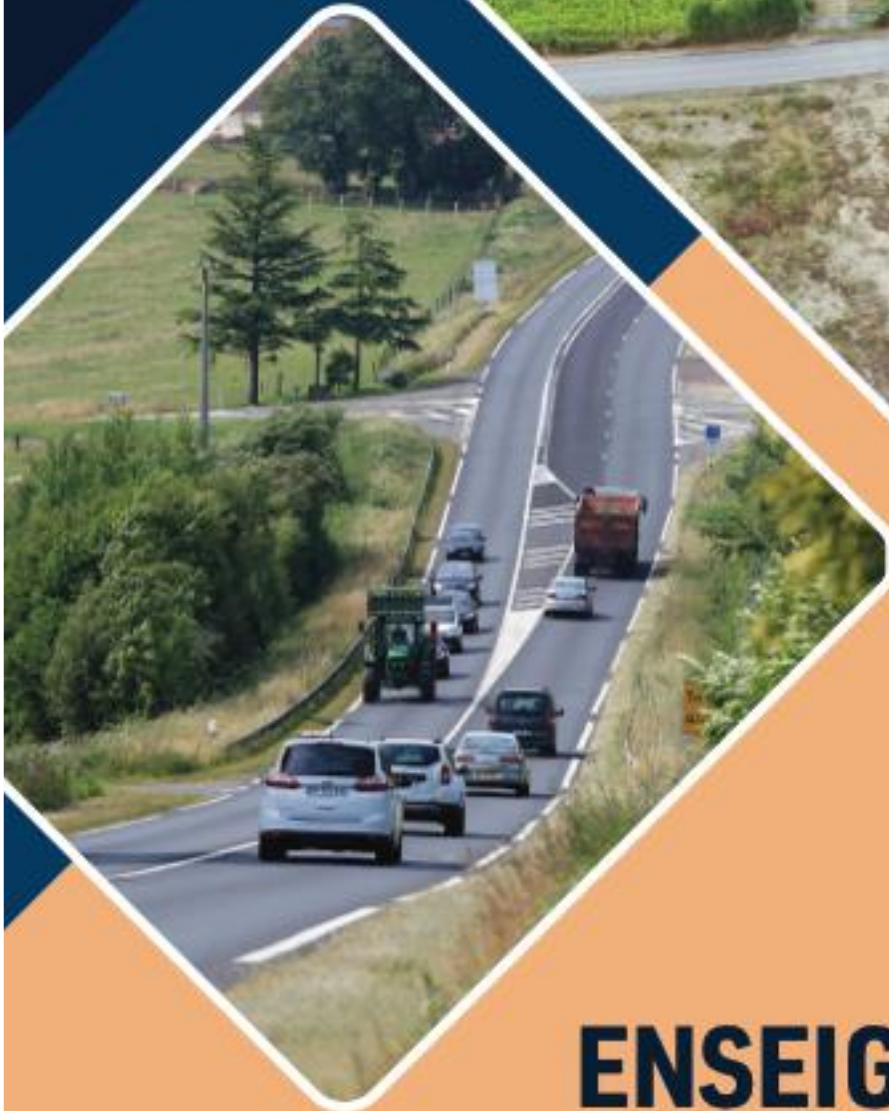
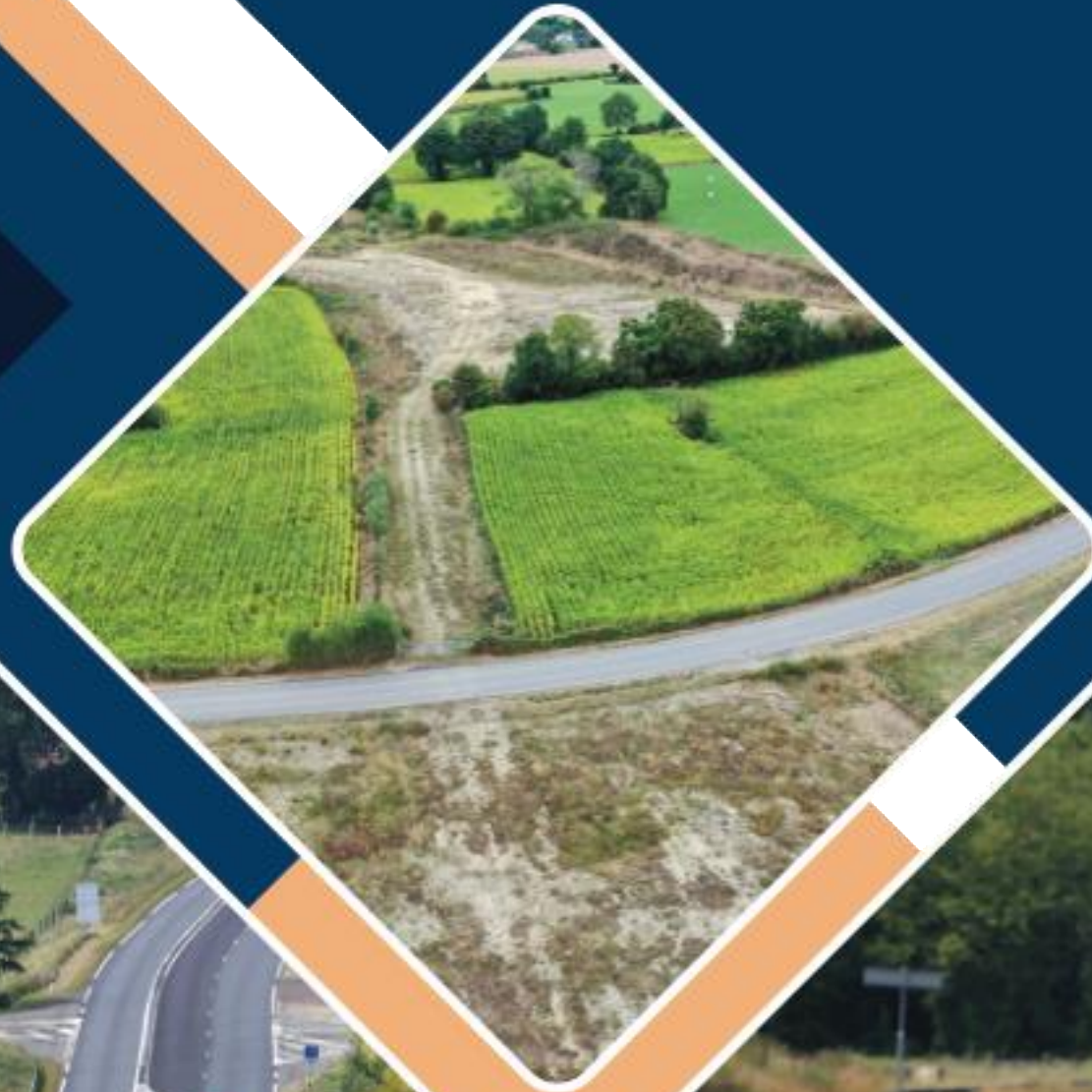


PROJET D'AMÉNAGEMENT **GRANVILLE** **» AVRANCHES**

DU 23 JUIN
AU 22 SEPTEMBRE 2025



**ENSEIGNEMENTS
DE LA MAÎTRISE
D'OUVRAGE**



LA MANCHE
LE DÉPARTEMENT 

Table des matières

Préambule	4	3.2.1 Réunions publiques (4 au total)	17
1. Un projet de modernisation structurant, progressif, contextualisé	5	3.2.2. Ateliers participatifs :	18
1.1 Présentation du maître d'ouvrage.....	5	3.3 Répartition de la participation par commune.....	18
1.2 Objectifs, logique et phasage.....	5	4. Présentation et analyse qualitatives des actions participatives.....	21
1.3 Présentation des variantes et des secteurs à enjeux.....	6	4.1 Réunion publique d'ouverture à Avranches.....	21
1.3.1. Secteur de la Zone d'Activités du Croissant (commune de Saint-Pair-sur-Mer)	6	4.2 Réunion publique à Granville	21
1.3.2 Secteur de la Havaudière (commune de Saint-Pierre-Langers)	7	4.3 Réunion publique à Folligny	22
1.3.3. Secteur de Marcey-les-Grèves	8	4.4 Réunion publique de clôture à Sartilly-Baie-Bocage	22
1.4 Objectifs de la concertation préalable	10	4.5 Atelier géographique – Secteur de la Havaudière.....	23
1.5 Cadre réglementaire et rôle des garants CNDP	11	4.6 Atelier géographique ZA du Croissant.....	23
2. Déroulement et modalités de la concertation.....	11	4.7 Atelier géographique – secteur entre Sartilly-Baie-Bocage et Marcey-les-Grèves.....	24
2.1 Période et durée de la concertation	11	4.8 Atelier thématique sur l'environnement et les mobilités douces et alternatives.....	24
2.2 Modalités d'information et de communication mises en place.....	12	4.9 Atelier thématique sur la circulation, le trafic et les contournements et déviations.....	25
2.2.1 Site internet dédié	12	4.10 Atelier thématique sur le développement économique et l'agriculture	25
2.2.2 Réseaux sociaux et campagnes publicitaires digitales	13	5. Synthèse des contributions des registres dématérialisée et papiers.....	26
2.2.3 Panneaux grand format.....	13	5.1 Les grandes thématiques exprimées.....	27
2.2.4 Presse locale et spots radio	14	5.2 Les grandes thématiques identifiées.....	27
2.2.5 Le courrier aux habitants.....	14	5.3. Nuages de mots généraux	75
2.3 Dispositifs de recueil des avis	14	5.4 Analyse des contributions par commune	75
2.3.1 Réunions publiques	14	5.5 Analyse croisée des contributions par communes.....	108
2.3.2 Ateliers participatifs	15	5.6 Analyse de l'évolution des contributions au cours de la concertation.....	108
2.3.3 Permanences.....	15	5.6.1 Début de concertation (23 juin – 3 juillet).....	109
2.3.4 Registres papier et numérique.....	15	5.6.2 Milieu de concertation (juillet – août)	109
2.3.5 Cahier d'acteurs pour les associations	15	5.6.3 Rentrée et reprise de la concertation (septembre).....	109
2.5. Une concertation largement relayée par la presse locale et régionale.....	15	5.6.4 Lecture globale	110
2.6 Actions complémentaires mises en place.....	16	6. Analyse des contributions issues des cahiers d'acteurs	110
2.6.1 Stands sur les marchés et supermarchés	16	6.1 Analyse par acteur.....	110
3. Chiffres de la participation	17	6.2 Analyse croisée et enseignements à tirer des cahiers d'acteurs.....	119
3.1 Participation globale à la concertation.....	17	6.2.1. Répartition des positions exprimées	119
3.1.1 Statistiques des réunions publiques.....	17	6.2.2 Les arguments principaux selon les positions	120
3.1.2 Statistiques des registres dématérialisés et papiers	17	6.2.3 Lignes de fracture et points de convergence	122
3.1.3 Statistiques de la participation aux permanences, centres commerciaux, tractage.....	17	7. Conclusion du bilan des dispositifs de concertation	123
3.2 Détail par type de réunion.....	17		

8. La décision du Département de la Manche..... 123

9. Réponses aux garants..... 125

9.1 Observations des garants sur le déroulement de la concertation.....125

9.2 Réponses apportées par le maître d’ouvrage.....127

9.2.1 Les propositions alternatives d’aménagement 127

9.3 – Recommandations des garants.....129

Préambule

L'axe routier Granville-Avranches (RD673) constitue un maillon structurant du réseau départemental, reliant le territoire du Granvillais au pôle d'Avranches et facilitant l'accès à l'A84. Cet axe joue un rôle essentiel pour les déplacements pendulaires, le transport des marchandises et le développement économique local, notamment pour les activités liées au tourisme et aux filières économiques du Sud-Manche.

Historiquement, un projet de mise à 2x2 voies à cet axe avait été étudié par le Département de la Manche dans les années 2000, aboutissant en 2006 au dépôt d'un dossier de demande de Déclaration d'Utilité Publique (DUP). Ce projet visait à créer une infrastructure routière sur environ 28 km, avec un tracé neuf partiellement décalé de l'existant. L'itinéraire Longueville – Avranches a été déclaré d'utilité publique (DUP) par arrêté préfectoral en 2006, ce qui a permis la réalisation de deux contournements majeurs : celui de Sartilly-Baie-Bocage (mis en service en 2015) et celui de Marcey-les-Grèves (mis en service en 2019). En 2020, dans le cadre d'un projet visant à compléter l'aménagement en 2x2 voies sur les sections restantes, une demande d'autorisation environnementale (DAE) a été instruite par les services de l'État concernant le reste du tracé. Cette autorisation a été refusée en 2021, notamment en raison de l'impact du projet sur les zones humides, de l'insuffisance des mesures de compensation, de l'absence d'analyse de variantes et de l'obsolescence des études de trafic. Ce refus, conjugué à la caducité de la DUP, a conduit le Département à réévaluer entièrement sa stratégie d'aménagement de l'axe Granville-Avranches, en privilégiant une approche plus progressive, localisée et respectueuse des enjeux environnementaux et réglementaires actuels. Depuis, des aménagements ponctuels ont été réalisés (création de créneaux de dépassement, amélioration de carrefours, sécurisation de sections), mais le besoin d'une vision globale sur cet axe reste prégnant compte tenu :

- de la croissance des trafics, notamment touristiques et pendulaires,
- des besoins de sécurisation de la circulation,
- de l'accompagnement du développement du territoire.

Le Département de la Manche a ainsi engagé une nouvelle réflexion sur la modernisation de l'axe Granville-Avranches dans une approche graduée et adaptée, visant à **améliorer la sécurité, la fluidité et l'accessibilité tout en intégrant les enjeux environnementaux et agricoles.**

Dans ce cadre, le Département a souhaité associer le public et les acteurs locaux en amont des décisions, à travers une **concertation préalable sous l'égide de la commission nationale du débat public (CNDP)**, afin de recueillir les attentes, les préoccupations et les propositions des habitants, des élus, des associations et des acteurs économiques concernant l'avenir de cet axe structurant.



Figure 1 : photo d'un axe routier

1. Un projet de modernisation structurant, progressif, contextualisé

1.1 Présentation du maître d'ouvrage

Le Département de la Manche (CD50) est compétent en matière d'aménagement, d'entretien et d'exploitation des routes départementales, contribuant ainsi à garantir la sécurité, la qualité et la fluidité des déplacements sur l'ensemble du territoire manchois.

Acteur central de l'aménagement du territoire, le Département de la Manche veille à concilier :

- les besoins de mobilité quotidienne des habitants,
- le soutien aux activités économiques et touristiques,
- la sécurité des usagers,
- et le respect des engagements environnementaux et de transition écologique.

Le Département de la Manche gère un réseau routier de 7 780 km, dont fait partie la RD673 reliant Granville et Avranches. Dans le cadre de la modernisation de cet axe, le Département de la Manche, en tant que maître d'ouvrage, a la responsabilité :

- de définir les besoins d'aménagement,
- d'étudier les variantes possibles,
- de réaliser les études techniques et environnementales,
- d'organiser la concertation préalable avec le public,
- d'assurer le financement, la maîtrise d'œuvre et la réalisation des travaux lorsque le projet est validé.

Le Département porte ce projet dans une logique de co-construction avec les habitants, les élus et les acteurs du territoire, afin de concilier les impératifs de mobilité avec les enjeux de sécurité, d'accessibilité, de cadre de vie et de protection de l'environnement.

1.2 Objectifs, logique et phasage

Le projet de modernisation de l'axe Granville–Avranches (RD673) repose sur une approche graduée et contextuelle. Il vise à sécuriser et fluidifier un itinéraire structurant pour le Sud-Manche, en conciliant développement territorial et préservation des milieux naturels. Il ne s'agit pas d'un projet uniforme, mais d'une démarche par secteurs, s'adaptant aux enjeux locaux.

Historiquement pensé comme un aménagement linéaire en 2x2 voies, le projet a été profondément réorienté après le rejet, en 2021, de l'autorisation environnementale par l'État. En cause : des impacts jugés excessifs sur les zones humides, les milieux naturels et agricoles, ainsi qu'un manque d'alternatives présentées. Le Département de la Manche a donc fait le choix d'une stratégie plus sobre, plus réactive et plus respectueuse des équilibres territoriaux.



Figure 2 : carte générale du projet

Cette nouvelle logique repose sur trois piliers :

- **La sécurité** : traiter les zones accidentogènes par des aménagements ciblés (giratoires, bandes multifonctions, franchissements sécurisés), en particulier dans les secteurs à forte cohabitation entre flux automobiles, agricoles, piétons et cyclistes.
- **La fluidité** : réduire les congestions, notamment en entrée de Granville (ZA du Croissant) et à Marcey-les-Grèves, en travaillant sur la hiérarchisation des flux, les créneaux de dépassement et les contournements localisés.
- **La préservation des ressources** : limiter l'artificialisation des sols et préserver les zones humides et agricoles, conformément aux objectifs du « zéro artificialisation nette » (ZAN) à horizon 2050.

Le phasage proposé s'articule en deux grandes séquences :

- **Phase 1 (2024–2026)** : mise en œuvre rapide d'aménagements légers sur l'existant, ne nécessitant pas d'autorisation environnementale (création de bandes multifonctions, recalibrages ponctuels, giratoires).
- **Phase 2 (2028–2030)** : études et réalisations de projets plus structurants (contournements localisés, créneaux de dépassement, nouvelles liaisons), soumis à procédures réglementaires, notamment en matière environnementale.

Cette démarche modulaire permet d'agir rapidement là où les besoins sont les plus pressants, tout en conservant la possibilité d'ajustements à moyen terme selon les retours de la concertation, les évolutions réglementaires et les dynamiques locales.

1.3 Présentation des variantes et des secteurs à enjeux

Plutôt qu'un aménagement linéaire et uniforme, le Département de la Manche a fait le choix **d'une approche par secteur**. Cette orientation répond à la volonté de mieux adapter les réponses aux problématiques locales, en tenant compte des contraintes environnementales, des usages existants, et des attentes exprimées par les habitants et les acteurs du territoire.

Ce découpage permet de concentrer les efforts là où les tensions sur l'axe sont les plus marquées — que ce soit en matière de sécurité, de congestion ou d'insertion territoriale — tout en limitant les impacts sur les espaces sensibles. Il reflète une stratégie de modernisation progressive, différenciée, plus réaliste et plus réactive face aux enjeux de mobilité et d'aménagement, et d'impacts sur l'environnement.

Trois secteurs prioritaires ont ainsi été identifiés :

- **La zone d'activités du Croissant à Saint-Pair-sur-Mer**, marquée par un trafic intense, une forte urbanisation et des problématiques de sécurité aux abords des hameaux.
- **Le hameau de la Havaudière à Saint-Pierre-Langers**, point de passage étroit et accidentogène, où cohabitent flux automobiles, piétons et riverains dans un cadre paysager sensible.
- **Le barreau de liaison entre Sartilly-Baie-Bocage et Marcey-les-Grèves**, secteur charnière entre deux contournements existants, dont la vocation et l'utilité à long terme font débat.

Chacun de ces secteurs a fait l'objet de propositions de variantes soumises à la concertation, avec pour objectif de dégager collectivement des priorités d'aménagement adaptées au territoire.

1.3.1. Secteur de la Zone d'Activités du Croissant (commune de Saint-Pair-sur-Mer)

À la sortie sud de Granville, la zone d'activités du Croissant constitue un point névralgique de l'axe Granville–Avranches. Ce secteur se caractérise par une forte densité de circulation, des tensions récurrentes sur le trafic, ainsi qu'une cohabitation délicate entre les différents usagers. Il est également bordé de zones résidentielles, d'exploitations agricoles et de milieux naturels sensibles, ce qui rend tout aménagement particulièrement contraint. Trois variantes ont été soumises à la concertation :



Figure 3 : carte de la variante A de la ZA du Croissant

Variante A : création d'un contournement complet de la zone d'activité sur 2,3 km, entre le giratoire de la « CCI », au sud et la RD971, afin de réduire significativement le trafic dans la ZA du Croissant. Cette variante intègre également la création d'un nouveau giratoire à Saint-Planchers (RD971) et l'aménagement sécurisé de la RD572 en une voie de 6 m de largeur, complétée par des bandes multifonctions d'une largeur de 1,5 mètre de part et d'autre de la voie.



Figure 4 : carte de la variante B de la ZA du Croissant

Variante B : création d'un contournement plus court de 1,5 km, entre le giratoire du « Croissant » et la RD971, combiné à l'aménagement d'un tronçon en 2x2 voies sur l'existant, entre le giratoire du « Croissant » et le giratoire de la « CCI ». Cette proposition limite l'impact environnemental tout en améliorant l'accès à la zone d'activités.



Figure 5 : carte de la variante C de la ZA du Croissant

Variante C : aménagement sur place de la traversée, avec une 2x2 voies, sur 1,7 km entre le giratoire RD971/RD673 et le giratoire de la « CCI ». Cette solution n'implique pas de tracé neuf et améliore la fluidité du trafic, sans réduire la circulation dans la zone du Croissant, mais intervient au cœur d'un tissu urbains

1.3.2 Secteur de la Havaudière (commune de Saint-Pierre-Langers)

Le hameau de la Havaudière, situé à mi-parcours entre Granville et Avranches, constitue un point de vigilance identifié dès les premières études du projet. Le tracé actuel, étroit et sinueux par endroits, traverse une zone résidentielle peu dense, caractérisée par des accès directs depuis les habitations, l'absence d'aménagements piétons sécurisés et une cohabitation délicate entre les véhicules motorisés et les mobilités actives.

La perception locale du risque routier et des nuisances liées à la circulation est particulièrement forte parmi les riverains.

Deux variantes ont été soumises à la concertation :



Figure 6 : carte de la variante A du secteur de la Havaudière

Variante A : aménagement sur place de la route actuelle. Elle prévoit un rétrécissement de la chaussée, la création d'une longue chicane, des trottoirs, et l'installation de carrefour avec feux tricolores, le tout permettant une sécurisation de la traversée du hameau. Cette variante prévoit également des créneaux de dépassement sur 1,8km entre le giratoire du Château et le giratoire de la Ville. Elle conserve l'infrastructure sur place et s'inscrit dans une logique de maîtrise foncière.

