouvoir ?
- ↳ Les riverains ont exprimé des inquiétudes sur les conditions dans lesquelles la traversée de cet axe se fera notamment dans les zones urbanisées. Comment le département entend-il répondre à cette problématique ?
- ↳ Les contributions ont fait apparaître des propositions alternatives ainsi que des interrogations et des préoccupations particulières. Il vous appartient d'y apporter réponse.

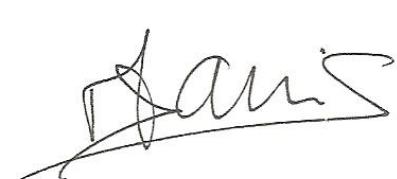
Recommandations des garant.e.s pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique

- ↳ Les documents ont été mis à disposition du public sur le site de votre prestataire, site qui fermera à terme. Il y aurait donc lieu que ceux-ci ainsi que les contributions soient transférées sur le site du Conseil Départemental qui sera le support de la concertation continue.
- ↳ Quelle que soit la décision prise à l'issue de la concertation, organiser une réunion publique de reddition des comptes présentant les enseignements tirés de celle-ci.
- ↳ En cas de choix de reprise d'un projet de voie express qui serait de fait un nouveau projet, comment pensez-vous associer le public et les acteurs locaux à son élaboration ?
- ↳ Préciser les modalités prévues pour la conduite de la concertation continue jusqu'à l'enquête publique
- ↳ Le public et les acteurs locaux se sont fortement mobilisés autour des enjeux que représente ce projet pour l'avenir du territoire. Il nous paraît nécessaire de continuer à les associer au travers d'un comité de pilotage de suivi du projet dont les travaux feront l'objet d'une information auprès du public.
- ↳ Le public a exprimé une forte demande de prise en compte des modalités alternatives de transport. Envisagez-vous de l'associer aux réflexions sur ces thématiques ? sous quelle forme ? Pour celles sortant de votre champ de compétence, est-il envisageable que le public soit informé des décisions sur ces thématiques sur le site de la concertation continue ?

Bilan remis le 16 octobre 2025

Les Garant.e.s

Sophie MARIE



Bruno BOUSSION



Liste des annexes

- Annexe 1 : Tableau des demandes de précisions et recommandations des garant.e.s
- Annexe 2 : décision de la CNDP
- Annexe 3 : Lettre de mission des garant.e.s
- Annexe 4 : Lettre du Président du Conseil Départemental à Monsieur le Ministre des Transports
- Annexe 5 : Lettre ouverte de 11 associations
- Annexe 6 : réponse des garant.e.s à la lettre ouverte
- Annexe 7 : Etat des contributions et cahiers d'acteur (lien : Le bilan de la concertation préalable au projet de modernisation de l'axe Granville-Avranches | Manche.fr)

Annexe 1 Tableau des demandes de précisions et recommandations des garant.e.s

Réponses à apporter par le responsable du projet et les acteurs décisionnaires à la concertation préalable			
Demande de précisions et/ ou recommandations 16/10/2025	Réponse du/ des maître(s) d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée JJ/MM/AAA	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus JJ/MM/AAA	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris JJ/MM/AAA
Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse			
1. Suite à l'intervention des parlementaires et du Conseil Départemental auprès du Ministre des Transports , il a été évoqué l'éventualité d'une reprise d'une voie express du projet initial sur les zones du Croissant, de la Maréchalerie et de la Havaudière. Le terme de « voie express » a été souvent employé par le public sans que l'on sache exactement ce qu'il recouvrait. Qu'entendez-vous précisément par ce terme ?			
2. Quel que soit le positionnement des uns et des autres sur l'aménagement de l'axe, une forte demande de prise en compte des modalités alternatives de déplacement et de gestion de la circulation des véhicules lents a été exprimée. Pouvez-vous apporter des garanties au public sur la prise en compte de ces demandes ? Si celles-ci ne rentrent pas directement dans votre domaine de compétence, de quels moyens disposez-vous pour les promouvoir ?			