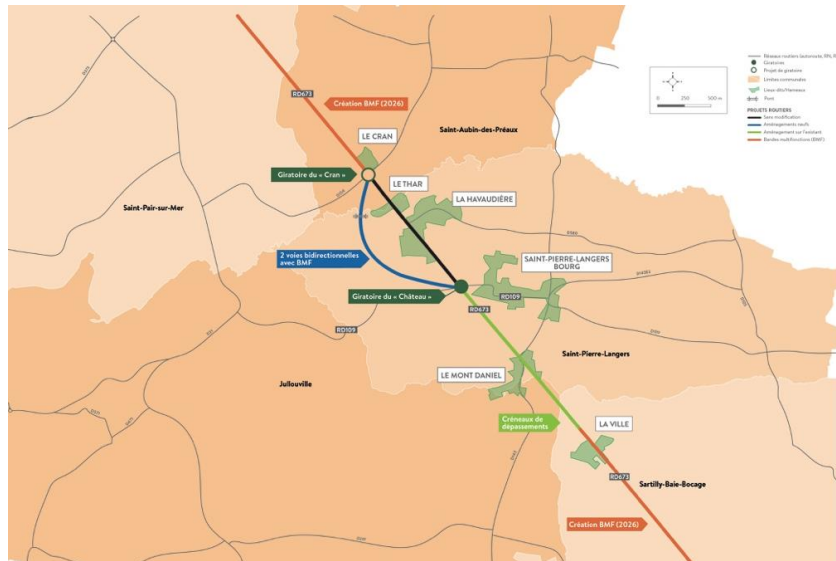


Figure 7 : carte de la variante B du secteur de la Havaudière

Variante B : création d'un contournement neuf au sud du hameau, avec franchissement du Thar par un viaduc d'environ 150 mètres de long, pour limiter les impacts sur l'environnement et raccordement à l'axe RD673 via deux giratoires. Cette variante vise à délester la Havaudière du trafic de transit. Elle prévoit également des crêneaux de dépassement sur 1,8km entre le giratoire du Château et le giratoire de la Ville

1.3.3. Secteur de Marcey-les-Grèves

Ce secteur correspond à la portion d'axe située entre deux contournements existants : celui de Sartilly, ouvert en octobre 2015, et celui de Marcey-les-Grèves, mis en service en septembre 2019. Aujourd'hui, la liaison entre ces deux infrastructures s'effectue sur une voirie partiellement recalibrée, traversant des zones agricoles et ponctuellement urbanisées.

Trois variantes d'aménagement ont été soumises à la concertation :



Figure 8 : carte de la variante A du secteur Sartilly-Baie-Bocage/Marcey-les-Grèves

Variante A : création d'un aménagement neuf, en route bidirectionnelle à deux voies à 80km/h, pour relier directement les deux contournements, en contournant le hameau de la Butte à Gros. Cette nouvelle route nécessite un échangeur avec giratoire pour rétablir les accès à la RD241 et des ouvrages d'art pour établir les accès à la RD231 et à la RD105. Un pont d'environ 110 m est aussi créé pour franchir le cours d'eau « l'Allemagne ».



Figure 9 : carte de la variante B du secteur Sartilly-Baie-Bocage/Marcey-les-Grèves

Variante B : maintien de l'itinéraire existant entre Sartilly et Marcey-les-Grèves, avec la réalisation de crêneaux de dépassement d'environ 1,8 km entre le giratoire de la « Butte à Gros » et la RD231. Les accès seront également sécurisés, notamment celui de la RD241, où un ouvrage spécifique est à l'étude pour faciliter les croisements en toute sécurité

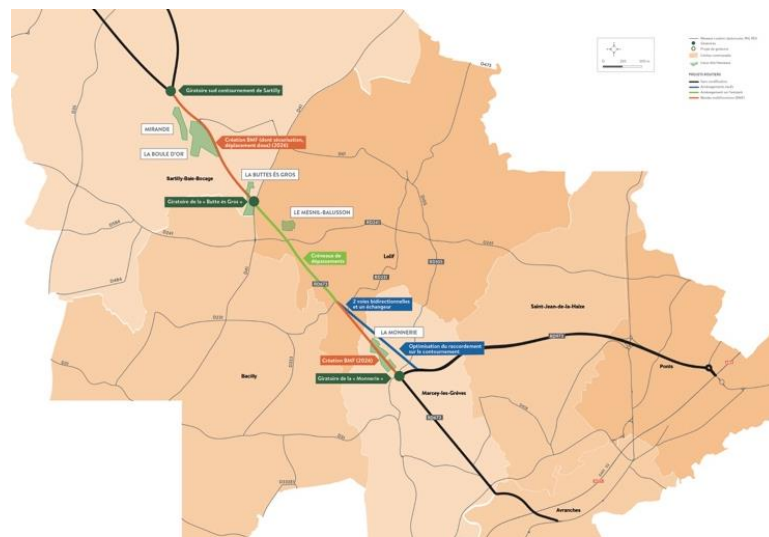


Figure 10 : carte de la variante C du secteur Sartilly-Baie-Bocage/Marcey-les-

Variante C : création de créneaux de dépassement sur un linéaire d'environ 1,8 km entre le giratoire de la « Butte à Gros » et la RD23. Les accès seront également mieux sécurisés, notamment au niveau de la RD241, où la construction d'un ouvrage spécifique (pont ou passage) est à l'étude. Cette variante comprend aussi la réalisation d'une section neuve, en deux voies, entre la RD231 et le contournement de Marcey-les-Grèves. Un échangeur sera aménagé au niveau de la RD105 pour faciliter les entrées et sorties.

1.4 Objectifs de la concertation préalable

La concertation préalable relative à la modernisation de l'axe Granville-Avranches s'inscrit dans le cadre des dispositions du Code de l'environnement, permettant d'informer et d'associer le public en amont des décisions relatives aux projets d'aménagement susceptibles d'avoir un impact notable sur l'environnement, l'économie et le cadre de vie.

Cette concertation poursuit plusieurs objectifs principaux :

- > **Partager le diagnostic du territoire et les enjeux de l'axe Granville-Avranches** en matière de sécurité, de fluidité des déplacements, d'accessibilité, de préservation de l'environnement et d'accompagnement du développement local.
- > **Présenter une démarche de projet non figée**, en exposant des **propositions de plusieurs variantes d'aménagement pour chaque zone étudiée** le long de l'axe, permettant d'alimenter le débat et de comparer les atouts et contraintes de chaque solution envisagée.
- > **Recueillir les avis, attentes, préoccupations et propositions de l'ensemble des habitants, élus locaux, acteurs économiques et associatifs**, sans exclusion, afin d'enrichir le projet et de mieux répondre aux besoins du territoire.
- > **Identifier les points de vigilance et les priorités exprimées** par le public, notamment en matière de sécurité routière, de continuité des mobilités douces, de réduction des nuisances, de respect de l'environnement, et de maintien de l'accessibilité aux exploitations agricoles et aux pôles d'activités.
- > **Permettre l'appropriation locale du projet**, en garantissant la transparence de la démarche, l'objectivité des informations transmises et l'intégration des contributions dans les études à venir.

Le Département de la Manche, maître d'ouvrage, a ainsi souhaité que cette concertation contribue activement à **co-construire un projet adapté, équilibré et durable**, permettant d'améliorer la sécurité et la fluidité des déplacements tout en préservant le cadre de vie des riverains et l'environnement.

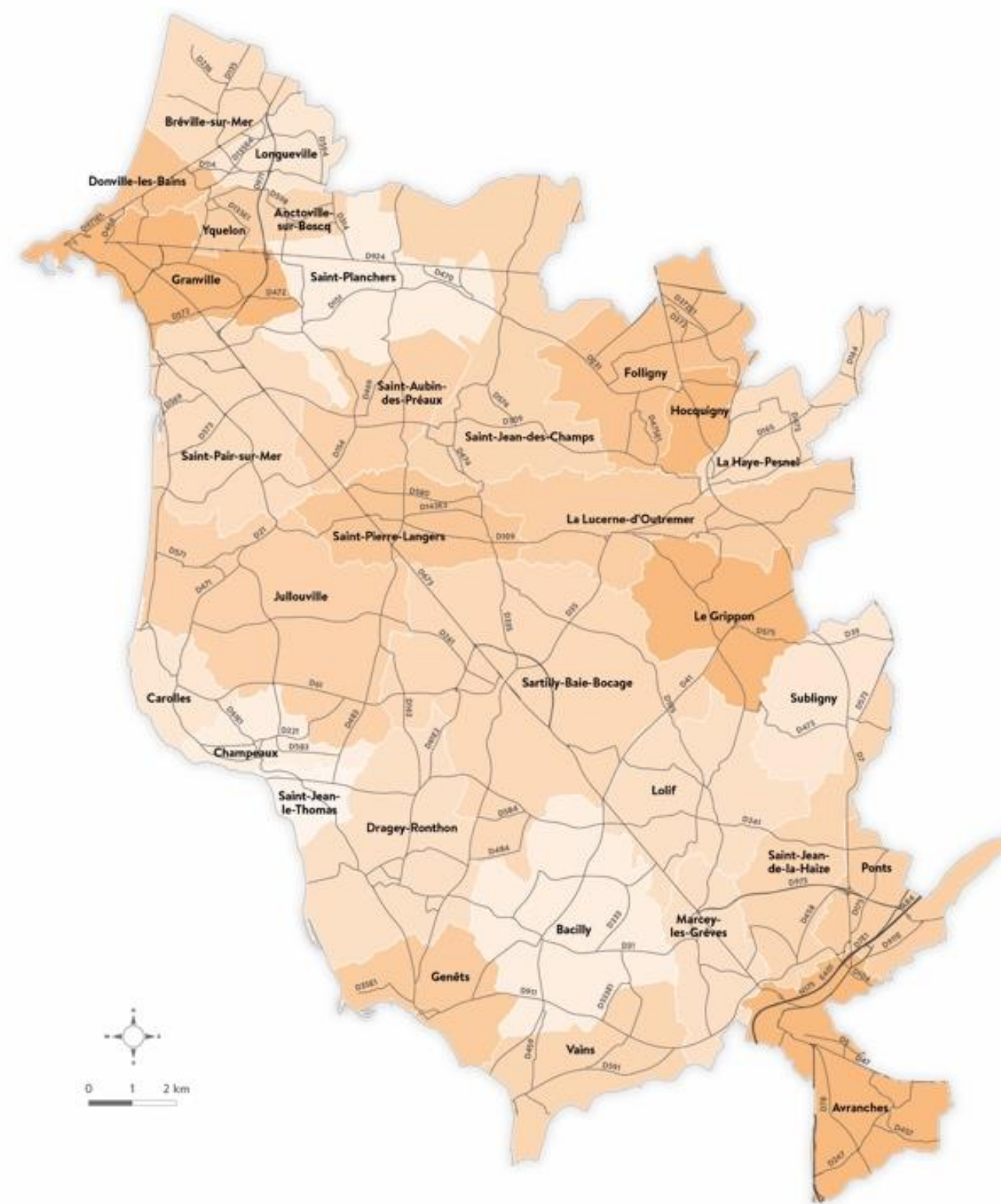


Figure 11 : carte du périmètre de la concertation

1.5 Cadre réglementaire et rôle des garants CNDP

La concertation préalable relative à la modernisation de l'axe Granville-Avranches s'inscrit dans le **cadre du Code de l'environnement (article L.121-15-1 et suivants)**, qui prévoit la mise en place d'une concertation avec le public pour les projets susceptibles d'avoir une incidence significative sur l'environnement et l'aménagement du territoire.

Le Département de la Manche, en tant que maître d'ouvrage, a saisi de façon volontaire la **Commission nationale du débat public (CNDP)** pour qu'elle désigne des garants afin de garantir la qualité, la neutralité et l'impartialité du processus de concertation, conformément à l'article L121-17 du code de l'environnement.

La CNDP a désigné deux garants, **Mme Sophie Marie et M. Bruno Boussion**, pour veiller :

- **Au bon déroulement de la concertation** en s'assurant que l'information mise à disposition du public soit complète, compréhensible et accessible.
- **Au respect des principes de transparence, d'équité et de pluralisme**, permettant à chacun de s'exprimer librement, quelles que soient ses opinions ou sa situation.
- **À la prise en compte effective des contributions du public** par le maître d'ouvrage dans l'analyse et la poursuite du projet. Les garants sont **indépendants du maître d'ouvrage** et n'émettent pas d'avis sur le fond du projet : leur mission est de garantir la qualité du processus participatif et de formuler des recommandations le cas échéant. À l'issue de la concertation, ils établissent un **bilan rendu public**, présentant :
 - les conditions de déroulement de la concertation,
 - le niveau et la qualité de la participation,
 - les principaux thèmes exprimés par le public,
 - et leurs observations et recommandations sur la manière dont la concertation a été conduite.

Le maître d'ouvrage s'engage par ce bilan à **répondre aux garants dans un délai de deux mois** après la publication de leur rapport, précisant la manière dont il prend en compte les enseignements issus de la concertation pour la poursuite du projet.



Figure 12 et 13 : photos des garants de la concertation, Mme Sophie Marie et M. Bruno Boussion

2. Déroulement et modalités de la concertation

2.1 Période et durée de la concertation

La concertation préalable relative à la modernisation de l'axe Granville-Avranches s'est déroulée sur une période de trois mois, **du 23 juin au 22 septembre 2025**, conformément à la décision de la Commission nationale du débat public (CNDP) et au calendrier fixé par le Département de la Manche.

Cette durée a permis :

- **D'assurer l'information progressive du public** en amont et pendant la concertation, afin de permettre à chacun de s'approprier les enjeux du projet.
- **De tenir l'ensemble des réunions publiques, ateliers thématiques et permanences** répartis sur le linéaire de l'axe et dans les communes concernées.
- **De recueillir de manière diversifiée les avis et contributions** des habitants, des élus, des associations, des acteurs économiques et des usagers de l'axe.

Cette période de trois mois a été considérée comme suffisante pour permettre une participation active, tout en laissant le temps aux habitants et acteurs locaux de formuler leurs observations, suggestions et propositions afin d'enrichir les études à venir. Elle a également été conçue pour couvrir la période estivale, particulièrement significative dans ce secteur à forte fréquentation touristique, afin de garantir l'expression d'une diversité de points de vue, y compris ceux des usagers occasionnels de l'axe Granville-Avranches ?

2.2 Modalités d'information et de communication mises en place

Afin de garantir une information complète, accessible et transparente durant la concertation préalable, le Département de la Manche a mis en œuvre plusieurs outils de communication complémentaires pour informer le public et faciliter sa participation.

2.2.1 Site internet dédié

Un site internet spécifique à la concertation a été mis en ligne à l'adresse <http://www.concertation-granvilleavranches.fr/> complété par le site <https://www.manche.fr/> permettant de :

- présenter le projet de modernisation et ses enjeux,
- mettre à disposition le dossier de concertation et les études techniques en téléchargement,
- consulter le calendrier des réunions et permanences,
- déposer des contributions en ligne via un formulaire dédié,
- retrouver les comptes rendus après chaque réunion publique et ateliers participatifs.

Le site internet a enregistré 45 695 visites depuis son ouverture. Parmi ces visiteurs, 8 170 ont téléchargé au moins un document et 1 123 ont déposé au moins une contribution en ligne. Ces chiffres témoignent d'un réel intérêt du public pour le projet et d'une bonne appropriation de la plateforme de concertation.

L'analyse de la fréquentation montre un pic important à l'ouverture du site, correspondant à la phase de lancement de la concertation. Par la suite, la courbe de visites s'est maintenue à un niveau stable, signe d'une attention constante du public tout au long de la démarche. Enfin, on observe un regain d'intérêt à partir du mois de septembre, sans doute lié à la reprise des échanges publics et à la fin des vacances estivales.

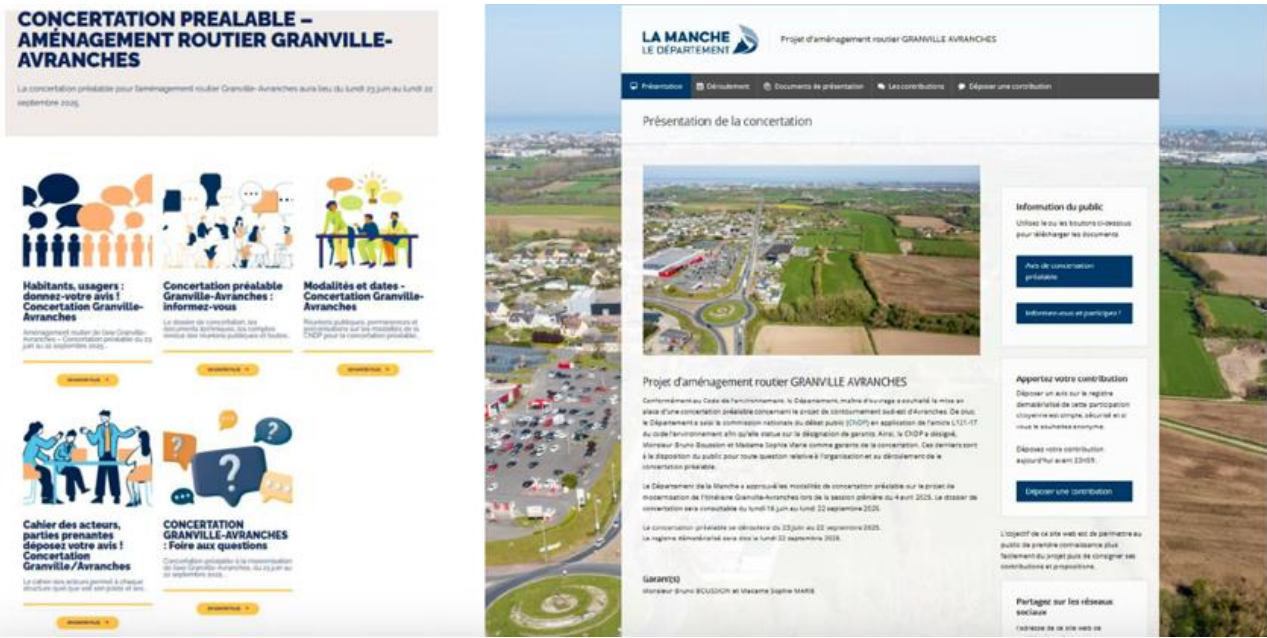


Figure 14 : photos des sites internet de la concertation Avranches-Granville et du Département de la Manche

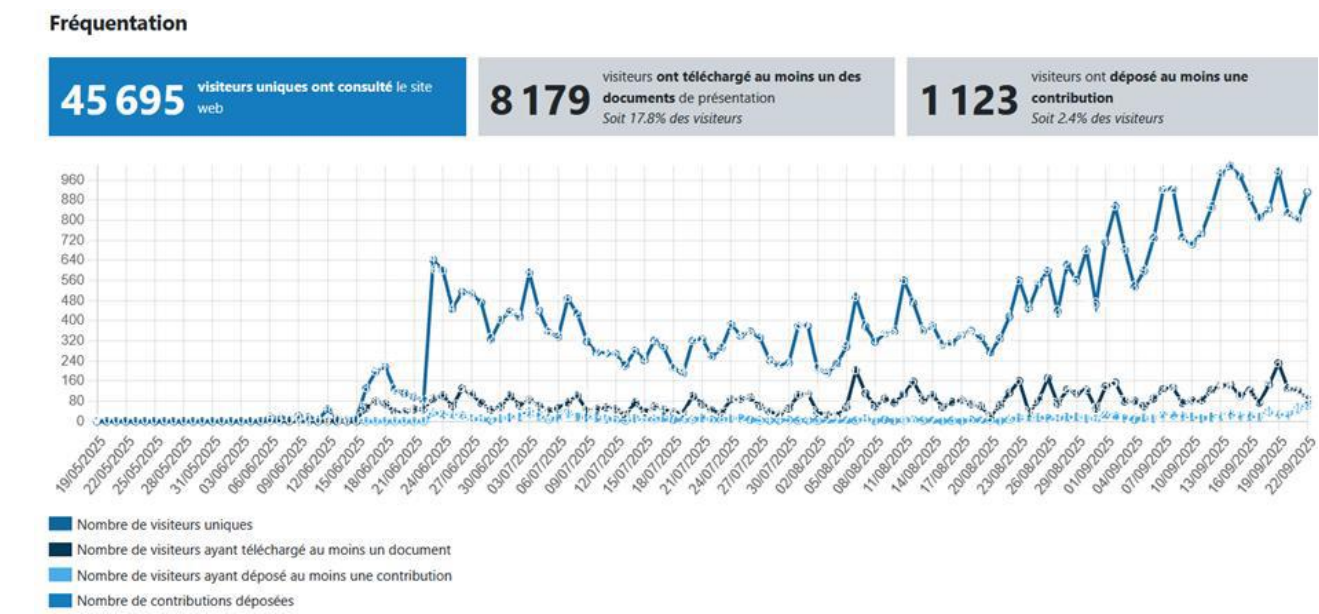


Figure 15 : chiffres de la fréquentation du site internet « concertation-granvilleavranches.fr »

Un courrier unique a été adressé à l'ensemble des mairies du périmètre de concertation, comprenant également des affiches et des flyers dont le nombre a été modulé en fonction de la population de chaque commune. Ces supports ont permis de relayer les éléments essentiels : calendrier de la concertation (23 juin – 22 septembre 2025), modalités de participation (réunions publiques, ateliers, registre en ligne et registres papier) ainsi que les coordonnées de contact pour toute demande d'information.

Parallèlement, des exemplaires papier du dossier de concertation au format A3 pour faciliter la consultation ont été mis à disposition dans les mairies du périmètre (Avranches, Granville, Sartilly-Baie-Bocage, Folligny, Saint-Pair-sur-Mer, Bacilly, Saint-Planchers, etc.). Cette diffusion visait à garantir l'accès complet à l'information, notamment pour les habitants ne disposant pas d'outils numériques.

Enfin, des registres papiers ont été ouverts dans les mairies des communes concernées, consultables pendant toute la durée de la concertation (23 juin au 22 septembre 2025).



Figure 16 : photo des supports de la concertation

2.2.2 Réseaux sociaux et campagnes publicitaires digitales

La concertation a été relayée grâce à une stratégie digitale articulée entre campagnes sponsorisées et publications sur les réseaux sociaux du Département. Une campagne Google Ads, diffusée du 23 juin au 22 septembre 2025 avec un ciblage géographique de 15 km autour de l'axe Granville-Avranches, a permis de toucher 1 684 internautes. Avec un taux de clics particulièrement élevé de 21,5 %, elle a généré un trafic qualifié vers le site de la concertation, dont 4,9 % des visiteurs ont poursuivi leur parcours jusqu'à la page d'information et 7,3 % jusqu'au dépôt effectif d'un avis. Ces résultats traduisent un bon niveau de performance en matière de conversion.

En parallèle, cinq contenus ont été publiés sur les réseaux sociaux du Département, dont deux sponsorisés sur Facebook. Ces actions ont permis de toucher 13 205 personnes et de générer 670 interactions, correspondant à un taux d'engagement de 5 %. Une campagne de sponsoring spécifique, lancée pour accompagner le démarrage de la concertation, a par ailleurs donné une impulsion significative à la visibilité du projet : elle a atteint 36 746 personnes, suscité 452 interactions et enregistré plus de 83 000 vues de la vidéo de lancement.

Au total, l'ensemble des actions digitales ont cumulé 121 060 impressions, 2 314 interactions et un taux d'engagement moyen de 1,9 %. Ces chiffres témoignent de l'efficacité de la stratégie déployée, qui a permis d'élargir l'audience de la concertation et de favoriser la participation en ligne comme sur site

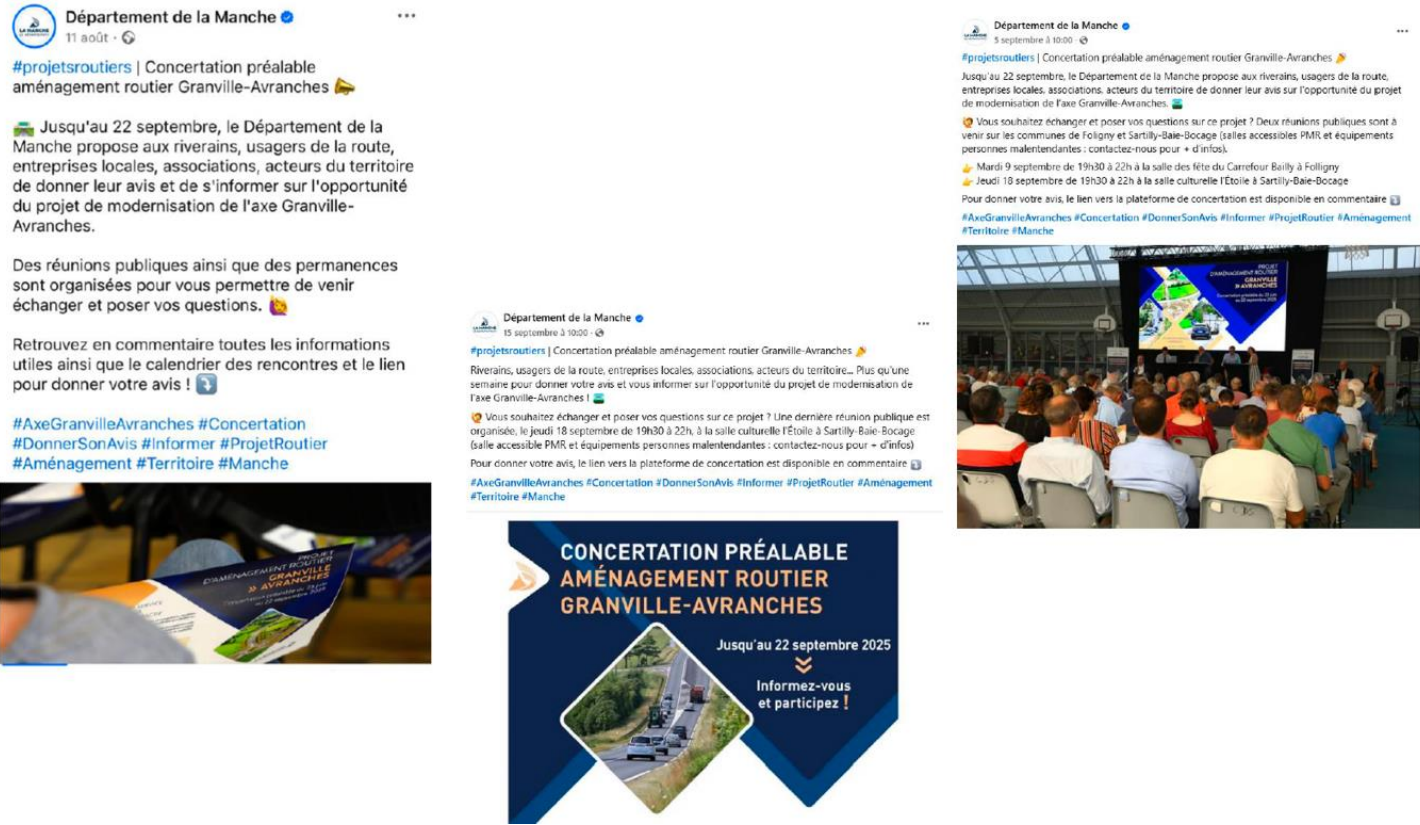


Figure 17 : captures de posts sur les réseaux sociaux

2.2.3 Panneaux grand format

Au total, quinze panneaux grand format (900 × 1 100 mm) ont été installés le long des routes départementales, directement sur les secteurs concernés par les aménagements, afin d’assurer une visibilité maximale de la concertation auprès des usagers



Figure 18 : illustrations des panneaux grands formats

2.2.4 Presse locale et spots radio

Afin de renforcer la visibilité de la concertation, des encarts publicitaires ont été achetés dans l’hebdomadaire *Côté Manche*. Publiés au format quart de page les 18 et 25 juin, le 16 juillet, puis les 3 et 10 septembre, ils ont permis de rappeler les grandes étapes de la démarche et d’annoncer les principaux rendez-vous.

En parallèle, une campagne de spots radio a été diffusée sur *Tendance Ouest* à quatre périodes stratégiques, calées en amont de chacune des réunions publiques : du 18 au 24 juin, du 26 juin au 3 juillet, du 2 au 9 septembre et du 11 au 18 septembre.

Ces dispositifs complémentaires ont contribué à assurer une information régulière et accessible auprès du grand public tout au long de la concertation.

2.2.5 Le courrier aux habitants

Un courrier d’information a été distribué par La Poste dans 36 063 boîtes aux lettres du territoire concerné. Ce document présentait les objectifs de la concertation, son calendrier (23 juin – 22 septembre 2025) ainsi que les différentes modalités de participation proposées (réunions publiques, permanences en mairie, registre en ligne et registres papier).

Cette diffusion postale a permis d’assurer une couverture complète du périmètre et de mettre directement à disposition de chaque foyer les informations nécessaires pour participer à la concertation

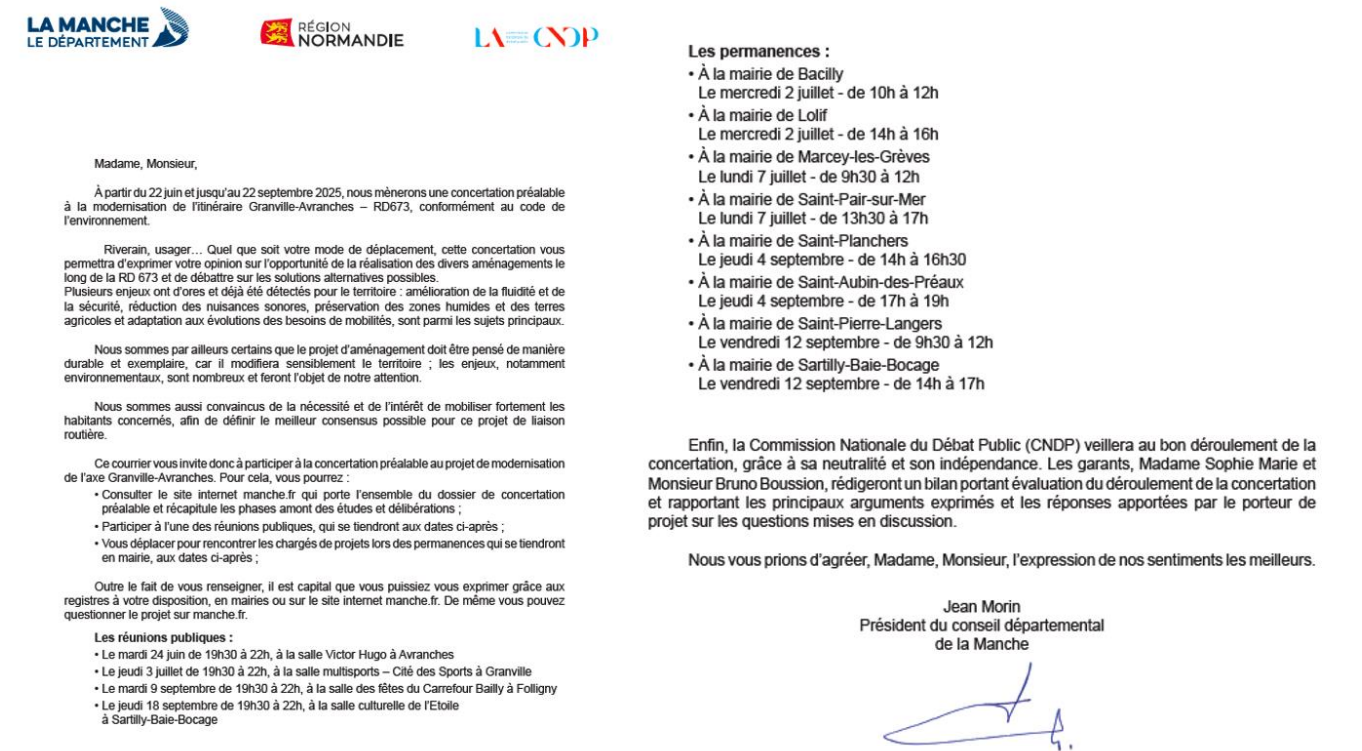


Figure 19 : capture du courrier envoyé aux habitants

2.3 Dispositifs de recueil des avis

Afin de permettre à l’ensemble des habitants, associations, élus et acteurs socio-économiques de s’exprimer dans le cadre de la concertation, plusieurs dispositifs de recueil des avis ont été mis en place durant la période du 23 juin au 22 septembre 2025.

2.3.1 Réunions publiques

Quatre réunions publiques d’information et d’échanges ont été organisées sur le territoire, permettant aux participants de :

- Prendre connaissance du projet et des variantes proposées par zone,
- Poser des questions directement aux représentants du Département et aux bureaux d’études,
- Exprimer leurs attentes, préoccupations et propositions en séance publique.

2.3.2 Ateliers participatifs

Des ateliers participatifs (thématiques et géographiques) ont été organisés sur invitation afin de traiter des sujets spécifiques identifiés comme prioritaires, tels que :

- La sécurité routière et la fluidité du trafic,
- Les contournements et les déviations,
- Les enjeux environnementaux,
- Les mobilités douces,
- Le développement économique
- Agriculture

Ces formats ont permis des échanges en petits groupes favorisant la co-construction et l'expression de propositions concrètes.

2.3.3 Permanences

Des permanences de proximité ont été tenues en mairie de Bacilly, Lolif, Marcey-les-Grèves, Saint-Aubin-des-Préaux, Saint-Pair-sur-Mer, Saint-Pierre-Langers, Saint-Planchers, Sartilly-Baie-Bocage permettant aux habitants de venir s'informer, de poser leurs questions et de déposer leurs observations de manière individuelle, sans contrainte de prise de parole en public.

2.3.4 Registres papier et numérique

Des registres papier ont été mis à disposition dans 10 mairies des communes concernées – Avranches, Bacilly, Granville, Lolif, Marcey-les-Grèves, Saint-Aubin-des-Préaux, Saint-Pair-sur-Mer, Saint-Pierre-Langers, Saint-Planchers, Sartilly-Baie-Bocage – ainsi qu'auprès de la communauté d'agglomération Mont Saint-Michel Normandie, de la communauté de communes Granville-Terre-et-Mer et de la Maison du Département (service des ressources documentaires à Saint-Lô).

En parallèle, un registre numérique a été ouvert sur le site dédié concertation-granvilleavranche.fr, accessible 24h/24, permettant à chacun de consigner ses observations et propositions tout au long de la concertation (du 23 juin au 22 septembre 2025).

Au total, ce dispositif a recueilli 1 264 contributions numérique et 19 contributions papier, témoignant d'une forte mobilisation du public et d'une pluralité de points de vue sur le projet.

2.3.5 Cahier d'acteurs pour les associations

Un dispositif de « cahier d'acteurs » a été proposé aux associations, collectifs et organismes souhaitant formaliser une contribution structurée, permettant de :

- Présenter leur positionnement sur le projet,
- Mettre en avant des propositions, alternatives ou points de vigilance,
- Partager leur vision des enjeux spécifiques liés à leur domaine d'action (environnement, mobilités, économie, cadre de vie).

Les cahiers d'acteurs ont pu être publiés en ligne sur :

- <https://www.manche.fr/actions/infrastructures/routes/projets-routiers/concertation-prealable-amenagement-routier-granville-avranches/cahier-des-acteurs-parties-prenantes-deposez-votre-avis-concertation-granville-avranches/>

Ces dispositifs ont permis d'assurer l'expression de toutes les parties prenantes, dans une logique d'écoute et de transparence, contribuant à enrichir le projet de modernisation de l'axe Granville-Avranches.

38 cahiers d'acteurs ont été déposés dans le cadre de la concertation.

2.5. Une concertation largement relayée par la presse locale et régionale

La concertation sur l'axe Granville-Avranches a bénéficié d'un très large relais médiatique à l'échelle départementale, avec plus d'une trentaine d'articles (34 articles recensés par le service communication du département) sur la période, diffusés par les principaux titres locaux et régionaux : *Ouest-France*, *Presse de la Manche*, *La Gazette de la Manche*, *La Manche Libre*, *L'Agriculteur Normand*, entre autres. Ces médias ont régulièrement repris les informations diffusées par le Département (calendrier, modalités de participation, réunions publiques, rôle de la CNDP) tout en ouvrant leurs colonnes aux prises de parole d'élus, d'associations, de collectifs et de riverains, donnant à la concertation une visibilité continue et pluraliste dans le débat local.

Les articles se sont attachés à rendre compte à la fois des enjeux techniques et environnementaux du projet, des positions contrastées entre partisans d'une 2x2 voies et défenseurs de variantes plus sobres, et du dispositif participatif mis en place. Dans son ensemble, la presse a contribué à assurer la diffusion de l'information et la mobilisation du public, en relayant aussi bien les éléments institutionnels que les controverses locales. Ce suivi médiatique dense et régulier témoigne d'un

intérêt fort du tissu journalistique pour le projet et d'une appropriation effective de la démarche de concertation par les acteurs du territoire.

2.6 Actions complémentaires mises en place

En complément des dispositifs classiques de participation, le Département de la Manche a mis en place des actions de proximité afin de **rencontrer directement les habitants et les acteurs du territoire** pour favoriser une participation diversifiée et inclusive.

2.6.1 Stands sur les marchés et supermarchés

Des **stands mobiles d'information** ont été organisés au cœur de la vie quotidienne des habitants :

- sur les **marchés** :
 - **Avranches** (21 juin) – 400 flyers distribués
 - **Saint-Pair-sur-Mer** (26 juin) – 350 flyers distribués
 - **Jullouville** (25 juillet) – 400 flyers distribués
 - **Jullouville** (8 août) – 410 flyers distribués
 - **Granville** (14 août) – 300 flyers distribués
 - **Sartilly-Baie-Bocage** (22 août) – 380 flyers distribués
 - **La Haye-Pesnel** (3 septembre) – 420 flyers distribués
- ainsi que dans un **supermarché** du territoire

Ces présences ont permis :

- d'**informer directement** les habitants dans leur cadre de vie quotidien,
- de **présenter le projet**, ses enjeux et les variantes étudiées,
- de **répondre individuellement aux questions**,
- et de **recueillir des observations et suggestions** sur place.



Figure 20 et 21 : photo d'un stand dans un supermarchés et photos du tractage dans les marchés

3. Chiffres de la participation

3.1 Participation globale à la concertation

Le bilan quantitatif de la participation constitue un outil essentiel pour **mesurer avec précision l’ampleur et la nature de l’engagement citoyen**. Grâce à l’analyse chiffrée et à la représentation graphique des données, il permet d’appréhender non seulement le volume des contributions exprimées, mais aussi la diversité des thématiques abordées.

3.1.1 Statistiques des réunions publiques

4 réunions publiques ont été organisées et ont suscité une participation significative de la part de la communauté. Ces événements ont été marqués par une forte présence, démontrant ainsi l’intérêt et l’engagement du public dans le processus de consultation :

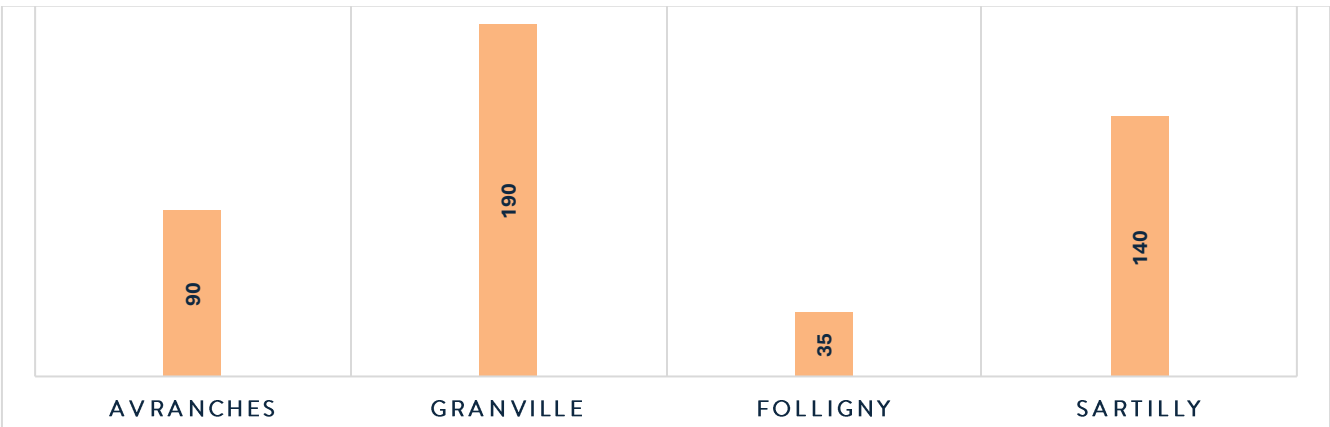


Figure 22 : répartition des participants aux quatre réunions publiques

3.1.2 Statistiques des registres dématérialisés et papiers

Avec la compilation de l’ensemble des avis émis par le biais du **registre dématérialisé**, accessible en continu sur le site dédié du Département de la Manche (23 juin – 22 septembre 2025), ainsi que des **registres papiers** mis à disposition dans 10 mairies (Avranches, Bacilly, Granville, Lolif, Marcey-les-Grèves, Saint-Aubin-des-Préaux, Saint-Pair-sur-Mer, Saint-Pierre-Langers, Saint-Planchers, Sartilly-Baie-Bocage), au **siège de la communauté d’agglomération Mont-Saint-Michel Normandie**, au **siège de la communauté de communes Granville Terre & Mer** et au **service des ressources documentaires du Département à Saint-Lô**, nous disposons d’une base consolidée des opinions et réflexions exprimées par la population.

À cela s’ajoutent les **cahiers d’acteurs** déposés par plusieurs organisations locales, associations et acteurs économiques, qui viennent enrichir la compréhension des attentes et préoccupations. Au total, **1 283 contributions** ont été recueillies par l’ensemble de ces canaux (registres papier, registre en ligne, cahiers d’acteurs), constituant une **matière riche et diversifiée** pour analyser les positions et propositions des habitants et parties prenantes du territoire.

Au total, **1 283 contributions** ont été recueillies par l’ensemble de ces canaux (registres papier, registre en ligne, cahiers d’acteurs), constituant une **matière riche et diversifiée** pour analyser les positions et propositions des habitants et parties prenantes du territoire.

3.1.3 Statistiques de la participation aux permanences, centres commerciaux, tractage

Permanences :

Permanences en mairie :

- Bacilly – 2 juillet 2025 : 5 participants
- Lolif – 2 juillet 2025 : 1 participants
- Marcey-les-Grèves – 9 juillet 2025 : 12 participants
- Saint-Pair-sur-Mer – 16 juillet 2025 : 20 participants
- Saint-Aubin-des-Préaux – 23 juillet 2025 : 2 participants
- Saint-Pierre-Langers – 30 juillet 2025 : 12 participants
- Saint-Planchers – 6 septembre 2025 : 10 participants
- Sartilly-Baie-Bocage – 12 septembre 2025 : 7 participants

Fréquentation totale : environ 140 personnes

3.2 Détail par type de réunion

3.2.1 Réunions publiques (4 au total)

- Avranches – 24 juin 2025 (salle Victor Hugo) : environ 90 participants
- Granville – 3 juillet 2025 (Cité des Sports) : environ 190 participants
- Folligny – 9 septembre 2025 (Carrefour Bailly) : environ 35 participants
- Sartilly-Baie-Bocage – 18 septembre 2025 (salle culturelle de l’Étoile) : environ 140 participants

Fréquentation totale : environ 455 personnes

3.2.2. Ateliers participatifs :

Les ateliers participatifs se sont tenus sur invitation.

Pour les ateliers géographiques, le Département a ciblé exclusivement les habitants directement concernés par les secteurs d'aménagement. Ainsi, 200 foyers ont été invités pour le secteur de la Havaudière et du Thar, 250 foyers pour le secteur du Croissant à Saint-Pair-sur-Mer, et 3 061 foyers pour le tronçon entre Sartilly-Baie-Bocage et Marcey-les-Grèves.

Les ateliers thématiques ont quant à eux rassemblé des acteurs associatifs, des experts des domaines traités et des élus locaux. Pour l'atelier consacré au développement économique et à l'agriculture, 1187 invitations ont été envoyées, incluant l'ensemble des exploitations situées sur le secteur Granville-Avranches, aux acteurs de l'économie locale, en partenariat avec la CCI du Sud-Manche. Ces invitations ont par ailleurs été relayées par la Chambre d'Agriculture.

Ateliers géographiques (3 au total) :

Trois ateliers géographiques ont été organisés pour associer directement les habitants des secteurs concernés par les aménagements :

- **Secteur de la Havaudière et du Thar** : atelier tenu le 28 juin 2025 au collège Anatole France à Sartilly, avec **10 participants**.
- **Secteur du Croissant à Saint-Pair-sur-Mer** : atelier organisé le 8 juillet 2025 à la CCI du Sud-Manche à Saint-Pair, réunissant **25 participants**.
- **Secteur entre Sartilly-Baie-Bocage et Marcey-les-Grèves** : atelier du 10 juillet 2025 au collège Anatole France à Sartilly, avec **17 participants**.

Ateliers thématiques (3 au total) :

- **Environnement et Mobilités douces** : atelier tenu le 10 juillet 2025 à la CCI du Sud-Manche à Saint-Pair-sur-Mer, avec **23 participants**.
- **Fluidité, Sécurité routière et Contournement** : atelier organisé le 11 septembre 2025 à la CCI du Sud-Manche à Saint-Pair-sur-Mer, réunissant **17 participants**.
- **Agriculture et Développement économique** : atelier du 16 septembre 2025 à la salle de l'Étoile de Sartilly-Baie-Bocage, avec **environ 20 participants**.