3.Les riverains ont exprimé des inquiétudes sur les conditions dans lesquelles la traversée de cet axe se fera notamment dans les zones urbanisées. Comment le département entend-il répondre à cette problématique ?			
4. Les contributions ont fait apparaître des propositions alternatives ainsi que des interrogations et des préoccupations particulières. Il vous appartient d'y apporter réponse			
Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s			
1.Les documents ont été mis à disposition du public sur le site de votre prestataire, site qui fermera à terme. Il y aurait donc lieu que ceux-ci ainsi que les contributions soient transférées sur le site du Conseil Départemental qui sera le support de la concertation continue			
2. Quelle que soit la décision prise à l'issue de la concertation, organiser une réunion publique de reddition des comptes présentant les enseignements tirés de celle-ci.			
3. En cas de choix de reprise d'un projet de voie express qui serait de fait un nouveau projet, comment pensez-vous associer le public et les acteurs locaux à son élaboration ?			
4. Préciser les modalités prévues pour la conduite de la concertation continue jusqu'à l'enquête publique			
5. Le public et les acteurs locaux se sont fortement mobilisés autour des enjeux que représente ce projet pour l'avenir du territoire. Il nous paraît nécessaire de continuer à les associer au travers d'un comité de pilotage de suivi du projet dont les travaux feront l'objet d'une information auprès du public.			

6. Le public a exprimé une forte de prise en compte des modalités alternatives de transport. Envisagez-vous de l'associer aux réflexions sur ces thématiques ? sous quelle forme ? Pour celles sortant de votre champ de compétence, est-il envisageable que le public soit informé des décisions sur ces thématiques sur le site de la concertation continue ?			
---	--	--	--

Annexe 2 : Décisions CNDP

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Commission nationale
du débat public

Décision n° 2025 / 3 / GRANVILLE AVRANCHES / 1 du 13 janvier 2025 relative au projet d'aménagements divers sur l'axe routier GRANVILLE AVRANCHES (50)

La Commission nationale du débat public,

Vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et notamment l'article L.121-15-1 et suivants ;

Vu le courrier du 16 décembre 2024 et le dossier annexé de M. Jean MORIN, représentant le département de la Manche sur le projet d'aménagements divers sur l'axe routier Granville Avranches, sollicitant la désignation d'un garant pour la concertation sur ce projet, en application de l'article L.121-17, et selon les modalités des articles L. 121-16 et L. 121-16-1 ;

Après en avoir délibéré,

Décide :

Article 1^{er}

M. Bruno BOUSSION est désigné garant de la concertation préalable sur le projet d'aménagements divers sur l'axe routier Granville Avranches.

Article 2

La présente décision sera publiée au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 13 janvier 2025.



Signature numérique de Marc
PAPINUTTI marc.papinutti
Date : 2025.01.13 17:52:11
+01'00'

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Commission nationale
du débat public

Décision n° 2025 / 52 / GRANVILLE AVRANCHES / 2 du 5 mars 2025 relative au projet d'aménagements divers sur l'axe routier GRANVILLE AVRANCHES (50)

La Commission nationale du débat public,

Vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et notamment l'article L.121-15-1 et suivants ;

Vu la décision n° 2025 / 3 / GRANVILLE AVRANCHES / 1 du 13 janvier 2025 relative au projet d'aménagements divers sur l'axe routier GRANVILLE AVRANCHES (50) ;

Après en avoir délibéré,

Décide :

Article 1^{er}

Mme Sophie MARIE est désignée garante de la concertation préalable sur le projet d'aménagements divers sur l'axe routier Granville Avranches, en complément de M. Bruno BOUSSION précédemment désigné.

Article 2

La présente décision sera publiée au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 5 mars 2025.



Signature numérique de Marc
PAPINUTTI marc.papinutti
Date : 2025.03.05 18:36:54 +01'00'

Le Président
M. Papinutti

Annexe 3 : Lettre de mission



Le président

Paris, le 6 février 2025

Monsieur,

Lors de la séance plénière du 13 janvier 2025, la Commission nationale du débat public vous a désigné garant du processus de concertation préalable pour le projet d'aménagement de l'axe routier Granville - Avranches porté par le conseil départemental de la Manche.