Fréquentation totale : **112 participants** répartis en 6 ateliers géographiques

3.3 Répartition de la participation par commune

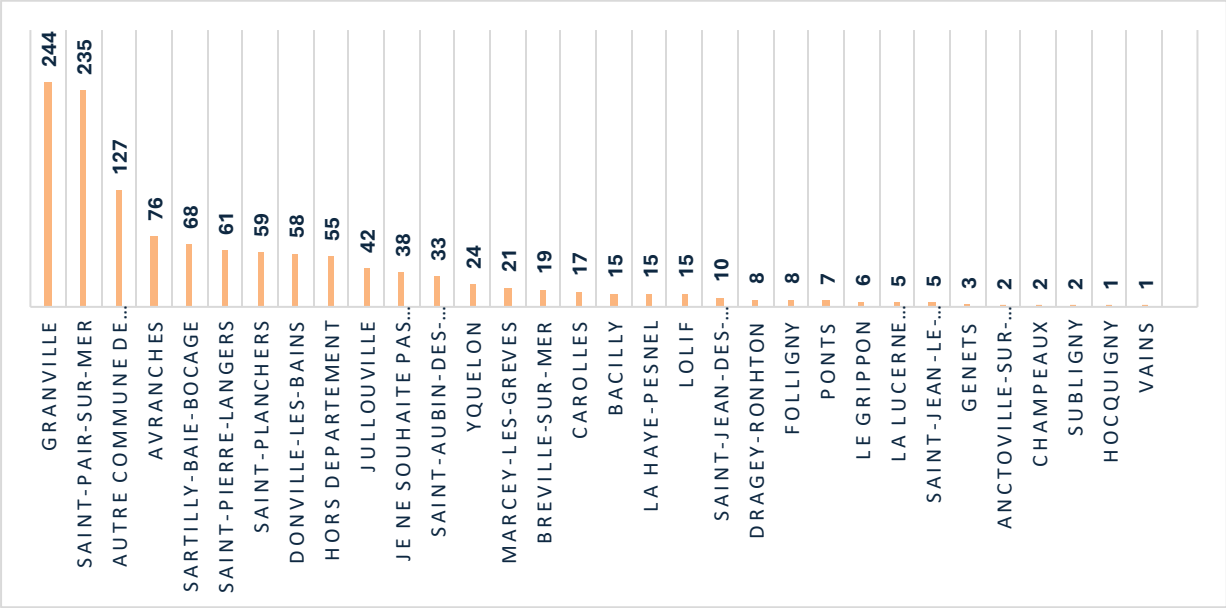


Figure 23 : répartition de la participation sur le registre en ligne par commune

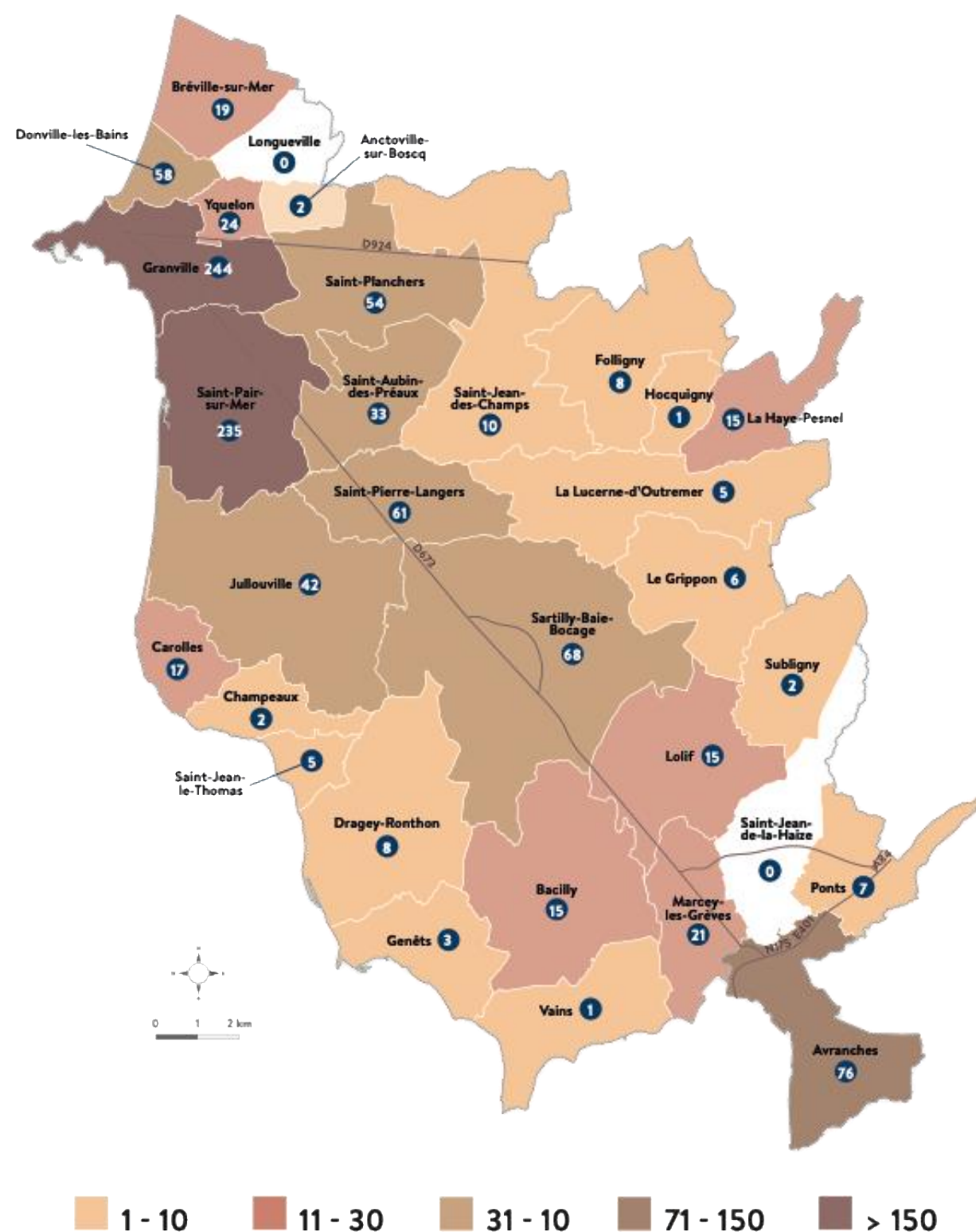


Figure 24 : carte de la répartition des avis par commune du périmètre de la concertation

La participation au registre dématérialisé met en évidence un **fort déséquilibre territorial dans la mobilisation**. Granville et Saint-Pair-sur-Mer concentrent à elles seules plus d'un tiers (37,1%) des avis exprimés, ce qui traduit **un intérêt marqué pour le projet dans la partie nord de l'axe Granville-Avranches**. Cet engouement se retrouve également, dans une moindre mesure, à Bréville-sur-Mer, Saint-Planchers ou Saint-Pierre-Langers, qui affichent des niveaux de participation notables. À l'inverse, Avranches, pourtant point d'ancrage de l'axe au sud, recueille moins de contributions, et les communes situées dans cette partie apparaissent globalement moins mobilisées. Il convient par ailleurs de souligner que plusieurs contributions présentent des doublons d'identité ou de contenu, parfois sous identité anonyme, laissant supposer l'existence de potentielles contributions issues de mêmes auteurs. Ces éléments invitent à une certaine prudence dans l'interprétation des résultats et dans l'évaluation de la représentativité réelle des avis exprimés.

Cette répartition confirme que **le projet suscite un débat particulièrement vif dans le secteur nord, directement riverain du tracé et de ses impacts quotidiens, tandis que la mobilisation se révèle plus diffuse et moins dense au sud**. La participation intermédiaire observée dans des communes comme Sartilly-Baie-Bocage ou Donville-les-Bains montre néanmoins que l'intérêt pour le projet s'étend au-delà de Granville et de Saint-Pair-sur-Mer, même s'il reste moins structuré. Enfin, la présence de contributions issues de l'extérieur du département ou de personnes n'ayant pas souhaité indiquer leur commune rappelle que le projet dépasse son périmètre immédiat et concerne aussi des usagers extérieurs de l'axe.

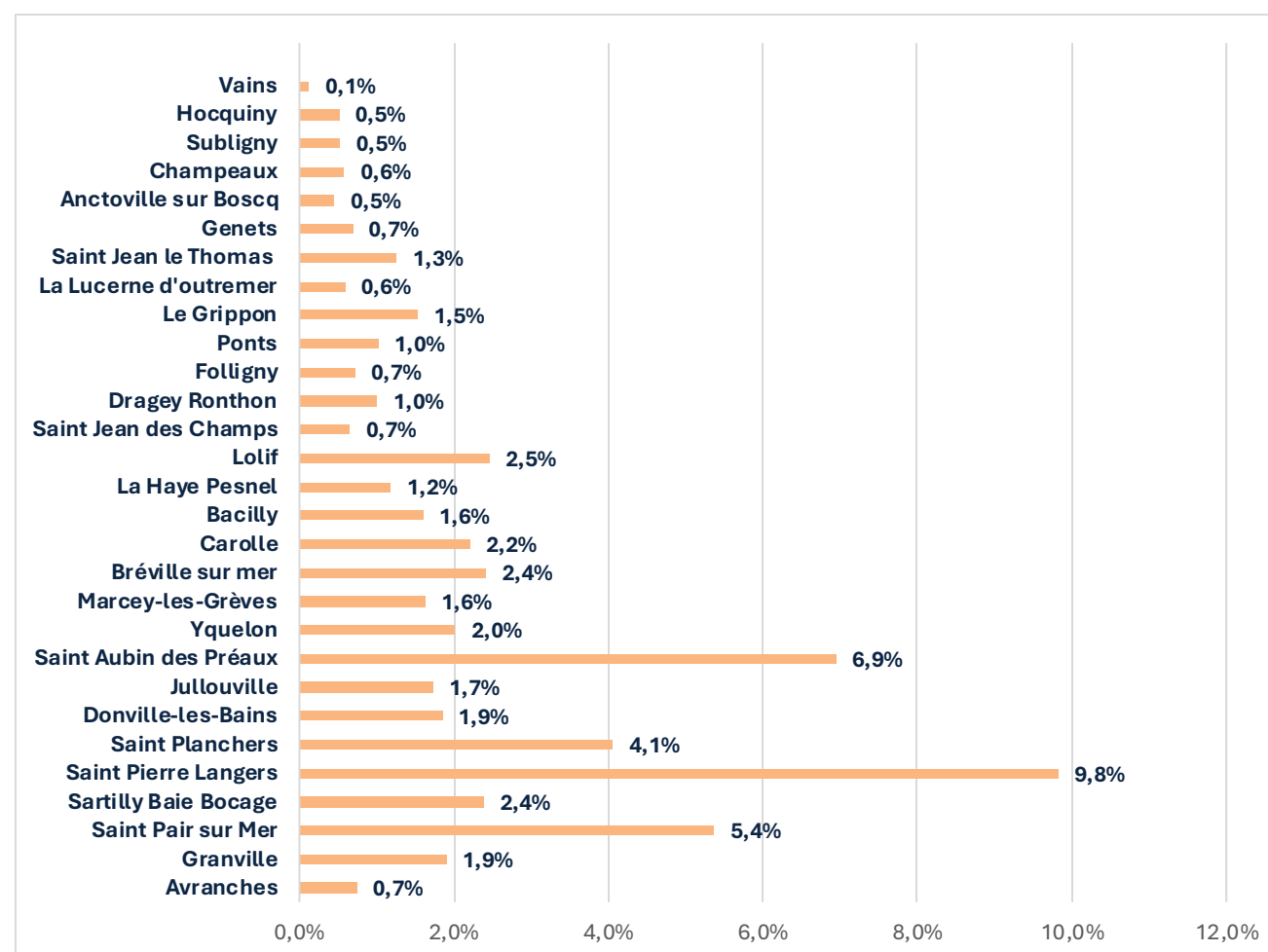


Figure 25 : répartition de la participation sur le registre en ligne selon la population par

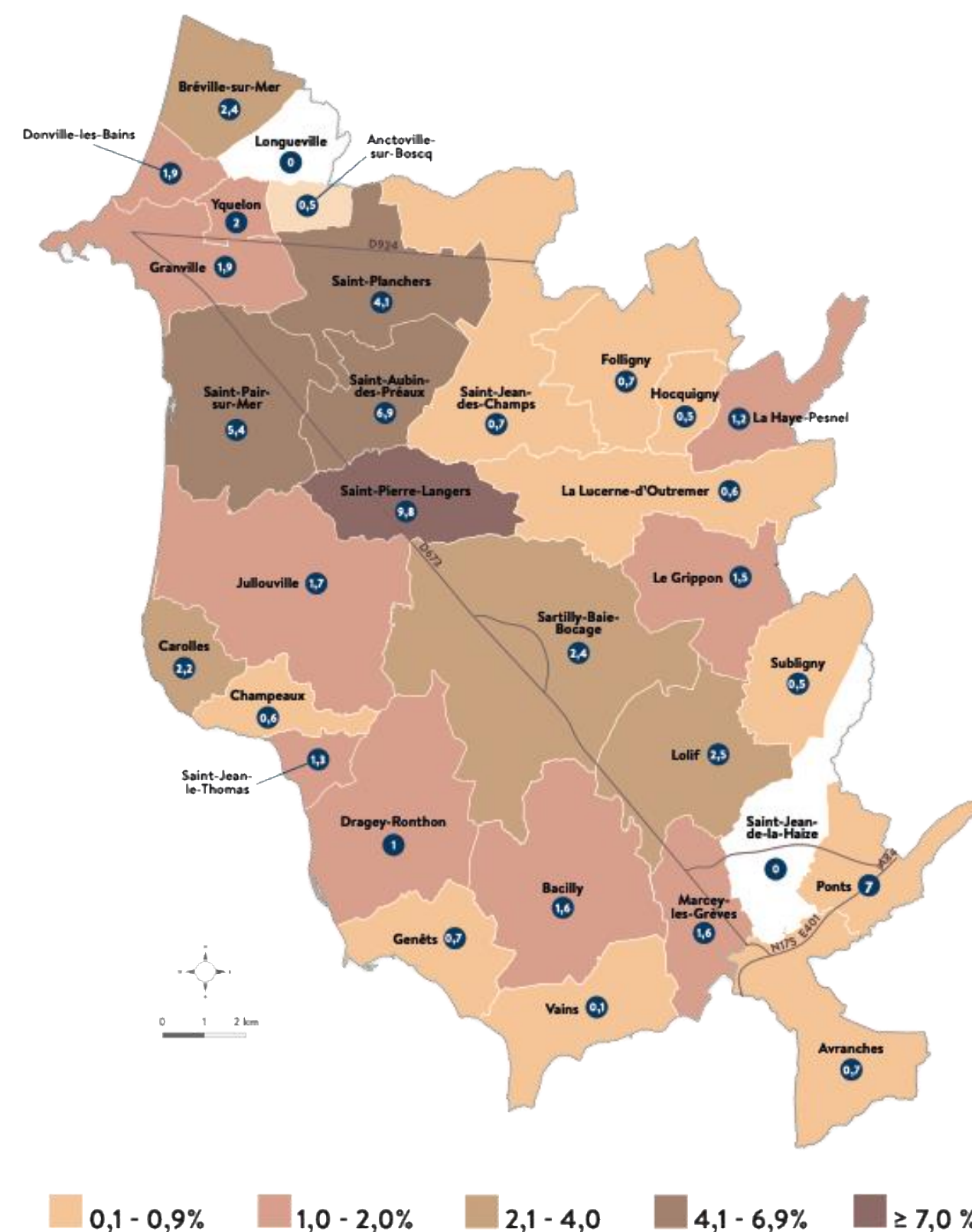


Figure 26 : carte du taux de contributions par rapport à la population de chaque commune (répartition en %)

4. Présentation et analyse qualitatives des actions participatives

4.1 Réunion publique d'ouverture à Avranches



Figure 27 : photo de la réunion publique d'Avranches

La première réunion publique de la concertation, organisée à Avranches le 24 juin 2025, a réuni près de 90 participants et marqué le lancement officiel de la démarche. Le Département y a présenté les objectifs du projet – sécurité, fluidité, attractivité économique, respect de l'environnement – ainsi que les secteurs prioritaires d'aménagement.

Les échanges ont été particulièrement nourris et ont révélé des positions contrastées :

Mémoire du projet 2x2 voies : de nombreux participants ont exprimé leur frustration face à l'abandon du projet initial, considéré comme structurant. Certains ont évoqué des outils comme la Raison Impérative d'Intérêt Public Majeur (RIIPM) pour le relancer, tandis que d'autres ont souligné la nécessité d'intégrer les contraintes environnementales actuelles.

Environnement et cadre de vie : les interventions ont insisté sur la préservation des zones humides, la biodiversité, les nuisances sonores et la qualité de l'air. Des pistes comme le rachat de maisons à la Havaudière ont été proposées, et la pertinence des bandes multifonctions questionnée.

Le Département a rappelé sa stratégie consistant à mettre en œuvre sans attendre des améliorations ciblées sur l'existant, tout en engageant, à plus long terme, la conception d'un projet d'ensemble respectueux des contraintes environnementales et réglementaires. Cette réunion a mis en évidence un que le projet initial de 2X2 voies continue de structurer les représentations locales, générant des attentes divergentes quant à son ambition et posant les bases d'un dialogue approfondi pour la suite de la concertation.

4.2 Réunion publique à Granville

La seconde réunion publique de la concertation s'est tenue le 3 juillet 2025 à la Cité des Sports de Granville et a rassemblé près de 190 participants, confirmant l'importance de ce projet pour un territoire particulièrement concerné par la saturation estivale de l'axe.

Après la présentation du projet, de ses variantes et de ses enjeux par le Département et les garants de la CNDP, les échanges ont été riches et parfois vifs, révélant quatre grands axes de débat :



Figure 28 : photo de la réunion publique de Granville

Mémoire du projet de 2x2 voies : la relance de l'ancien projet, abandonné après le refus de l'autorisation environnementale, a été largement évoquée. Plusieurs intervenants ont demandé qu'il soit réintégré comme « quatrième option » dans la concertation, rappelant le soutien unanime des élus et parlementaires. Pour beaucoup de personnes qui sont intervenues, il reste la solution la plus ambitieuse et structurante, et son abandon continue d'alimenter une frustration collective.

Développement économique et attractivité : les participants ont souligné la nécessité d'un aménagement capable de soutenir la dynamique du territoire à long terme. Ont été évoqués les besoins futurs en main-d'œuvre, l'importance des échanges pour les entreprises locales, l'enjeu touristique et la nécessité d'un projet pensé pour les 50 prochaines années.

Environnement, santé et cadre de vie : les préoccupations liées aux nuisances sonores, à la pollution atmosphérique et à la santé des riverains ont été fortement exprimées. Certains ont alerté sur le risque de déplacer les nuisances vers d'autres hameaux en cas de reprise du projet de 2x2 voies, tandis que d'autres ont insisté sur la préservation des zones humides et leur rôle dans la ressource en eau. Le Département a rappelé l'application de la séquence « éviter – réduire – compenser » et l'importance des solutions techniques (viaducs, suivi acoustique, etc.).

Mobilités alternatives : plusieurs interventions ont appelé à dépasser la logique routière pour favoriser le covoiturage, renforcer l'offre ferroviaire et intégrer davantage les mobilités douces. Des inquiétudes ont aussi été exprimées sur les coupures créées par les contournements, compromettant la continuité des déplacements à pied ou à vélo.

Enfin, de nombreux participants ont insisté sur la nécessité que la concertation ne reste pas symbolique : ils attendent que leurs contributions influencent réellement les choix à venir. Le Département a réaffirmé sa volonté d'écoute, de transparence et d'adaptation du projet en fonction des enseignements issus de la concertation.

4.3 Réunion publique à Folligny



Figure 29 : photo de la réunion publique de Folligny

La troisième réunion publique s'est tenue le 9 septembre 2025 à la salle des fêtes du Carrefour en présence d'une **trentaine de participants**, a donné lieu à des échanges denses malgré une affluence plus faible. Les discussions ont d'abord mis en évidence un scepticisme marqué sur la capacité des variantes proposées à résoudre les problèmes de circulation, en particulier à Marcey-les-Grèves. Plusieurs habitants ont regretté l'abandon du projet initial de 2x2 voies, considéré comme la seule solution structurante, et ont demandé qu'il soit réintroduit comme scénario de comparaison.

L'environnement a constitué un autre point central. Les participants ont interrogé **la compatibilité du projet avec les objectifs de Zéro Artificialisation Nette, les mécanismes de compensation, et même la définition des zones humides**. Des doutes ont également été exprimés sur la pertinence des aménagements prévus, notamment les bandes multifonctions ou les giratoires, perçus comme insuffisants ou mal adaptés. Plusieurs témoignages ont souligné le risque de simple déplacement des nuisances (bruit, pollution, insécurité) d'un hameau à l'autre.

La gare de Folligny a été identifiée comme un levier important de mobilité, avec des propositions concrètes pour renforcer son rôle (navettes, arrêts supplémentaires, meilleure coordination). Les participants ont aussi insisté sur l'intégration du vélo, du covoiturage et des cheminements piétons, craignant que certains aménagements ne créent de nouvelles coupures entre zones habitées. Enfin, la méthode de concertation a été questionnée, notamment sur la neutralité du dispositif et le poids des contributions. Les garants ont rappelé les principes d'équité et de transparence qui encadrent leur mission.

Cette réunion a mis en évidence des attentes fortes : des solutions efficaces à court terme, un projet respectueux de l'environnement, une réduction tangible des nuisances pour les riverains et le développement d'alternatives crédibles à la voiture. Elle a aussi révélé la tension persistante entre la mémoire d'un projet plus ambitieux désormais écarté et les scénarios actuels, jugés plus modestes mais plus réalistes.

4.4 Réunion publique de clôture à Sartilly-Baie-Bocage



Figure 30 : photo de la réunion publique de Sartilly-Baie-Bocage

La dernière réunion publique, organisée le 18 septembre 2025 à Sartilly-Baie-Bocage, a **réuni environ 140 personnes dans un climat particulièrement tendu**, révélant une profonde division des points de vue sur l'avenir de l'axe Granville-Avranches.

Une partie du public a plaidé pour la relance du projet initial de 2x2 voies, jugé seul capable de répondre durablement à la congestion croissante, de sécuriser l'accès aux services d'urgence et de soutenir l'attractivité économique du territoire.

Plusieurs témoignages ont fait état de retards d'intervention dus aux embouteillages, notamment en direction de l'hôpital d'Avranches, tout en dénonçant l'abandon d'un projet structurant jugé essentiel pour le développement local.

À l'inverse, d'autres participants ont rejeté cette option, soulignant son impact sur les terres agricoles, les zones humides et la biodiversité, ainsi que son incompatibilité avec les objectifs climatiques et de Zéro Artificialisation Nette. Ils ont défendu des solutions alternatives, plus sobres, reposant soit sur l'optimisation de l'existant, soit sur le développement des mobilités alternatives : renforcement des lignes Manéo et Néva, meilleure coordination ferroviaire à Folligny, création de parkings de covoiturage et de liaisons cyclables sécurisées.

Au-delà de cette opposition, **la réunion a mis en évidence des interrogations sur la portée de la concertation et la prise en compte réelle des contributions citoyennes**. Des attentes fortes ont été exprimées en matière de transparence, d'écoute et de pédagogie.

Cette rencontre de clôture a ainsi cristallisé deux visions opposées de l'aménagement du territoire – l'une fondée sur une infrastructure ambitieuse, l'autre sur une transition plus progressive et respectueuse de l'environnement.

4.5 Atelier géographique – Secteur de la Havaudière



Figure 31 : photo de l'atelier géographique 1

Organisé le 28 juin 2025 au collège Anatole France à Sartilly-Baie-Bocage, cet atelier a réuni 10 participants, dont des habitants du secteur, un élu local et l'équipe projet. Alternant visite de terrain, travail sur cartes et évaluations individuelles, il avait pour objectif d'analyser deux options d'aménagement :

- la modernisation sur l'existant (variante A) ;
- le contournement par viaduc (variante B).

Les discussions ont d'abord porté sur les enjeux de sécurité, jugés prioritaires par l'ensemble des participants. La route de l'Abbaye et le secteur du Mont Daniel ont été identifiés comme particulièrement accidentogènes. Plusieurs mesures concrètes ont été proposées : installation de feux tricolores, réduction de la vitesse, renforcement des cheminements piétons et scolaires.

Les nuisances quotidiennes – bruit, pollution, perte de qualité de vie – ont également été au cœur des échanges.