Je vous remercie d'avoir accepté cette mission d'intérêt général et je souhaite vous préciser les attentes de la CNDP pour celle-ci.

1 - Rappel du cadre légal et des objectifs de la concertation préalable

Cadre légal de la concertation préalable en application de l'article L. 121-17 du code de l'environnement

En application de l'article L.121-17 du code de l'environnement, « *la personne publique responsable du plan ou programme ou le maître d'ouvrage du projet peut prendre l'initiative d'organiser une concertation préalable, soit selon des modalités qu'ils fixent librement, soit en choisissant de recourir à celles définies à l'article L.121-16-1. Dans les deux cas, la concertation préalable respecte les conditions fixées à l'article L.121-16.* ».

Objectifs de la concertation préalable :

Le champ de la concertation est particulièrement large. L'article L.121-15-1 du code de l'environnement précise que la concertation préalable permet de débattre :

- de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques du projet ou des objectifs et principales orientations du plan ou programme ;
- des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire ;
- des solutions alternatives, y compris pour un projet, de l'absence de mise en œuvre ;
- des modalités d'information et de participation du public après concertation préalable.

Annexe 4 : Courrier de Monsieur le Président MORIN à Monsieur le Ministre des Transports



Saint-Lô, 2 juillet 2025

LE PRESIDENT

Monsieur le Ministre,

Depuis le mardi 24 juin et jusqu'au lundi 22 septembre 2025, le Département mène une concertation préalable pour la modernisation de l'axe Granville-Avranches. Afin de garantir sa neutralité, elle a été placée sous l'égide de deux garants de la Commission nationale du débat public (CNDP).

Le projet du Département pour cette liaison très fréquentée a comme objectifs principaux de remédier aux congestions croissantes et aux problèmes de sécurité routière, tout en respectant l'environnement.

Parce que le précédent projet datant de 2006 a été refusé par l'Etat en 2021, considérant qu'il n'était plus conforme à la réglementation, le Département a repensé son approche pour une proposition sectorisée en phase avec les attentes des services instructeurs. Ainsi, le projet initial de construction d'une 2X2 voies en tracé neuf a été remplacé par une stratégie d'aménagement progressive et localisée le long de l'itinéraire existant. Cette réflexion, soumise désormais à la population, prévoit des aménagements à court terme mais aussi des projets plus ambitieux à long terme, tels que des contournements localisés et des créneaux de dépassement pour améliorer le quotidien des riverains et usagers de la route.

Toutefois, même s'ils reconnaissent la qualité de l'étude et le pragmatisme de la proposition du Département, les parlementaires de la Manche ont souhaité vous rencontrer en m'invitant à me joindre à eux, estimant que cette approche est perfectible au regard des enjeux exprimés par les riverains, salariés, professionnels de la route et touristes empruntant cette liaison.

Les parlementaires ont exposé leur souhait de proposer un projet pour l'axe Granville-Avranches, qui reprendrait le principe d'une voie express du projet initial du Département pour améliorer circulation et cadre de vie des zones du Croissant, de la Maréchalerie et de la Havaudière. Je rejoins nos représentants dans leur analyse, étant moi-même particulièrement sensible aux difficultés et nuisances quotidiennes des riverains de l'axe.

Monsieur Philippe Tabarot
Ministre chargé des Transports
Ministère de l'Aménagement du territoire et de la Décentralisation
Hôtel de Roquelaure
246 boulevard Saint-Germain
75100 PARIS

Conseil départemental de la Manche - 50050 Saint-Lô cedex - T. 02 33 055 550

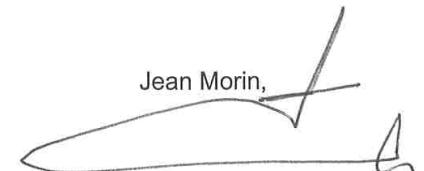
manche.fr

Sachant la réglementation et les contraintes environnementales attachées aux projets routiers, la raison impérative d'intérêt public majeur au sens de l'article L. 411-1 du Code de l'environnement est une clef de la faisabilité d'une telle opération.