La variante B a suscité d'importantes réserves liées à un risque d'« effet sandwich » exposant les habitations à deux axes routiers, ainsi qu'à son impact sur les zones humides. Certains participants ont aussi contesté l'emploi du terme « variantes », estimant que les deux scénarios ne sont pas exclusifs mais relèvent de temporalités complémentaires : une réponse rapide via la variante A et une solution structurelle à plus long terme via la variante B.

Les notations individuelles ont confirmé cette absence de consensus net : une partie des participants a exprimé une préférence pour la variante A, considérée comme indispensable pour améliorer rapidement la sécurité, tandis que d'autres ont privilégié la variante B pour sa capacité à réorganiser durablement la circulation. Une proposition alternative a également émergé, combinant plusieurs leviers : rachat de maisons au sud, renaturation partielle, création d'un mur anti-bruit, transformation de l'axe existant en voie douce et accueil d'activités d'intérêt général.

Si aucune option n'a recueilli une majorité claire, l'atelier a mis en évidence une orientation forte : la nécessité de penser les aménagements dans une logique progressive, articulant interventions rapides et solutions structurelles pour le long terme.

4.6 Atelier géographique ZA du Croissant



Figure 32 : photo de l'atelier géographique 2

Le 8 juillet 2025, un second atelier s'est tenu à Saint-Pair-sur-Mer, réunissant 25 participants issus des hameaux environnants. Après une visite de terrain et un travail collectif sur cartes, les participants ont examiné trois variantes :

- A (contournement long),
- B (contournement court),
- C (aménagement sur l'existant).

Les échanges ont mis en avant des préoccupations majeures de sécurité, notamment dans les secteurs de la Maréchalerie et de la Couperie, confrontés à une circulation dense, une vitesse excessive et des difficultés d'accès aux habitations. Des problèmes spécifiques liés au passage des engins agricoles et des véhicules de secours ont également été relevés. L'impact environnemental et agricole a constitué un autre point clé, plusieurs exploitants alertant sur les risques de morcellement des terres, de perte d'exploitations et sur la nécessité de préserver les zones humides.

Les positions exprimées sur les variantes ont été plus tranchées que lors de l'atelier de la Havaudière :

- La variante C a été quasiment unanimement rejetée, sa proximité immédiate avec les habitations suscitant des inquiétudes en matière de nuisances sonores et de sécurité.
- La variante A a été jugée trop consommatrice de foncier et trop impactante pour l'activité agricole.
- La variante B a, en revanche, recueilli le soutien majoritaire des cinq groupes de travail, perçue comme le meilleur compromis entre fluidité, maîtrise foncière et préservation du cadre de vie, à condition d'intégrer des protections adaptées pour les riverains et de limiter son impact environnemental.

Si aucun consensus absolu n'a été atteint, l'atelier a mis en évidence une orientation claire en faveur de la variante B, considérée comme la solution la plus équilibrée à ce stade, tout en rappelant la nécessité d'une approche fine et adaptée aux contraintes locales.

4.7 Atelier géographique – secteur entre Sartilly-Baie-Bocage et Marcey-les-Grèves

Organisé à Sartilly-Baie-Bocage le 6 septembre 2025, cet atelier a réuni **17 habitants** des communes situées entre Sartilly et Marcey-les-Grèves. Après une présentation du projet, une visite de terrain en bus et un travail en groupes sur cartes, les participants ont évalué les trois variantes d'aménagement, identifié leurs points de vigilance et formulé des propositions.

- **Variante A – Nouveau tracé** : création d'une section neuve reliant les contournements existants de Sartilly et de Marcey-les-Grèves,
- **Variante B – Aménagement sur l'existant**
- **Variante C** : solution mixte combinant un raccordement optimisé et des créneaux de dépassement,



Figure 33 : photo de l'atelier géographique 3

Les échanges ont principalement porté sur trois enjeux majeurs. La sécurité routière a été largement discutée, notamment aux intersections dangereuses (RD241/RD673) et à proximité d'arrêts scolaires mal sécurisés. Plusieurs participants ont exprimé des réserves sur les bandes multifonctions, jugées inadaptées, et ont proposé des aménagements inspirés de modèles nord-européens. La question des mobilités douces a également suscité de nombreuses interventions, l'absence d'un itinéraire sécurisé entre la Boule d'Or et Sartilly étant jugée problématique.

Des demandes ont été formulées pour créer des trajets directs et sécurisés pour piétons et cyclistes, ainsi que pour améliorer les transports collectifs (arrêts de bus et aires de covoiturage). Enfin, les enjeux environnementaux ont été abordés, avec des propositions pour limiter la fragmentation des habitats, notamment par l'intégration de passages pour la faune.

Concernant les variantes, des positions claires se sont dégagées :

- La **variante A** a été très largement rejetée, jugée trop coûteuse, trop consommatrice d'espace et peu utile au regard de ses bénéfices limités.
- La **variante B** a été globalement considérée comme la plus équilibrée : moins chère, limitée à l'aménagement de l'existant et moins impactante pour l'environnement, bien qu'elle nécessite des ajustements sur la longueur des créneaux de dépassement, les accès aux habitations et les aménagements cyclables.
- La **variante C** a été perçue comme un compromis, mais critiquée pour son surcoût et son efficacité limitée, notamment en matière de désengorgement de Marcey.

L'atelier a mis en évidence une **préférence nette pour la variante B**, considérée comme la plus adaptée en termes de coût, d'impact environnemental et de faisabilité, tout en appelant à des améliorations sur la sécurité, les dessertes locales et les mobilités douces.

4.8 Atelier thématique sur l'environnement et les mobilités douces et alternatives

Organisé à Saint-Pair-sur-Mer, le 10 juillet 2025 cet atelier a réuni **23 participants**, principalement issus d'associations locales et d'habitants engagés sur les enjeux environnementaux. Il s'est articulé en **deux séquences complémentaires**, toutes deux fondées sur un travail collectif sur cartes et en groupes :

- l'une consacrée aux **impacts environnementaux des variantes d'aménagement**,
- l'autre aux **leviers pour développer des mobilités alternatives**.



Figure 34 : photo de l'atelier thématique 1

La première séquence a montré une forte exigence de préservation des milieux naturels et a permis de dégager des positions claires sur les variantes.

Dans la zone du Croissant, les **variantes A et B** ont été jugées très impactantes en raison de la traversée de zones humides et de la fragmentation écologique, tandis que la variante C, moins dommageable sur le plan environnemental, a été critiquée pour ses effets sociaux liés au maintien d'un trafic

Dans le secteur de la Havaudière, la **variante B** a été considérée comme trop artificialisante et destructrice pour les milieux agricoles et humides, alors que la variante A, moins dommageable, suscite des réserves sur la qualité de vie. Une alternative a été proposée, associant rachat ciblé de maisons, renaturation et réaménagement local.

Sur le secteur de Marcey-les-Grèves, la **variante A** a été largement rejetée au profit de l'optimisation de l'existant ou d'un petit barreau, jugés moins intrusifs. Dans l'ensemble, la nécessité d'appliquer rigoureusement la séquence « éviter – réduire – compenser » et d'intégrer les différentes formes de pollution (sonore, visuelle, lumineuse, liées aux chantiers) a été soulignée.

La **seconde séquence** a mis en évidence une forte volonté de **réduire la dépendance à la voiture individuelle et d'intégrer les mobilités alternatives au projet**. Parmi les propositions formulées figurent la création de pistes cyclables continues et sécurisées, l'aménagement d'aires de covoiturage, l'adaptation des arrêts de bus et l'amélioration de l'intermodalité. Les lignes Néva et

Manéo ont été jugées sous-exploitées, nécessitant une meilleure communication et une connexion renforcée entre zones résidentielles, économiques et scolaires.

Le **développement du ferroviaire** a été identifié comme un levier majeur : les participants ont proposé une augmentation des cadences, une tarification plus attractive, une implication des employeurs et une meilleure desserte des gares intermédiaires. Ils ont insisté sur l'importance d'intégrer ces solutions dès la conception du projet plutôt que comme de simples ajustements ultérieurs.

4.9 Atelier thématique sur la circulation, le trafic et les contournements et déviations



Figure 35 : photo de l'atelier thématique 2

Cet atelier organisé le 11 septembre 2025 à Saint-Pair-sur-Mer, a réuni **17 participants** (associations de riverains, gendarmerie, SDIS, élus) pour explorer les enjeux de sécurité et de circulation sur l'axe Granville-Avranches. Il s'est déroulé en deux séquences complémentaires : un diagnostic partagé via des personae et une analyse critique des variantes d'aménagement.

La première séquence, fondée sur des profils fictifs (ambulancière, retraitée, famille, maître d'ouvrage), a permis d'aborder la diversité des attentes : besoin d'une fluidité maximale pour les secours, crainte d'isolement et de nuisances pour les riverains, demande de sécurité accrue pour les piétons et cyclistes, et recherche d'un équilibre entre coûts, efficacité et sécurité. Cette étape a aussi fait émerger des constats partagés : accès aux habitations jugés dangereux, intersections complexes, congestion récurrente et rejet unanime des bandes multifonctions. Les participants ont formulé des pistes concrètes comme des zones de dépassement alternées, des pistes cyclables sécurisées, des traversées piétonnes facilitées et le contournement complet de la Havaudière.

La seconde séquence, consacrée à l'analyse des variantes, a mis en évidence des positions tranchées.

À la **Havaudière**, la variante A a été rejetée pour son inefficacité, et la B jugée insuffisante car elle laisse passer 70 % du trafic.

Dans le **secteur du Croissant**, les variantes A et B ont été critiquées pour leurs impacts environnementaux, tandis que la C, moins consommatrice de foncier, est apparue inadaptée pour la sécurité des deux-roues.

À **Sartilly/Marcey**, la variante A a été jugée efficace mais trop coûteuse, la B acceptable mais limitée, et la C unanimement rejetée.

Finalement, l'atelier a souligné une forte attente d'aménagements plus ambitieux, conciliant sécurité, fluidité et respect du cadre de vie, et une exigence claire d'intégrer pleinement les mobilités douces dans les futures propositions.

4.10 Atelier thématique sur le développement économique et l'agriculture



Figure 36 : photo de l'atelier thématique 3

Cet atelier, organisé à Sartilly-Baie-Bocage le 16 septembre, a réuni **20 participants** issus du monde agricole, des chambres consulaires, du commerce, de l'artisanat et des élus. Il avait pour objectif d'aborder deux thématiques : **l'impact des variantes sur l'agriculture et les conditions d'un développement économique équilibré.**

La première séquence a mis en lumière de fortes préoccupations sur le morcellement des terres, la continuité des exploitations et l'accessibilité des parcelles.

La **variante A** dans la zone du Croissant a été largement rejetée pour ses effets sur les exploitations, tandis que la **variante B** a été jugée moins destructrice mais incomplète. Dans les secteurs de la Havaudière et de Sartilly/Marcey, les participants ont insisté sur des aménagements adaptés aux engins agricoles et sur des compensations foncières concrètes.

La seconde séquence, consacrée au développement économique, a fait émerger un soutien marqué à la **variante A** pour fluidifier le trafic et desservir les zones d'activités, tandis que la B a été jugée trop limitée et la C inefficace. Les échanges ont porté sur la sécurisation de points noirs, l'amélioration de la desserte des salariés et des sites touristiques, et la compatibilité du projet avec les objectifs ZAN.

L'atelier a mis en évidence la nécessité de concilier les impératifs agricoles, économiques et environnementaux et d'intégrer ces enjeux dans la conception finale du projet.

5. Synthèse des contributions des registres dématérialisée et papiers

L'analyse qui suit repose sur les contributions déposées en ligne dans le cadre de la concertation. Afin de garantir une lecture la plus représentative possible des positions exprimées, plusieurs précautions ont été prises, tout en reconnaissant l'existence de certains biais, inhérents à ce type d'exercice.

Il a d'abord été observé que **près de 500 contributions** (soit environ 39 % du registre dématérialisé) **proviennent de grappes d'adresses IP récurrentes, dont les cinq principales comptent chacune parfois jusqu'à 42 avis**. Ces dépôts, très souvent **anonymes** et **sans mention de commune**, posent **un double biais** : d'une part, une **limite de vérifiabilité**, puisqu'il est impossible de savoir s'il s'agit de répétitions d'un même contributeur, d'un groupe organisé ou d'IP partagées ; d'autre part, un **bias d'analyse territoriale**, car soit les contributeurs ne précisent pas leur commune d'attache, soit ils précisent des communes différentes à chaque contributions, ce qui fausse la lecture des contributions par commune et leur poids relatif dans la concertation.

Certaines contributions, modérées par les garants pour non-respect des règles de la charte de participation (prises à partie, propos inappropriés), n'ont pas été rendues publiques et n'apparaissent donc pas dans l'analyse.

Trois catégories ont été définies pour analyser les prises de position exprimées dans le cadre de la concertation : les « **pour** », les « **contre** » et les « **neutres** ».

La catégorie « **pour** » regroupe les contributions qui se sont exprimées de manière claire en faveur du projet porté par le Département, ainsi que celles qui ont formulé un choix parmi les différentes variantes proposées **sans exprimer de critiques significatives à l'égard du projet**.

La catégorie « **neutre** » rassemble les contributions qui **n'expriment pas de position clairement favorable ou défavorable**, ou dont la formulation reste trop imprécise pour permettre une catégorisation fiable.

La catégorie « **contre** » comprend les contributions qui **manifestent une opposition au projet porté par le Département** ou qui formulent des **critiques explicites à son égard**.

Par ailleurs, les contributions exprimant un attachement au **retour au projet initial de 2x2 voies**, sans se prononcer explicitement sur le projet actuellement soumis à concertation, ont été classées parmi les **oppositions**. Ce choix méthodologique repose sur le constat que ces prises de position s'inscrivent, dans la grande majorité des cas, **en désaccord avec les variantes présentées**.

Enfin, le classement par thématique repose sur une **grille d'interprétation construite à partir du contenu** des contributions. Pour chaque thématique (environnement, projet de 2x2 voies, mobilités, économie, etc.), une lecture spécifique a été retenue, que nous explicitons dans la synthèse détaillée.

Ces éléments de méthode visent à garantir la transparence du traitement des données, tout en assumant la part d'interprétation nécessaire dans un exercice de synthèse à partir de contributions libres, hétérogènes et parfois stratégiquement formulées.

Au total, **1 264 contributions** ont été déposées sur le registre dématérialisé, dont **580 de manière anonyme** (soit 45,8 %). **14 contributions** ont été modérées, **38 doublons identifiés**. Le site de la concertation a rassemblé **45 695 visiteurs uniques**, parmi lesquels **8 179** (soit 17,8 %) ont téléchargé au moins un document de présentation, et **1 123** (soit 2,4 %) ont déposé au moins une contribution.

Chiffres clés :

La concertation en ligne a suscité une participation soutenue sur la plateforme dédiée, témoignant d'un réel intérêt du public pour le projet.

- > 45 695 visiteurs uniques ont consulté le site web
- > 8 179 visiteurs ont téléchargé au moins un document (soit 17,8 % des visiteurs)
- > 13 153 téléchargements au total, dont :
 - 1 249 pour le dossier de concertation
 - 8 711 pour l'étude de trafic
 - 6 393 pour l'analyse multicritères
- > 1 264 contributions déposées au total
- > 1 123 visiteurs (soit 2,4 %) ont déposé au moins une contribution
- > 38 contributions identifiées comme doublons
- > 580 contributions déposées par des participants anonymes (45,8 % du total)
- > 14 contributions ont fait l'objet d'une modération
- > Plusieurs contributions récurrentes proviennent de même adresse IP

5.1 Les grandes thématiques exprimées

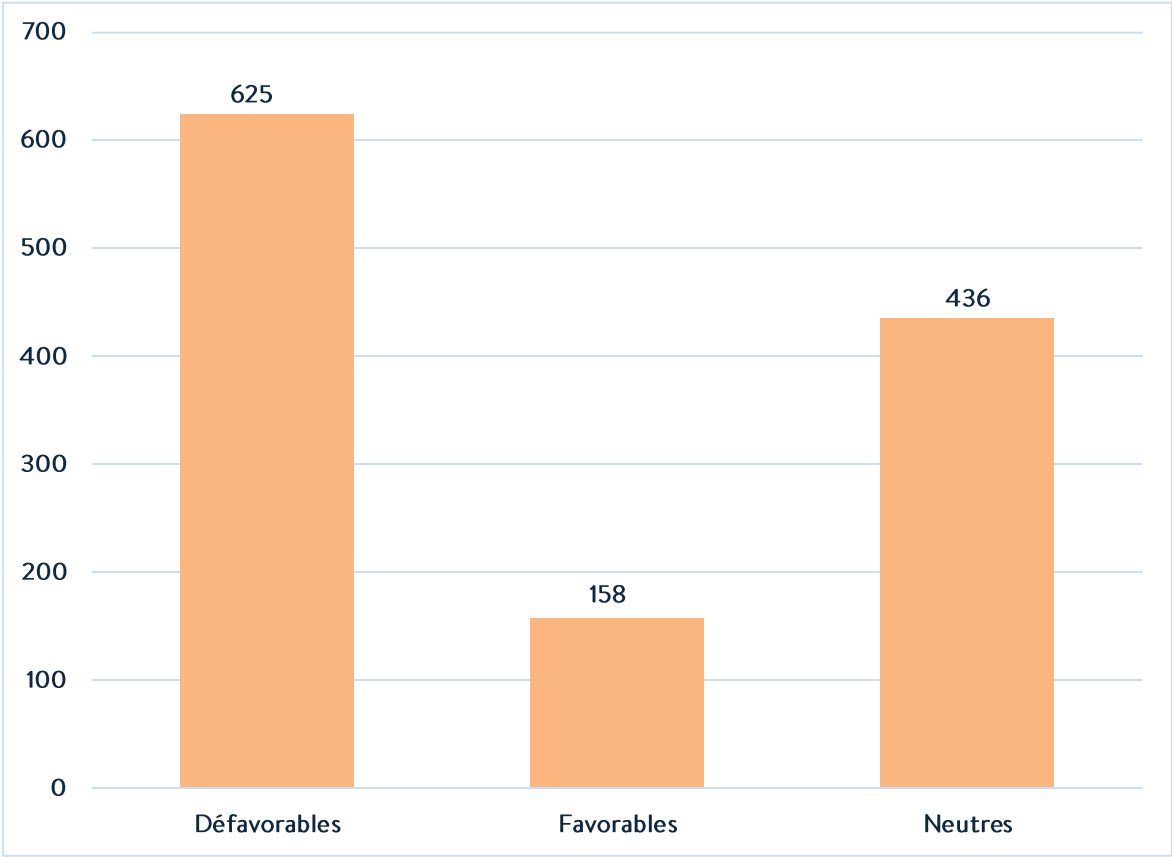


Figure 37 : répartition des contributions selon la position sur le projet du

5.2 Les grandes thématiques identifiées

Pour restituer fidèlement la richesse des contributions, il a été choisi d’organiser l’analyse autour de **12 grandes thématiques**, issues directement des préoccupations exprimées sur le registre dématérialisé, lors des réunions publiques et des ateliers. **Ce découpage reflète à la fois les enjeux du projet et les sujets les plus récurrents dans le débat** : la circulation et les congestions, la sécurité routière, les impacts environnementaux, le cadre de vie et la santé, les mobilités alternatives, l’aménagement du territoire, les priorités d’investissement, l’ancien projet de mise à 2x2 voies, les propositions alternatives, le dispositif de concertation, le développement économique et enfin les questions directes adressées au maître d’ouvrage. A noter que le nombre de **contributions** correspond au total des dépôts effectués par les participants, tandis que le nombre d’avis reflète l’ensemble des positions exprimées sur les différentes thématiques de la concertation. Une même contribution pouvant aborder plusieurs sujets, le nombre d’avis est donc supérieur au nombre de contributions.

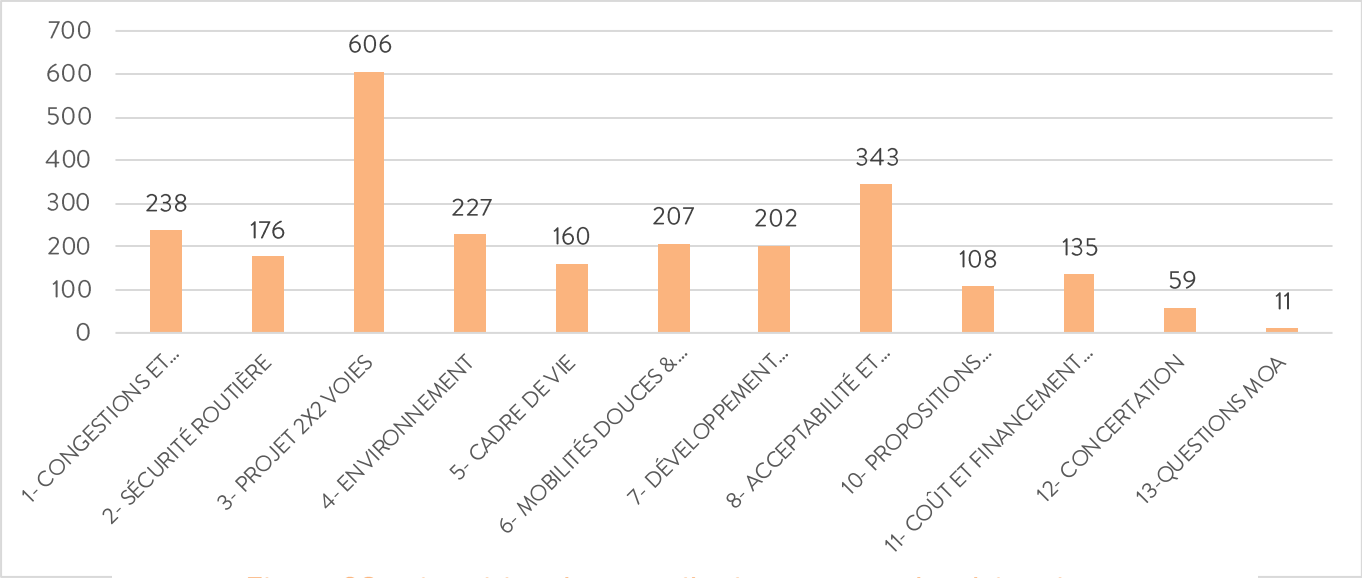


Figure 38 : répartition des contributions par grandes thématiques

Sur les **1 264 contributions** déposées sur la plateforme participative et les 19 contributions écrites des registres papiers, plusieurs thématiques structurent nettement le débat.

Les contributions mettent d’abord en avant des préoccupations très concrètes liées aux **congestions (238 contributions)** et à la **sécurité routière (176 contributions)**, confirmant que l’axe est vécu comme saturé et accidentogène, et que les habitants attendent des améliorations tangibles pour leurs déplacements quotidiens. La référence à **l’ancien projet de mise à 2x2 voies** revient massivement (**606 contributions**), preuve que l’histoire longue de ce dossier continue de peser sur les représentations et nourrit des attentes fortes comme des oppositions marquées.