La concertation préalable en cours permettra dans quelques semaines de connaître les attentes précises de la population pour cet axe. S'il s'avère alors qu'un consensus solide a émergé pour l'aménagement d'une voie express, et que l'Etat estime quant à lui que cela pourrait répondre à une raison impérative d'intérêt public majeur, je proposerai au Conseil départemental de modifier en ce sens le projet d'aménagement de l'axe Granville-Avranches.

Au cours de notre échange du 24 juin dernier, vous nous avez dit soutenir l'intérêt d'un projet conciliant enjeux du territoire et préservation de l'environnement, et vouloir faciliter l'émergence d'une solution alternative plus ambitieuse. Je vous saurais gré de nous confirmer ce soutien et l'accompagnement constructif des services de l'Etat dans la Manche, tant cette position est attendue par la population et les élus du territoire.

Je vous remercie pour cette rencontre positive au bénéfice potentiel des riverains et usagers de l'axe Granville Avranches et vous prie de croire, Monsieur le Ministre, à l'assurance de mes respectueuses salutations.



Jean Morin,
Président du conseil départemental

Avec l'approbation et le soutien des parlementaires de la Manche

Béatrice Gosselin,

Sénatrice

David Margueritte,

Sénateur

Bertrand Sorre,

Député

Adresses e-mail

Madame Béatrice Gosselin : b.gosselin@senat.fr

Monsieur David Margueritte : d.margueritte@senat.fr

Monsieur Bertrand Sorre : bertrand.Sorre@assemblee-nationale.fr

Annexe 5 : Lettre ouverte de 11 associations

Répondre | Supprimer Courrier indésirable | ...



La concertation de la population et le projet plaidé par le Président du Département



Alain Cabos <alain.cabos@wanadoo.fr>

ju. 10/07/2025 23:35

A: Sophie Marie; bruno.boussion

Cc:

Répondre |



Reçu de réception

Ce message a été envoyé avec une importance haute.

Lettre "ouverte" à l'attention des Garants de la CNOP
en charge de la concertation relative au projet de l'aménagement routier Granville - Avranches
Mme Sophie MARIE
Mr Bruno BOUSSION

De la part des 11 associations suivantes :

Agissons pour le climat GTM
Association pour un aménagement protecteur de
l'environnement de la route Granville-Avranches
Collectif train Sud Manche
Les amis de l'Anse de Hérel
Manche Nature
Maisons Paysannes de France Basse Normandie

Maisons Paysannes de France Basse Normandie
Pour la Promotion des Ports de Granville APPG
Rencontres granvillaises
Strong Hugg
Un avenir avec les Saint-Pairais
Vie et Mémoire du Vieux Granville

Concerné : le projet d'aménagement routier GRANVILLE - AVRANCHES
Le processus de CONCERTATION démarré le 23 juin dernier

Le 10 juillet 2025

Madame, Monsieur,

Le 24 juin dernier - c'est-à-dire dès le lendemain du démarrage de cette concertation - Jean MORIN, Président du Département a rencontré le Ministre des Transports en présence de trois parlementaires manchois pour lui présenter, non pas le Projet du Département mais un tout autre Projet basé sur le tracé initial de la 2 fois 2 voies. Il plaide, en effet, pour un contournement un peu plus large au niveau de la zone du Croissant à Saint-Pair-sur-Mer « qui renouvelait sensiblement au contournement initial du précédent projet, non pas en 2x2 voies mais 2X1 et qui permettrait aux habitants de la Maréchallerie et de la Hayaudière de retrouver une relative tranquillité par rapport à son autre projet » (sic). Source = <https://www.francebleu.fr/info/transport/axe-granville-avranches>

Nous venons vers vous, aujourd'hui, car, nous voici en situation de pleine confusion. Nous, nous sommes - avec nos adhérents et nos amis - totalement désorientés car,
• d'une part, nous nous mobilisons dans le cadre du processus actuel de concertation lancé par le Département, sous l'autorité de son Président,
• d'autre part, le Président, lui-même, milite - en plein cœur de cette concertation - pour un tout autre projet que celui qui fait l'objet de cette concertation.

Un deuxième processus de concertation devrait-il s'ensuivre ?
Dans cette hypothèse, stopper immédiatement le processus actuel s'imposeraît.

On ne peut, en effet, continuer à nous impliquer si la transparence et l'impartialité de la concertation ne sont plus garanties et si les conditions assurant son bon déroulement ne sont pas réunies.
Votre mission étant de préconiser les modalités de concertation à mettre en œuvre et de veiller à la complétude des informations, nous vous sollicitons.

Veuillez agréer, Madame, Monsieur, l'assurance de notre considération distinguée

Pour les associations co-signataires
Alain CAIOS
06 98 03 38 32 / alain.cabos@wanadoo.fr

Annexe 6 : Réponse des garant.e.s à la lettre ouverte des 11 associations



Monsieur Alain CABOS
Représentant de 11 associations

Objet : concertation axe Granville Avranches

Le 24/07/2025

Monsieur ,

Par votre mail en date du 10 juillet 2025 que vous nous avez adressé à Madame Sophie MARIE et à moi-même, vous précisez représenter 11 associations. Il aurait été souhaitable que les présidents de celles-ci soient également signataires de celui-ci.

Il m'apparaît nécessaire de reprendre point par point ce qui à vous lire, vous place « en situation de pleine confusion » et vous conduit à vous interroger sur la pertinence qu'il y aurait à poursuivre la concertation en cours.

Préalablement, je me permettrais de vous rappeler que le rôle assigné aux garant.e.s en application de l'article L.121-17 du code de l'environnement est d'être « le prescripteur des modalités de la concertation », charge au maître d'ouvrage de suivre celles-ci ou non, puis à l'issue de la concertation, de rendre compte en toute indépendance et transparence du déroulement de celle-ci et de faire une synthèse des arguments développés par le public.

A l'appui de vos observations, vous indiquez : « *Le 24 juin dernier - c'est-à-dire dès le lendemain du démarrage de cette concertation – Jean MORIN, Président du Département a rencontré le Ministre des Transports en présence de trois parlementaires manchois...* ». Il y a lieu de préciser que cette rencontre s'est tenue à l'initiative de Madame GOSSELIN, Sénatrice de la Manche. Le communiqué qui a suivi a été envoyé par les parlementaires présents.

Lors de la réunion publique qui s'est tenue à Granville le 3 juillet, Madame GOSSELIN, Sénatrice de la Manche, a rappelé qu'elle faisait « *partie de ses parlementaires qui sont allés voir M. le Ministre* » indiquant que le Président MORIN était avec eux. Dans son courrier à l'attention du Ministre en date de 2 juillet 2025, M. le Président MORIN précise « *Les parlementaires ont exposé leur souhait ...* ».

Il nous paraît important que le contexte de cette rencontre soit mieux précisé.

Sur le fond, par ce courrier du 2 juillet approuvé et soutenu par les parlementaires de la Manche et remis aux médias le 4 juillet, il est fait référence au fait que c'est le résultat de la concertation qui « *permettra de connaître les attentes précises de la population pour cet*



axe ... conditionnant une évolution du projet vers une voie express au fait qu'un consensus solide se dégage et que l'Etat estime quant à lui que cela pourrait répondre à une raison impérative d'intérêt public majeur »

Dans ce contexte, il nous paraît que les modalités de cette concertation telles qu'elles ont été retenues par le Conseil Départemental avec notamment la possibilité pour les associations de déposer un cahier d'acteur, sont de nature à ce que chacune des 11 associations s'exprime non seulement sur le projet présenté mais également sur les différentes propositions alternatives dont nous avons tous été témoins.

Je vous invite à consulter le site de la concertation sur lequel ont été déposés les comptes rendus des différentes réunions et ateliers.

Vous voudrez bien transmettre cette réponse aux différentes associations. De notre côté, nous demanderons au Conseil Départemental que nos échanges soient publiés sur le site de la concertation ainsi que le courrier du Président Morin.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de ma considération distinguée

Bruno BOUSSION
Garant CNDP

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Bruno BOUSSION'.

Pièces jointes :

- Mail de Monsieur CABOS
- Lettre du Président MORIN à Monsieur le Ministre des transports