Les enjeux environnementaux (**227 contributions**) et ceux du **cadre de vie (160 contributions)** soulignent que la réduction des nuisances et la préservation des terres agricoles et des paysages constituent des points de vigilance majeurs. L’importance donnée aux **mobilités douces et alternatives (202 contributions)** montre que de nombreux participants souhaitent que la réflexion dépasse le seul aménagement routier, pour inclure les transports collectifs, le covoiturage et les modes doux.

Les contributions évoquent également le **développement économique (202 contributions)**, perçu comme un levier majeur de désenclavement territorial et de dynamisation locale. Les **questions d’acceptabilité et de perception du projet (343 contributions)** montrent que la population interroge directement la pertinence et l’opportunité de l’opération. Les **propositions alternatives (108 contributions)** témoignent d’une volonté d’explorer d’autres solutions, souvent axées sur la modernisation de l’existant ou la réduction de la vitesse, afin de concilier performance et sobriété. En arrière-plan, des thèmes plus transversaux comme le **coût et le financement (135 contributions)**, le **développement économique (202 contributions)** ou la **concertation (59 contributions)** rappellent que le projet est jugé à la fois comme un investissement public majeur, comme un levier de désenclavement territorial et comme un exercice démocratique dont la crédibilité conditionne son acceptabilité.

■ Congestions et circulations

La thématique des **congestions et de la circulation** occupe une place centrale dans la concertation. Avec **238 contributions recensées**, elle figure parmi les sujets les plus fréquemment évoqués, confirmant que les difficultés de déplacement constituent l'un des enjeux majeurs du projet routier entre Granville et Avranches. Les habitants et usagers expriment régulièrement leur vécu de routes saturées, de ralentissements quotidiens et de pertes de temps, qui alimentent un sentiment d'inefficacité de l'axe actuel.

Cette récurrence traduit la pertinence du sujet au regard des objectifs mêmes du projet, qui vise à fluidifier les circulations et améliorer la sécurité des trajets sur cet itinéraire structurant du sud-Manche. Pour rendre compte de la diversité des arguments exprimés, l'analyse distingue deux sous-thématiques : **les temps de parcours et les embouteillages**, permettant de qualifier plus précisément les attentes et les critiques.



Figure 39 : photo d'un axe routier

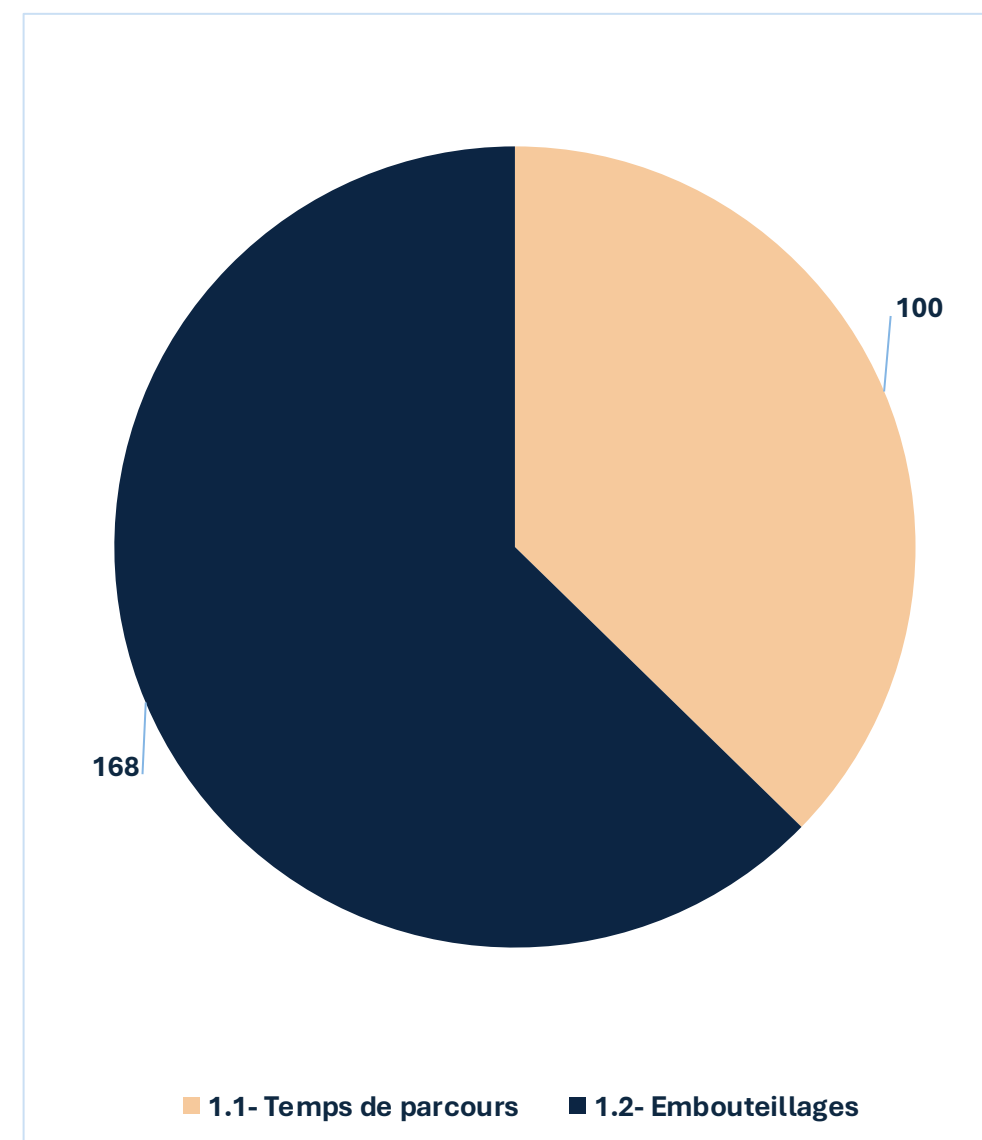


Figure 40 : répartition des contributions de la thématique « Congestion et circulation »

○ Temps de parcours

Nombre total d'avis	Préférence par rapport au projet : Favorable / Défavorable / Neutre		
100	12 avis favorables	55 avis défavorables	33 avis neutres

Verbatim :

Les améliorations devraient permettre une meilleure fluidité du trafic routier journalier, une amélioration de la sécurité routière sur ces axes, un gain de temps pour rallier Avranches de Granville et inversement [...]. »

« Je fais la route 2x par jour, du lundi au vendredi pour me rendre au travail, et c'est une horreur le trafic !!! Et je ne parle pas quand il y a un afflux de touristes [...] Déjà en étant un local, le contournement de Sartilly nous a fait du bien [...]. »

« Empruntant l'axe plusieurs fois par semaine, la fréquentation est à la saturation. [...] Les ralentissements récurrents, l'impatience génère des comportements à risque source de nombreux accidents. »

« À ce jour, cette route n'est plus ADAPTÉE : au trafic routier très important et trop divers du poids lourd aux véhicules lents sur une route grand trafic. Aucune possibilité de dépassement [...]. Le bien-être des riverains n'est pas respecté. [...] Donc l'évidence d'une VOIE RAPIDE [...] est VIVEMENT ATTENDUE [...]. Le projet actuel ne changera pas fondamentalement la situation. Les gains seraient marginaux [...]. »

La question des **temps de parcours** est au cœur des préoccupations des usagers de l'axe. Les contributions décrivent un trajet quotidien jugé **trop long et irrégulier**, marqué par des ralentissements aux abords des bourgs (notamment à **La Havaudière, Saint-Pair-sur-Mer - La ZA du Croissant**) et par des pertes de temps qui pèsent sur les déplacements pendulaires comme sur l'accès aux services.

Les avis en faveur du projet (12 avis) estiment que le projet apportera une amélioration tangible, en **réduisant la durée et en sécurisant la régularité des trajets**, notamment en direction de l'A84.

Les avis défavorables au projet (55 avis), en revanche, se rejoignent sur un point : ils considèrent que **le projet actuel ne changera pas fondamentalement la situation**. Pour ces participants, les gains seraient marginaux, absorbés par la croissance du trafic, et n'auraient qu'un effet limité sur la fluidité

générale. Beaucoup estiment que seule une **mise à 2x2 voies** permettrait réellement de réduire les temps de parcours de manière significative. Cette conviction traduit une attente forte vis-à-vis d'une solution jugée plus radicale, et renforce l'idée que le projet présenté est perçu comme un compromis insuffisant.

Les avis neutres vis-à-vis du projet (33 avis) confirment le **diagnostic partagé** d'un axe chroniquement ralenti, mais sans se prononcer sur la pertinence du projet. Ils apportent des exemples concrets de ralentissements, en particulier aux heures de pointe, qui nourrissent le constat général de trajets trop longs.

Ainsi, cette sous-thématique met en évidence un paradoxe : si le **constat des difficultés est unanimement reconnu**, le projet actuel n'apparaît pas, pour une large partie des contributeurs, comme la **réponse adaptée**. La demande implicite d'une **solution plus ambitieuse – la 2x2 voies** – traverse de nombreuses contributions défavorables.

En conclusion, si le diagnostic d'un axe lent et saturé fait consensus, les réponses proposées divisent : pour beaucoup, seule une 2x2 voies serait à la hauteur des enjeux.

○ Embouteillages

Nombre d'avis :	total	Préférence par rapport au projet :		
		Favorable / Défavorable / Neutre		
168		15 avis favorables	89 avis défavorables	64 avis neutres

Verbatim :

- « Votre contournement jusqu'à la CCI ne règlera pas les problèmes de bouchons, ça bouchonne déjà régulièrement jusqu'à la Maréchalerie, avec votre projet ça sera pire. »
- « La traversée du bourg de La Havaudière est compliquée et dangereuse. [...] Le Croissant devient dangereux et surtout surchargé. [...] Cette situation doit évoluer rapidement. »
- « Ce ne sont pas ces petits aménagements qui vont régler les problèmes de bouchons et de sécurité. »
- « Outre les ralentissements récurrents, l'impatience génère des comportements à risque source de nombreux accidents. »

La question des **embouteillages** suscite de nombreux témoignages contrastés. Une large majorité des contributions décrit un **axe saturé**, qualifié parfois « d'enfer » ou de « route bouchée en permanence », en particulier aux heures de pointe et dans les traversées de bourgs. Ces participants dénoncent des ralentissements quotidiens qui rendent les trajets pénibles, imprévisibles et dangereux. Les points les plus cités concernent les accès vers Granville, où les usagers disent perdre un temps considérable.

En miroir, pour un nombre plus restreint de contributions ce problème est perçu comme moins impactant : certains estiment que **l'axe n'est pas plus congestionné qu'ailleurs**, ou que les ralentissements sont ponctuels et gérables. Pour eux, parler d'embouteillages permanents relève de l'exagération et ne justifie pas un projet d'ampleur.

Les contributions favorables au projet (15 avis) voient dans le projet une opportunité de **désengorger durablement l'axe**, en réduisant la pression automobile et en fluidifiant les déplacements. Elles associent cette perspective à un gain de temps et à une amélioration des conditions de circulation quotidiennes.

Les contributions défavorables au projet (89 avis), bien que partageant pour la plupart le diagnostic d'un axe saturé, considèrent que le projet ne règlera pas le problème. Elles estiment que les embouteillages sont concentrés sur des **points noirs bien identifiés** et que seule une **mise en 2x2**

voies intégrale permettrait d'apporter une véritable solution. Certains craignent même que le projet, dans sa forme actuelle, **aggrave temporairement la situation** pendant les travaux. Plusieurs contributions insistent aussi sur le rôle des **véhicules lents (voitures sans permis, véhicules agricoles)** dans la formation des bouchons, problème que les aménagements de type **bandes multifonctionnelles (BMF)** n'apporteraient selon eux **aucune réponse efficace**.

Enfin, les contributions neutres vis à vis du projet (64 avis) décrivent de manière factuelle les embouteillages aux heures de pointe, notamment liés aux flux pendulaires et aux poids lourds. Elles ne tranchent pas sur l'opportunité du projet, mais renforcent le constat que la **saturation est une réalité partagée par une majorité d'usagers**

En conclusion, la saturation de l'axe fait l'objet d'un constat largement partagé, les réponses attendues divergent : entre partisans d'une solution d'envergure et sceptiques face aux effets du projet actuel, les bouchons concentrent une forte attente d'efficacité.

- **Sécurité routière**

Avec **176 contributions**, la **sécurité routière** constitue l'une des thématiques les plus citées de la concertation. Les habitants et usagers expriment de fortes inquiétudes face à un axe perçu comme accidentogène, où les conditions actuelles de circulation ne garantissent pas suffisamment la protection des usagers.

Trois enjeux principaux structurent les contributions. D'abord, la question des **accidents**, cités comme récurrents sur certaines sections et carrefours de l'axe, alimente une forte demande de sécurisation. Ensuite, la problématique de la **vitesse** est régulièrement évoquée : beaucoup dénoncent des comportements dangereux, notamment aux entrées et sorties de bourgs, où la cohabitation entre véhicules rapides, poids lourds et circulation locale accentue les risques. Enfin, la sécurité des **traversées piétonnes** revient dans de nombreux avis, traduisant une inquiétude pour les usagers vulnérables (piétons, cyclistes, personnes âgées, scolaires) confrontés à des traversées jugées dangereuses.

En regroupant ces trois sous-thématiques – accidents, vitesse et traversées piétonnes – l'analyse permet de rendre compte de la diversité des préoccupations, mais aussi de l'**attente unanime d'un projet qui améliore réellement la sécurité de tous les usagers**.



Figure 41 : photo d'une bande multifonctions

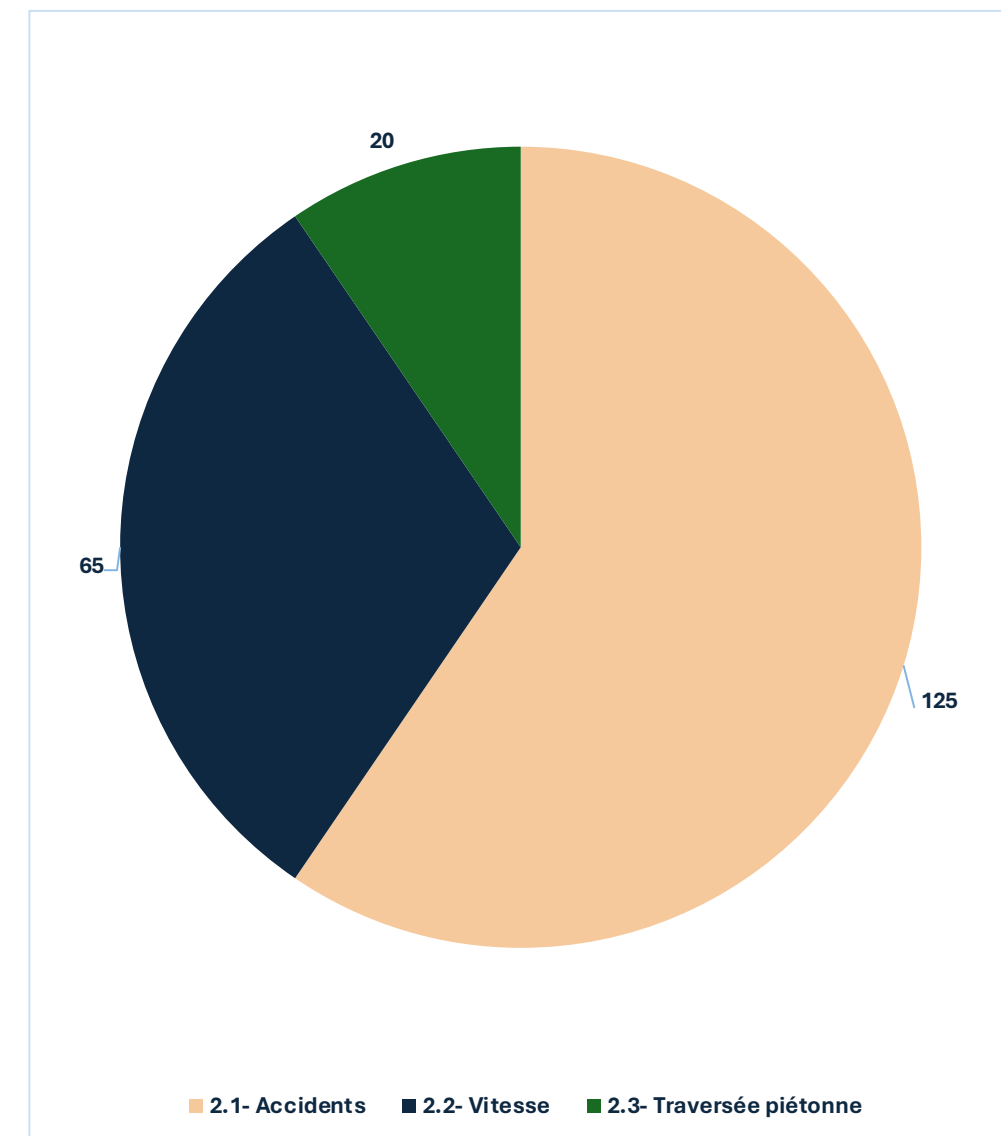


Figure 42 : répartition des contributions de la thématique « Sécurité »

○ Accidents

Nombre total des avis	Préférence par rapport au projet : Favorable/Défavorable/Neutre		
	12 avis favorables	78 avis défavorables	35 avis neutres

VERBATIM :

«Riverain de la RD673 à la Maréchallerie à Saint-Pair depuis 25 ans, dans votre nouveau projet, nous ne sommes plus déviés alors qu'il avait été décidé en 2002 que nous soyons contourné dans le projet de la 2x2 voies, comment allez-vous assurer notre sécurité lorsque nous allons vouloir rentrer chez nous ?? avec le trafic incessant, nous attendons des dizaines de secondes, arrêté sur la voie dans l'attente de pouvoir tourner alors que les véhicules arrivant par l'arrière n'ont pas la patience d'attendre, ils nous frôlent par la droite, sans forcément réduire leur vitesse, il y a eu plusieurs riverains qui ont été accidenté. Il faut des morts pour que vous agissiez !! »

« Cette route est dangereuse, saturée et totalement inadaptée [...]. Il y a urgence à agir : pour la sécurité [...]. »

« Il est indispensable de moderniser et de sécuriser l'axe Granville/Avranches [...] pour éviter le risque d'accident, [...] la commune de Saint-Pierre Langers doit être contournée, [...] les risques d'accident, c'est particulièrement urgent. »

« La traversée du bourg de LA HAVAUDIÈRE est compliquée et dangereuse. [...] Nos enfants traversent la route pour prendre le bus. [...] Il est important de faire évoluer cette situation avant un éventuel drame [...]. »

La question des **accidents** occupe une place importante dans les contributions relatives à la sécurité routière. Les habitants et usagers soulignent que l'axe Granville–Avranches est **perçu comme accidentogène**, notamment dans les traversées de bourgs et aux abords de certains carrefours. Les témoignages évoquent des situations concrètes : collisions fréquentes, manœuvres dangereuses aux intersections et cohabitation difficile entre poids lourds, véhicules légers et usagers vulnérables (piétons, cyclistes).

Les contributions favorables au projet (12 avis) mettent en avant l'idée que le projet, en réaménageant l'axe et en réduisant les points noirs, permettrait de **sécuriser significativement la circulation**. Ces contributeurs considèrent que des aménagements proposés par le Département apporteraient une meilleure lisibilité des trajectoires et réduiraient la probabilité d'accidents.

L'argument de la **sécurisation des déplacements quotidiens** est central : le projet est vu comme une réponse attendue pour diminuer les risques.

Les contributions défavorables au projet (78 avis) représentent la majorité et expriment un fort scepticisme : pour beaucoup, **le projet actuel n'apportera pas de véritable amélioration** en matière de sécurité. Plusieurs estiment que la dangerosité de l'axe ne tient pas seulement aux infrastructures, mais surtout aux **comportements des conducteurs** (excès de vitesse, dépassements dangereux, impatience des conducteurs face aux congestions). Certains considèrent même que les aménagements prévus pourraient créer de nouveaux risques, en incitant à rouler plus vite. Une partie des avis insiste aussi sur le fait que seule une **mise en 2x2 voies intégrale** permettrait de réduire réellement l'accidentalité, en séparant les flux et en supprimant les risques liés aux croisements et dépassements.

Les contributions neutres vis-à-vis du projet (35 avis) se concentrent sur des constats factuels : signalement d'**accidents réguliers** à des points précis (carrefours, entrées et sorties de bourgs, zones de forte densité de trafic). Ces avis témoignent d'une perception largement partagée d'un axe dangereux, sans pour autant prendre position sur la pertinence du projet pour y répondre.

En conclusion, l'accidentalité réelle ou perçue constitue un point de convergence majeur entre les contributions : si les avis divergent sur la pertinence du projet pour y répondre, le besoin de sécurisation de l'axe fait consensus.

○ Vitesse

Nombre total d'avis	Préférence par rapport au projet : Favorable / Défavorable / Neutre		
	5 avis favorables	38 avis défavorables	22 avis neutres

VERBATIM :

« Les weekends de grosse affluence pas un gendarme pour obliger les gens à passer par le contournement ? Les 30 km/h dans Marcey jamais contrôlé ! Radar automatique on serait la commune la plus riche de l'ouest ! »

« L'impatience génère des comportements à risque [...] Les manœuvres de tourne-à-gauche à partir de l'axe Avranches-Granville sont extrêmement risquées. »

« Trop bruyante, trop vite, aucun contrôle.... Y en a assez ! Faites ce qui était prévu en 2006 [...]. »

« Le non-respect de la vitesse, tout le monde s'en tape. J'ai entendu de la bouche de gendarmes qu'ils ne peuvent pas contrôler car trop d'infractions. »

« Il est bon de noter que dans notre département, les personnes âgées roulent nettement plus lentement, auxquelles s'ajoutent les voitures sans permis et les voitures tirant une remorque. »

La question de la vitesse apparaît dans les contributions comme un **facteur majeur d'insécurité sur l'axe Granville-Avranches**, mais elle est abordée de manière ambivalente. Pour certains habitants, l'excès de vitesse est la **cause principale des comportements dangereux**, en particulier dans les traversées de bourgs et aux abords des carrefours.

Les avis favorables au projet (5 avis) considèrent que **l'aménagement de l'axe pourrait contribuer à une meilleure régulation**, en rendant la circulation plus lisible et plus fluide.

Les contributions défavorables (38 avis) soulèvent toutefois des inquiétudes : elles **estiment que les aménagements prévus risquent d'inciter les automobilistes à rouler plus vite et donc à accroître la dangerosité de l'axe**. Pour ces participants, la sécurité ne dépend pas tant de la configuration de la route que des comportements individuels, et la vitesse restera un problème.

Parallèlement, plusieurs avis mettent en lumière une autre réalité : la présence de vitesses trop basses, liées aux véhicules agricoles, aux poids lourds ou aux voitures sans permis. Cette lenteur est décrite comme une source de frustration pour les automobilistes, qui conduit à des dépassements

jugés risqués. Les contributions neutres (22 avis) reflètent bien cette dualité en relatant d'un côté des excès de vitesse inquiétants, et de l'autre des ralentissements importants qui perturbent la fluidité du trafic.

En conclusion, l'excès de vitesse est perçu comme un facteur majeur d'insécurité, et si certains voient dans le projet un moyen de mieux canaliser les flux, beaucoup craignent au contraire qu'il n'encourage une conduite encore plus rapide.

○ Traversée piétonne

Nombre total d'avis :	Préférence par rapport au projet : Favorable / Défavorable / Neutre		
20	3 avis favorables	11 avis défavorables	6 avis neutres

VERBATIM :

« La traversée du bourg de La Havaudière est compliquée et dangereuse. [...] Nos enfants traversent la route pour prendre le bus. [...] Au vu de l'importance du trafic routier, il est difficile de traverser cet axe. Il est important de faire évoluer cette situation avant un éventuel drame. »

« Outre les ralentissements récurrents, l'impatience génère des comportements à risque source de nombreux accidents. Les présences de carrefours sont dangereuses (insertion ou traversée de la RD673 très difficiles, manœuvres de tourne-à-gauche à partir de l'axe Avranches-Granville extrêmement risquées). »

« Utilisatrice quotidienne de ces routes, j'estime qu'il est plus que nécessaire pour les utilisateurs ainsi que les riverains d'améliorer les conditions de circulation de ces différentes zones. Les améliorations devraient permettre [...] une amélioration de la sécurité routière sur ces axes, [...] »

« Il faut noter que le seul axe secondaire côtier, rue des Menneries, là où il y a l'hôpital, est très cabossé et très étroit, un vrai danger !! »

« Faut-il attendre un drame lorsqu'on traverse st pierre Langers je suis une mamie tracassée du bruit et surtout de la vitesse des véhicules à la traversée de ce village. Mes petits enfants y résident et chaque fois que j y dort ce sont des excès de vitesses »

« Le contournement de Sartilly a fluidifié le trafic ce qui n'est là le cas pour les travaux de Marcey-les - grèves Grèves dont la déviation est beaucoup trop peu fréquentée faute d'indications en amont sur l'A84 de plus, elle ne remplit pas l'objectif de la sécurité des piétons se rendant dans les commerces de boucherie et boulangerie, les véhicules ne cédant pas la priorité aux piétons faute d'une signalisation claire au sol (choix du plateau surélevé peu efficient. »

La question des **traversées piétonnes** revient dans les contributions comme un enjeu de sécurité majeur pour les habitants, en particulier dans les bourgs traversés par l'axe. Les participants évoquent la difficulté, voire la dangerosité, à traverser la route dans des secteurs où le trafic est dense et où les vitesses pratiquées sont jugées trop élevées. Les publics vulnérables – enfants,

personnes âgées, piétons se rendant vers les commerces ou les équipements scolaires – sont souvent cités comme les plus exposés.

Les contributions favorables au projet (3 avis) soulignent que le projet pourrait améliorer la situation en prévoyant des **aménagements sécurisés** pour les piétons, tels que des traversées protégées, une meilleure signalisation ou un réaménagement des carrefours permettant de réduire les risques.

Les contributions défavorables au projet (11 avis) soulèvent en revanche une inquiétude forte : selon elles, le projet ne prévoit pas de mesures suffisantes pour sécuriser les traversées piétonnes et risque même d'aggraver les difficultés en **accélérant la circulation**. Plusieurs habitants redoutent que l'augmentation de la vitesse moyenne des véhicules rende encore plus difficile la traversée des bourgs et isole davantage les riverains. Certains insistent sur le fait que la mise en place de bandes multifonctionnelles ou de voies élargies ne résoudra pas le problème, puisqu'elle ne garantit pas de ralentissement effectif aux entrées des agglomérations, même s'il faut toutefois noter que ces aménagements n'ont pas vocation à réduire la vitesse.

Les contributions neutres (6 avis) apportent des constats factuels : elles décrivent des situations où traverser est jugé dangereux, sans se prononcer sur la pertinence du projet pour y répondre. Ces témoignages confirment que la question des piétons fait partie des **préoccupations partagées**, même si elle mobilise moins de contributions que d'autres enjeux de sécurité.

En conclusion, la sécurisation des traversées piétonnes apparaît comme une attente forte des habitants, face à des risques jugés élevés dans les bourgs traversés, mais les avis divergent sur la capacité du projet à y répondre efficacement.

■ Projet de 2x2 voies

La thématique « Projet 2x2 voies » a constitué l'un des fils rouges majeurs de la concertation (606 contributions), au point d'en redéfinir en partie la dynamique et l'organisation. Bien que la démarche actuelle porte sur un projet de modernisation graduée et contextualisée de l'axe Granville-Avranches, les échanges ont été très largement dominés par les références à l'ancien projet de mise à 2x2 voies, abandonné après le refus de l'autorisation environnementale. Plusieurs centaines de contributions enregistrées sur le registre dématérialisé ne portent d'ailleurs pas sur les variantes proposées par le Département, mais exclusivement sur cette option passée, traduisant un attachement persistant, parfois même exclusif, à cette solution jugée plus ambitieuse.

Cette omniprésence a profondément marqué le déroulement de la concertation. Dès les premières réunions publiques, le sujet de la 2x2 voies a cristallisé les débats, conduisant le maître d'ouvrage à adapter ses prises de parole et à renforcer la pédagogie autour des raisons de l'abandon du projet initial (impact sur les zones humides, artificialisation, incompatibilité réglementaire). Plusieurs séances ont dû être réorientées pour répondre à ces interrogations récurrentes et expliquer les choix opérés depuis.

Dans les contributions comme dans les échanges, plusieurs dimensions se dessinent. La première est celle d'une **attente forte et récurrente d'un projet structurant** : pour une part importante des participants, seule une mise à 2x2 voies est capable de résoudre durablement les problèmes de saturation, de sécurité et d'attractivité économique du territoire. Cette demande s'accompagne souvent d'une **critique du temps jugé trop long de l'action publique et de la succession de solutions perçues comme parcellaires** depuis l'abandon du projet initial. La deuxième dimension est celle de **l'opposition à la 2x2 voies**, exprimée par une autre partie du public, mobilisée pour dénoncer les effets négatifs d'un tel aménagement – consommation foncière, artificialisation des sols, atteintes à l'environnement. Ces contributions ne traduisent pas nécessairement un soutien au projet actuel du Département, qui n'est d'ailleurs que rarement mentionné explicitement.

Ainsi, loin d'être une thématique secondaire, la 2x2 voies s'est imposée comme un enjeu structurant, révélateur d'un imaginaire collectif profondément ancré et d'une polarisation forte des perceptions : entre celles et ceux qui continuent de voir dans ce projet abandonné l'unique réponse crédible aux défis de mobilité, et ceux qui le jugent dépassé et incompatible avec les impératifs environnementaux contemporains. Cette tension a profondément traversé la concertation, en influençant les débats, les contributions et jusqu'à l'organisation même du processus participatif.

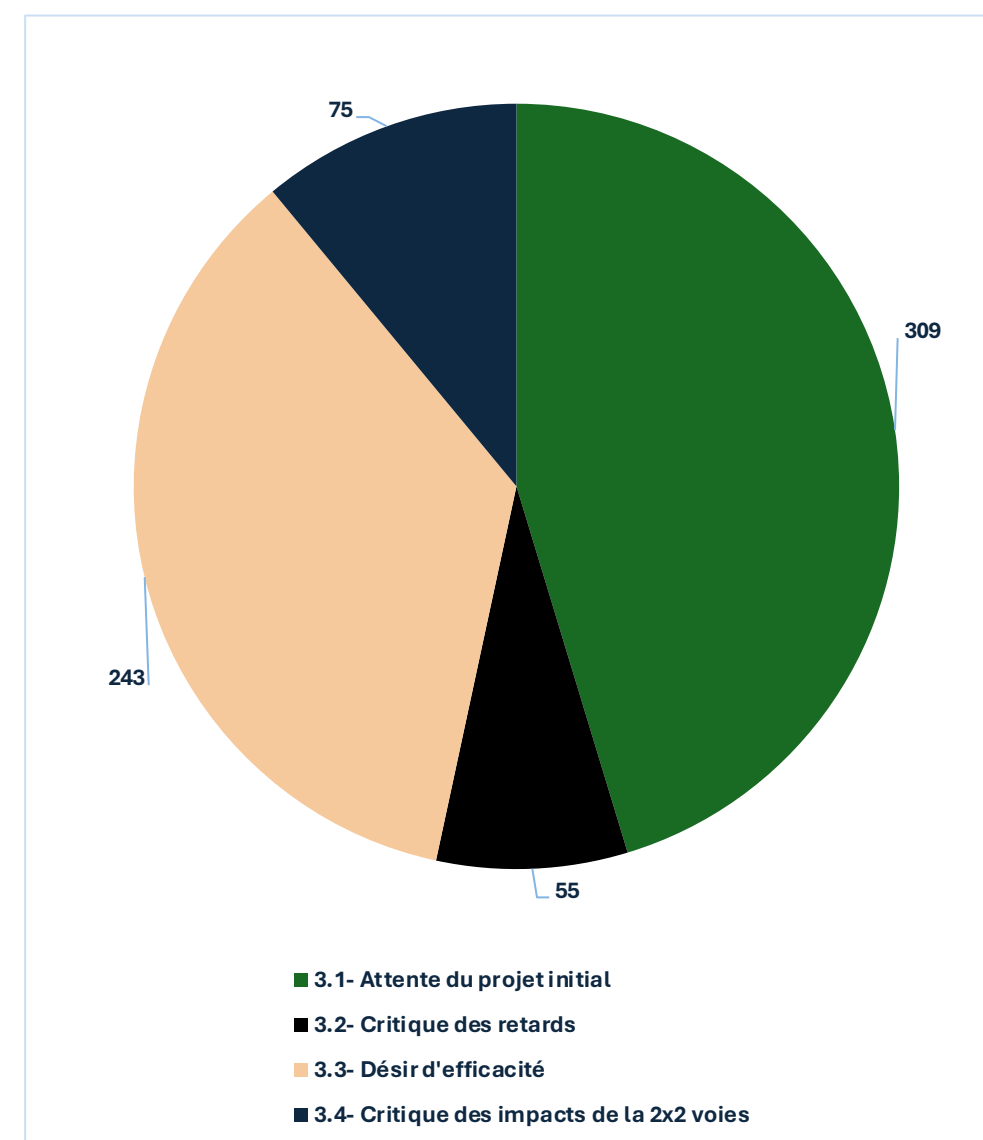


Figure 43 : répartition des contributions de la thématique « Projet 2x2 voies »

○ **Attente du projet initial**

Nombre total d'avis	Préférence par rapport au projet : Favorable / Défavorable / Neutre		
309	2 avis favorables	300 avis défavorables	7 avis neutres

VERBATIM :

« Le projet que nous attendons depuis presque 30 ans maintenant était prêt et parfait... et là vous voulez perdre du temps, de l'argent, et vous ne respectez pas vos confrères qui avaient finalisé et bien pensé ce projet. »

« Seule une 2x2 voies permettra de désenclaver le sud-Manche. Le reste, ce sont des pansements temporaires. »

« Les demi-mesures ne feront que repousser le problème. Il faut reprendre le projet initial dans son intégralité. »

« Les terrains ont été achetés, les études financées... et maintenant vous nous dites que tout est remis en question ? C'est incompréhensible. »

« Revenir à la 2x2 voies, comme prévu à l'origine. C'est ce que tout le monde attend. »

La sous-thématique « Attente du projet initial » renvoie aux nombreuses références faites à l'ancien projet de mise en 2x2 voies intégrale de l'axe Granville-Avranches. Elle témoigne de la place centrale qu'a occupée ce projet dans les débats publics depuis plus de vingt ans et du poids de cet héritage dans la perception des aménagements proposés aujourd'hui.

Les contributions favorables au projet (2 avis), bien qu'attachées à l'idée de la 2x2 voies, expriment un soutien au projet porté par le Département, considéré comme un compromis acceptable dans le contexte actuel. Pour ces participants, l'important est d'avancer enfin : « Nous préférons la 2x2 voies, mais le projet du Département a le mérite d'exister et de répondre, au moins en partie, aux problèmes de sécurité ». Ces avis rappellent que, face à l'urgence, l'aménagement proposé peut constituer un premier pas.

Les contributions défavorables au projet (300 avis) expriment un rejet massif du projet tel qu'il est présenté, perçu comme une réponse incomplète aux besoins du territoire. Beaucoup dénoncent

l'abandon d'une 2x2 voies, considérée comme la seule solution capable de désenclaver durablement le sud-Manche. Le projet est qualifié de "solution partielle", voire de "projet au rabais", jugé incapable de traiter efficacement les saturations et les problèmes de sécurité. Ce ressenti est amplifié par un sentiment d'injustice : plusieurs contributeurs rappellent que les études ont été financées, que des terrains ont été acquis, et s'étonnent de voir le projet initial abandonné. Pour eux, les nouvelles propositions traduisent un recul clair par rapport aux ambitions portées auparavant.

Les contributions neutres vis-à-vis du projet (7 avis) expriment une position plus nuancée. Elles reconnaissent que la 2x2 voies n'est probablement plus réaliste aujourd'hui, mais soulignent combien son abandon explique l'intensité des frustrations locales. Comme l'écrit un contributeur : « On sait bien que le projet initial n'est plus possible, mais c'est à cause de cet abandon que les habitants n'arrivent pas à se projeter dans la solution départementale ». Ces avis insistent sur la nécessité de mieux expliquer les raisons de ce changement de cap, et de clarifier en quoi le projet actuel peut constituer une réponse crédible aux besoins du territoire.

Ainsi, cette sous-thématique révèle une tension forte entre l'attachement à un projet ancien, perçu comme la seule solution réellement efficace, et la difficulté à faire accepter une alternative plus limitée, mais adaptée aux contraintes financières et environnementales actuelles.

L'attente d'un retour au projet initial, et en particulier à une 2x2 voies, s'impose comme un fil conducteur majeur des contributions, jugé bien plus structurant que la seule critique du projet actuel, révélant un attachement profond à une vision jugée comme « ambitieuse » et déjà largement partagée du désenclavement du sud-Manche.

○ Critique des retards

Nombre total des avis	Préférence par rapport au projet : Favorable / Défavorable / Neutre		
55	2 avis favorables	50 avis défavorables	3 avis neutre

VERBATIM :

- « Mieux vaut un projet imparfait qui avance enfin qu’une 2x2 voies qu’on attendra encore 30 ans ».
- « Toujours plus de concertations, mais aucune avancée réelle sur le terrain. »
- « On a tout étudié, tout évalué... mais rien de concret n’est fait. C’est du surplace administratif. »
- « Le projet a été repoussé trop de fois. On a besoin de décisions fermes, pas d’annonces sans suite. »
- « C’est long, trop long, mais on comprend que les règles ne sont plus les mêmes qu’il y a 20 ans ».
- « 2006... Vingt ans après l’avis favorable pour le passage en 2x2 voies de l’axe ultra fréquenté Granville/Avranches, les travaux sont toujours à l’arrêt !!!! »

La sous-thématique « Critique des retards » traduit un **fort agacement face à la lenteur accumulée dans la conduite du projet routier**. Beaucoup rappellent que l’aménagement de l’axe Granville–Avranches est évoqué depuis plusieurs décennies, sans qu’aucune réalisation concrète d’ampleur n’ait vu le jour. Cette perception d’un « dossier qui traîne » nourrit une défiance envers les institutions et alimente un sentiment d’abandon du sud-Manche.

Les contributions défavorables au projet (50 avis), largement majoritaires, traduisent une profonde **lassitude face aux reports successifs de l’aménagement de l’axe**. Le sentiment d’un temps perdu est omniprésent, alimenté par la succession d’études, d’annonces et de solutions jugées partielles ou inefficaces. Cette frustration se construit en grande partie par contraste avec le projet initial de 2x2 voies, longtemps porté et perçu comme une promesse structurante pour le territoire. **Le projet actuel, considéré comme affaibli par rapport à ces ambitions passées, est jugé inadapté pour répondre aux attentes accumulées depuis plus de vingt ans**. Il en résulte un affaiblissement de la confiance dans les engagements publics et une perception d’un manque de volonté politique.

Les contributions favorables au projet (2 avis) défendent le projet départemental malgré tout. Elles reconnaissent les retards successifs, mais considèrent que l’essentiel est de relancer une dynamique. **Ces avis mettent en avant l’importance de sortir de l’immobilisme et de montrer des résultats visibles**.

Les contributions neutres vis-à-vis du projet (3 avis) adoptent une posture plus analytique. Elles constatent les retards avec regret, mais insistent sur la nécessité de prendre le temps de la concertation et de la planification. Pour ces participants, la lenteur du projet est regrettable mais en partie explicable par la complexité des procédures et l’évolution des contraintes environnementales et financières.

Au total, cette sous-thématique met en lumière l’importance du facteur temps dans l’acceptabilité du projet : l’impatience grandissante des habitants contraste avec la lenteur des processus institutionnels, générant un sentiment de décalage qui fragilise la confiance envers les acteurs publics.

En conclusion la critique des retards traduit une exaspération largement partagée face à l’enlisement du projet. Pour beaucoup de contributeurs, cette attente prolongée s’inscrit dans une histoire déjà longue, jalonnée d’études, de réunions et de « promesses non tenues ». Si cette frustration renvoie souvent à l’abandon du projet initial de 2x2 voies, elle reflète plus largement une perte de confiance dans la capacité des institutions à concrétiser un aménagement attendu depuis plusieurs décennies.

○ Désir d'efficacité

Nombre total des avis	Préférence par rapport au projet : Favorable / Défavorable / Neutre		
243	4 avis favorables	229 avis défavorables	10 avis neutres

VERBATIM :

« Le Département doit agir vite, avec des solutions simples et applicables. »

« Les demi-mesures ne servent à rien. Il faut un projet clair, décidé, et mis en œuvre rapidement. »

« Il faut arrêter de tergiverser. Ce projet doit avancer maintenant, pas dans dix ans. »

« Il est urgent de mettre en œuvre des solutions concrètes, pas de relancer des études interminables. »

« Un bon projet, c'est un projet qui sort de terre. Pas un plan qui reste dans un tiroir. »

« Ce projet améliorera un peu la situation, mais il ne transformera pas la route ».

La sous-thématique « Désir d'efficacité » traduit une **attente forte d'actions concrètes et rapides, en rupture avec les lenteurs perçues des démarches actuelles**. Pour nombre de participants, cette exigence d'efficacité est directement liée à l'abandon du projet de 2x2 voies, considéré comme une solution claire, déjà prête et suffisamment ambitieuse pour répondre aux enjeux du territoire. Le recours à des aménagements partiels ou temporaires est souvent perçu comme une perte de temps.

Les contributions défavorables au projet (229 avis) traduisent une **critique marquée d'un projet perçu comme inefficace et en deçà des attentes**. Les aménagements proposés sont jugés insuffisants pour améliorer durablement la circulation ou résoudre les problèmes de sécurité. Beaucoup estiment que les solutions ponctuelles – créniaux de dépassement, giratoires, réaménagements localisés – ne feront que différer les difficultés sans les résoudre. Ce scepticisme sur l'efficacité du projet s'accompagne souvent d'une dénonciation du coût jugé disproportionné au regard des bénéfices attendus. **Pour une partie des contributeurs, cette inefficacité tient au renoncement à la 2x2 voies, seule solution considérée comme réellement à la hauteur des enjeux.**

Les contributions favorables au projet (4 avis), très minoritaires, apportent un soutien au projet du Département, même si elles admettent qu'il n'est pas idéal. **Pour ces participants, il vaut mieux « avancer avec un projet pragmatique » que rester bloqué dans l'attente d'une hypothétique 2x2 voies.** L'efficacité est alors comprise comme la capacité à mettre en œuvre rapidement des solutions réalistes.

Les contributions neutres vis-à-vis du projet (10 avis) adoptent un ton plus mesuré. Elles reconnaissent que le projet apporte certains bénéfices locaux (sécurisation d'intersections, amélioration des conditions de circulation dans quelques bourgs), mais doutent de sa capacité à répondre aux enjeux globaux. Plusieurs insistent sur la nécessité d'évaluer les résultats à moyen terme et de prévoir des ajustements si les effets attendus ne sont pas au rendez-vous.

Ainsi, cette sous-thématique traduit une forte attente de solutions claires et efficaces, mais aussi une défiance envers des aménagements perçus comme insuffisants, qui peinent à convaincre qu'ils apporteront une réponse durable aux enjeux de mobilité et de sécurité.

L'exigence d'efficacité exprimée par de nombreux contributeurs témoigne d'une attente forte de solutions concrètes, rapides et durables, souvent en référence au projet initial de 2x2 voies, perçu comme plus lisible et structurant que les aménagements proposés, jugés partiels et insuffisants pour répondre aux enjeux du territoire.

○ Critiques des impacts de la 2x2 voies

Nombre des avis	Préférence par rapport au projet : Favorable / Défavorable / Neutre		
75	16 avis favorables	5 avis défavorables	54 avis neutres

VERBATIM :

- « On ne peut pas construire une voie rapide et prétendre défendre l’agriculture et le climat. »
- « Le projet de 2x2 voies allait à l’encontre des objectifs de sobriété foncière. »
- « La 2x2 voies aurait détruit du bocage, de la biodiversité et des terres agricoles. »
- « L’ancienne 2x2 voies était une aberration écologique. »
- « Encore une fois, on ne parle que de bitume. Il faut penser les mobilités dans leur ensemble. »

La sous-thématique « Critique des impacts de la 2x2 voies » est née du fait qu’un grand nombre de contributions ont choisi de réagir à l’ancien projet plutôt qu’au projet départemental actuel. Ces interventions, souvent très détaillées, mettent en évidence la mémoire collective encore vive autour de la voie express, mais aussi les inquiétudes environnementales et sociales qui lui étaient associées.

Les contributions défavorables (5 avis) expriment un double rejet : elles critiquent à la fois les impacts environnementaux associés à l’ancien projet de 2x2 voies, et la nature exclusivement routière du projet actuel, perçu comme une réponse inadaptée aux enjeux contemporains. Si l’abandon de la voie express est salué, il ne s’accompagne pas d’une adhésion à l’alternative proposée, jugée trop enfermée dans une logique routière. Pour ces contributeurs, la véritable attente porte sur une approche multimodale, intégrant pleinement les mobilités alternatives et une vision plus durable de l’aménagement du territoire.

Les contributions favorables au projet (16 avis) se prononcent en soutien au projet départemental, précisément parce qu’il s’éloigne du modèle de la 2x2 voies. Elles estiment que les aménagements progressifs et localisés proposés aujourd’hui sont mieux adaptés aux contraintes contemporaines et permettent d’éviter les excès d’un projet jugé « démesuré ». Plusieurs participants soulignent que la 2x2 voies aurait engendré « trop d’artificialisation », « une destruction du bocage » ou encore « une atteinte irréversible aux terres agricoles », et que l’option choisie par le Département est plus équilibrée.

Les contributions neutres vis-à-vis du projet (54 avis) adoptent une posture plus nuancée. Elles reconnaissent les impacts négatifs majeurs qu’aurait entraînés une 2x2 voies, en termes d’artificialisation, de pollution et de consommation d’espace, mais doutent en parallèle de la capacité du projet actuel à résoudre les problèmes de fond. Ces avis rappellent la nécessité de « trouver un juste équilibre », de « mieux articuler route et mobilités alternatives », ou encore de « sécuriser l’axe sans bouleverser l’environnement ». Cette position traduit à la fois une vigilance environnementale et une recherche de solutions plus globales.

Ainsi, cette sous-thématique illustre un paradoxe : beaucoup rejettent la 2x2 voies en raison de ses impacts, mais ce rejet ne se traduit pas forcément par une adhésion au projet du Département, jugé trop limité. Le débat met en lumière la difficulté de construire un projet qui parvienne à concilier attentes en matière de sécurité et de fluidité avec les impératifs écologiques et agricoles du territoire.

En conclusion La 2x2 voies fait aussi l’objet d’un rejet marqué en raison de ses impacts jugés trop lourds sur l’environnement, l’agriculture et les paysages, jugés incompatibles avec les enjeux actuels de transition écologique.

• Environnement

Avec 227 contributions recensées, la thématique de l'environnement s'impose non seulement comme un sujet central de la concertation, mais surtout comme l'un des principaux foyers de tension entre les participants. Loin d'être un paramètre technique elle constitue une véritable ligne de fracture idéologique, mobilisée essentiellement par les opposants à la 2x2 voies mais aussi par ses partisans. Elle reflète l'attention croissante portée aux effets d'un projet routier sur les écosystèmes, les paysages et la qualité de vie des habitants. L'axe Granville-Avranches traverse en effet un territoire riche en espaces agricoles, naturels et humides, dont la préservation est apparue comme une préoccupation forte au cours des échanges.

Cette dualité fait de l'environnement un terrain d'affrontement symbolique autant que technique : pour les uns, il justifie des craintes et demandes de vigilance à l'égard du projet du Département et un rejet net du projet de 2X2 voies ; pour les autres, il renforce au contraire la légitimité d'une 2x2 voies pensée comme outil de désenclavement et de réduction de la pollution.

L'analyse des contributions permet de distinguer plusieurs sous-thématiques. L'artificialisation des terres alimente les inquiétudes liées à la consommation d'espaces agricoles et naturels. La protection de la biodiversité est également fréquemment citée, certains habitants alertant sur les risques pour la faune, la flore et les continuités écologiques. Le dérèglement climatique et les émissions de gaz à effet de serre (GES) sont abordés dans une perspective plus globale, en soulignant l'incompatibilité perçue entre un projet routier et les engagements de réduction des émissions. La pollution atmosphérique, fait aussi l'objet de nombreuses remarques, traduisant la crainte d'une aggravation de celle-ci. Les zones humides suscitent des inquiétudes particulières en raison de leur rôle écologique et de leur fragilité. Cette structuration en sous-thématiques permet de restituer la diversité des arguments exprimés, tout en soulignant un constat commun : pour une partie significative des participants, les enjeux environnementaux constituent une ligne rouge, qui conditionne fortement l'acceptabilité du projet.

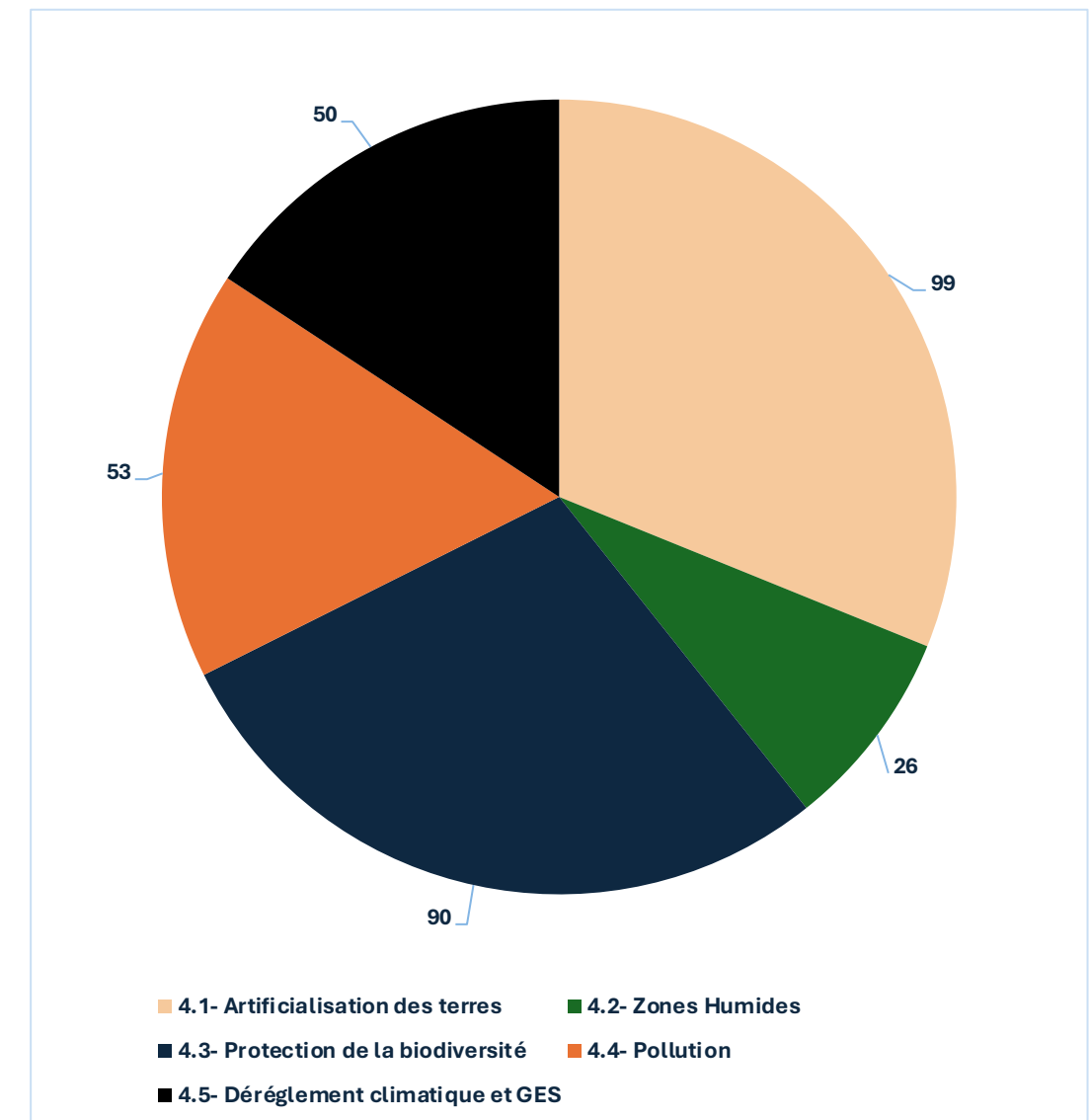


Figure 44: répartition des contributions pour la thématique « Environnement »

○ Artificialisation des terres

Nombre total d'avis	Préférence par rapport au projet :		
	Favorable / Défavorable / Neutre		
99	17 avis favorables	32 avis défavorables	50 avis neutres

VERBATIM :

- « Je souhaite un aménagement respectueux des écosystèmes. [...] Je suis contre une nouvelle route 2x2 voies, qui contribuerait au réchauffement climatique et une augmentation de l'artificialisation des sols »
- « Continuer à artificialiser notre territoire au détriment des terres agricoles me paraît un non-sens historique. »
- « Je suis pour [...] sur le tracé de 2006 – terres acquises. Il serait injuste de laisser des riverains sans réponse alors qu'ils ont laissé des terres ; pas de terres à exproprier de nouveau. »
- « Ayant laissé des terres pour le projet initial et n'ayant aucune considération dans les propositions, je maintiens mon choix pour reprendre le tracé initial pour non pas une 2fois 2voies mais une voie rapide »
- « Je suis opposé à la variante A (ZA du Croissant), alors que ce contournement trop large (2,3km) touche trop de terres agricoles, entame l'exploitation agricole d'un jeune exploitant, supprime le hangar d'un exploitant retraité qui possède encore des vaches allaitantes. »

La question de l'artificialisation des terres a suscité de nombreuses réactions, en particulier dans un territoire à forte vocation agricole. Les contributions rappellent que les terres de la Manche constituent une ressource essentielle pour l'activité agricole et l'économie locale, et que toute perte de foncier est perçue comme une fragilisation de ce tissu.

Les avis défavorables au projet (32 avis) expriment avec insistance la crainte de voir le projet « grignoter » davantage de surfaces agricoles, alors même que le foncier disponible est déjà sous tension. Plusieurs participants pointent la contradiction entre ce projet et les engagements nationaux de réduction de l'artificialisation des sols (Zéro Artificialisation Nette – ZAN). Ils soulignent aussi que certaines parcelles avaient déjà été acquises par le Département dans le cadre de l'ancien projet de mise à 2x2 voies, et que l'actuel aménagement viendrait relancer une dynamique d'occupation et d'achats de nouvelles terres perçue comme injuste et disproportionnée. Certains craignent plus largement une spirale de projets routiers successifs, chaque nouvelle infrastructure empiétant encore un peu plus sur le foncier agricole.

Les avis favorables au projet (17 avis) relativisent cet impact en le mettant en perspective avec l'ancien projet de 2x2 voies. Pour eux, l'artificialisation induite par le projet actuel reste mesurée au regard de ce qui aurait été nécessaire pour une mise à 2x2 voies complète, jugée beaucoup plus consommatrice d'espaces agricoles. Les bénéfices attendus – meilleure circulation, désenclavement du sud-Manche et sécurisation des trajets – justifient selon eux cette emprise plus limitée. Certains ajoutent que concentrer le trafic sur un axe structurant pourrait, à terme, réduire la pression sur le réseau secondaire, qui traverse lui aussi des terres agricoles et naturelles.

Les avis neutres (50 avis) constatent que l'artificialisation est un effet inévitable d'un projet routier, mais insistent sur la nécessité de limiter l'emprise au strict nécessaire et de privilégier des tracés qui réduisent les atteintes aux espaces cultivés.

En conclusion, si plusieurs contributeurs favorables à la 2×2 voies rappellent que des terrains ont déjà été acquis et souhaitent voir le projet aboutir sur ces emprises, beaucoup expriment aussi la crainte qu'un nouvel aménagement relance une consommation supplémentaire de foncier agricole jugée injuste et disproportionnée.

○ Zones humides

Nombre total d'avis :	Préférence par rapport au projet : Pour/Contre/Neutre		
26	4 avis favorables	12 avis défavorables	10 avis neutres

VERBATIM :

« Il me semble primordial de proposer le projet avec le coût carbone le plus bas. Par ailleurs, la protection des zones naturelles dont les zones humides doit être une priorité. Il en va de notre responsabilité. Ces zones humides ont une triple fonction : capter le carbone, retenir les eaux, préserver la biodiversité. Voici donc 3 objectifs que nous devons porter. »

« Favorable à l'aménagement de l'axe existant, dans le respect de l'environnement, des terres agricoles et des zones humides... »

« Il me semble important d'impacter le moins possible les zones naturelles, en particulier les zones boisées et les zones humides. »

« Bonjour La vallée du Thar est un écosystème fragile à préserver qui serait impacté par cet aménagement. Il présente parmi les derniers marais avec des végétations de "tremblants" et quelques espèces végétales autrefois relativement commune dans l'ensemble de nos marais manchois devenues aujourd'hui rarissime. Ces milieux et ces espèces représente des zones humides encore fonctionnelles en capacité de jouer leur rôle lors d'évènement pluvieux soudain et conséquent : c'est gratuit sans aménagement pour gérer les risques d'inondations. C'est ce que on appelle de nos jour les services rendus par la nature !! Il faut y penser. »

« La route devrait enjamber la zone humide de la Saigue et de l'Oiselière [...]. C'est un petit paradis qui serait détruit dans le cas de la 2x2 voies mais aussi des projets A et B. »

La question des zones humides est apparue comme un sujet particulièrement sensible dans les contributions, en raison de la présence importante de ces zones sur le territoire traversé par l'axe Granville-Avranches. Les participants rappellent que ces espaces jouent un rôle écologique essentiel, tant pour la biodiversité que pour la régulation hydrologique, et qu'ils sont déjà fortement contraints par l'urbanisation et les infrastructures existantes.

Les contributions défavorables au projet (12 avis) expriment une inquiétude récurrente : Certaines variantes envisagées conduiraient à une destruction supplémentaire de zones humides, aggravant

la pression sur ces milieux fragiles. Plusieurs participants insistent sur la contradiction entre ce projet et les politiques publiques de préservation, rappelant que c'est précisément à cause de l'enjeu des zones humides et des difficultés de compensation que l'ancien projet de 2x2 voies avait été retoqué par la DREAL. Ces avis traduisent une défiance forte, estimant que l'histoire pourrait se répéter et que les mesures compensatoires seraient de toute façon insuffisantes.

Les contributions favorables (4 avis) considèrent que le projet actuel, moins ambitieux que la 2x2 voies intégrale, présente une emprise réduite selon les variantes et donc un impact moindre sur les zones humides. Pour ces participants, l'effort de conception permet de mieux limiter l'atteinte à ces milieux, et l'amélioration attendue en termes de mobilité justifie cette emprise résiduelle.

Les contributions neutres (10 avis) rappellent de manière factuelle l'importance et la forte densité de zones humides dans le secteur concerné par le projet. Elles insistent sur la nécessité d'en tenir compte dans les études et de prévoir des mesures strictes d'évitement et de réduction, conformément à la séquence ERC (Éviter, Réduire, Compenser).

En conclusion, les sujets des zones humides fait état de positions contrastées : pour les uns, le projet actuel limite mieux l'emprise et réduit l'impact par rapport à la 2x2 voies intégrale, tandis que pour d'autres, il reste porteur de destructions inacceptables dans des milieux jugés essentiels.

○ Protection de la biodiversité

Nombre total d'avis	Préférence par rapport au projet : Favorable / Défavorable / Neutre		
90	12 avis favorables	27 avis défavorables	51 avis neutres

VERBATIM :

- « Je refuse la variante A du contournement. En effet, la faune et la flore sont menacées depuis des décennies, dans nos territoires comme ailleurs. Nous sommes dans une situation où il nous est possible de préserver notre biodiversité, et où cette possibilité ne relève que d'un choix politique. Au vu de la conjoncture actuelle, c'est du devoir de nos politiques de prendre des décisions fortes pour préserver nos lieux de vie, nos terrains agricoles, et nos espaces naturels. Il est encore possible de donner un exemple majeur en refusant de créer une nouvelle route dont le dessein serait de gagner une minute de trajet. »
- « Je m'oppose aux variantes proposant un contournement pour les raisons suivantes : un impact écologique néfaste. Une artificialisation des sols détruisant la biodiversité de ces lieux. »
- « Les voies express qui existent depuis tant de décennies ont modifié momentanément à leur construction la faune, la flore localement sans jamais avoir eu de répercussion écologique sur le long terme. »
- « Ce projet de 2x2 voies est une aberration écologique, destructrice de terres agricoles et de biodiversité, à l'heure où l'on devrait réduire notre empreinte. »
- « [...] une deux fois deux voies compensée par la création d'une voie douce piétonne/cycliste aux abords avec une végétalisation de celle-ci, et pourquoi pas une aire de repos avec un milieu humide pour les espèces vivantes par exemple et des plantations d'arbres divers sur les terrains déjà achetés. C'est ma vision la plus saine du projet pour ma part. »

La protection de la biodiversité constitue un sujet de préoccupation majeur dans les contributions. L'axe Granville-Avranches traverse en effet des secteurs riches en habitats naturels et en espèces protégées, comme la **rainette verte**, le **triton palmé** ou plusieurs oiseaux nicheurs, ainsi que des milieux caractéristiques du bocage (haies, prairies humides, ripisylves). Il est d'ailleurs notifié dans le dossier de concertation que le projet peut fragiliser ces écosystèmes en accentuant la **fragmentation des corridors écologiques**, en augmentant les risques de **collisions faune-véhicule** et en générant des nuisances sonores et lumineuses.

Les contributions défavorables au projet (27 avis) reprennent largement ces inquiétudes. Elles soulignent que certaines variantes pourraient mettre en péril la continuité des habitats et accentue la pression sur des espèces déjà vulnérables. Plusieurs avis mettent en avant le rôle essentiel des **haies bocagères** pour la biodiversité et critiquent leur potentielle destruction sur certaines portions du tracé, perçue comme une perte irréversible. Certains vont jusqu'à évoquer une contradiction directe entre ce projet et les engagements pris par les pouvoirs publics en matière de protection de la nature.

Les contributions favorables au projet (12 avis) estiment pour leur part que le projet intègre des mesures de protection pour limiter son impact. Elles mettent en avant les **passages à faune (éco ponts, tunnels)** qui serait à prévoir en parallèle du projet pour maintenir les continuités écologiques, la **replantation de haies** et la mise en place de **zones tampons végétalisées** pour réduire les nuisances. Pour ces contributeurs, l'aménagement offre donc l'opportunité d'améliorer certaines conditions écologiques par rapport à la situation actuelle, marquée par un axe routier déjà accidentogène pour la faune.

Les contributions neutres vis-à-vis du projet (51 avis) rappellent de manière factuelle la richesse écologique du territoire et la nécessité d'appliquer strictement la séquence ERC (Éviter, Réduire, Compenser). Ces avis demandent que le tracé soit ajusté autant que possible pour limiter les impacts, que les mesures compensatoires soient concrètes et que leur efficacité soit suivie dans la durée. **Certains de ces contributeurs, sans se prononcer sur le projet actuel du Département, dénoncent néanmoins la perspective d'une 2x2 voies qu'ils jugent incompatible avec la préservation de la biodiversité et trop consommatrice d'espaces naturels et agricoles.**

En conclusion, la biodiversité apparaît comme un enjeu majeur : si certains estiment que le projet peut intégrer des mesures de protection et de compensation, beaucoup redoutent des atteintes irréversibles aux habitats et continuités écologiques.

○ **Pollution**

Nombre total d'avis	Préférence par rapport au projet : Favorable / Défavorable / Neutre		
53 avis	3 avis favorables	36 avis défavorables	14 avis neutres

VERBATIM :

« Vivre au bord de la route est devenu un enfer. Je demande juste à respirer et à dormir. [...] Je passe la journée dans une maison saturée de bruit et de pollution. Les vitres sont couvertes d'une pellicule noire : c'est ce que nous respirons. Aucun des projets proposés ne résout les vrais problèmes. »

« Les solutions proposées augmentent la surface en élargissant la chaussée avec des bandes multifonctions donc augmentent la surface de ruissellement mais ne diminuent pas la pollution récupérée par la pluie. »

« La politique du tout-routier, c'est plus de pollution. [...] Je suis contre ce projet de déviation et de deux fois deux voies entre Granville et Avranches. »

« La pollution générée par les embouteillages est considérable et a des répercussions sonores, visuelles et médicales. [...] Cela impose une liaison fiable, rapide et sécurisée 2x2 voies pour relier les deux villes. »

« Moins de trafic, moins de gêne pour les riverains, moins d'accidents, moins de pollution. [...] Pensons aux générations futures. »

La pollution atmosphérique est une préoccupation exprimée par plusieurs contributeurs, qui l'associent directement à la **congestion persistante de l'axe**. Les habitants rappellent que les embouteillages entraînent une accumulation de gaz d'échappement et dégradent la qualité de l'air, en particulier dans les secteurs traversés par le projet.

Les contributions défavorables au projet (36 avis) insistent sur le fait que le projet ne règlera pas ce problème. Pour beaucoup, l'axe restera **bouché**, et engendrera davantage la pollution. Plusieurs citent des **lieux précis** comme la **Maréchalerie** ou la **Havaudière**, en soulignant que ces bourgs continueront d'être traversés et exposés aux émissions de polluants. Ces participants considèrent que les aménagements envisagés ne permettront pas d'alléger suffisamment la circulation et que la pollution restera concentrée dans les zones habitées. Pour la plupart, **seule une mise en 2x2 voies intégrale** est perçue comme une solution capable de fluidifier réellement le trafic et donc de réduire la pollution atmosphérique dans les bourgs.

Les contributions favorables au projet (3 avis) estiment au contraire que le projet peut améliorer la qualité de l'air, dans la mesure où une circulation plus fluide permet de réduire les ralentissements et donc les émissions liées aux arrêts et redémarrages. Ces avis restent très minoritaires mais traduisent une confiance dans l'idée qu'un aménagement partiel puisse avoir un effet positif.

Les contributions neutres vis-à-vis du projet (14 avis) décrivent les nuisances liées à la pollution atmosphérique sans se prononcer sur la pertinence du projet. Elles confirment que la proximité des habitations et des zones de vie avec l'axe routier expose directement les riverains aux émissions, et soulignent la nécessité de mieux documenter et suivre ces impacts dans les études environnementales.

En conclusion, la pollution atmosphérique est largement associée aux congestions de l'axe : si quelques contributeurs estiment que le projet pourrait améliorer la qualité de l'air en fluidifiant la circulation, la majorité doute de son efficacité et craint un maintien, voire une aggravation, des nuisances dans les bourgs traversés.

○ **Dérèglement climatique et GES**

Nombre total d'avis	Préférence par rapport au projet : Favorable / Défavorable / Neutre		
50	5 avis favorables	9 avis défavorables	36 avis neutres

VERBATIM :

- « À l'heure du réchauffement climatique et des catastrophes qui en découlent, comment parler encore de création de nouveaux axes routiers et de bétonisation des sols ? »
- « Vu le réchauffement climatique, construisons des hôpitaux, des services publics, des trains, mais pas des routes ! »
- « Le dérèglement climatique prouve que tout va très mal mais tout le monde s'en fout. Organisons nos déplacements autrement, beaucoup de solutions existent pour diminuer les véhicules sur les routes, cela diminuera les pollutions et les émissions. »
- « Les derniers évènements météorologiques de ce mois démontrent l'impact d'un dérèglement. Le déplacement des populations nécessite des axes directs, mais aussi le développement du rail. »
- « En 2025, avec une meilleure compréhension des problèmes environnementaux et face aux catastrophes climatiques désormais visibles, cessons de gaspiller de l'argent dans des projets dépassés. »

Le **dérèglement climatique** et les émissions de **gaz à effet de serre (GES)** sont abordés par plusieurs contributeurs dans une perspective élargie, qui dépasse largement le cadre local du projet. Beaucoup inscrivent leur argumentation dans une **logique globale**, en rappelant l'urgence de réduire drastiquement les émissions liées aux transports, secteur qui représente une part prépondérante des émissions mondiales et nationales.

Les contributions défavorables au projet (9 avis) mettent en avant la contradiction entre ce projet et les politiques climatiques affichées par la France et l'Union européenne. Pour ces participants, améliorer les infrastructures routières revient mécaniquement à **encourager l'usage de la voiture** et donc à amplifier la dépendance aux énergies fossiles. Plusieurs insistent sur le fait que le projet s'inscrit à rebours des objectifs de neutralité carbone et des engagements de l'Accord de Paris. L'argument de **l'incompatibilité structurelle entre développement routier et lutte contre le changement climatique** est central dans ces prises de position.

Les contributions favorables au projet (5 avis) développent un raisonnement différent. Elles considèrent qu'une circulation plus fluide permettrait de limiter les arrêts et redémarrages liés aux embouteillages, et donc de **réduire localement une partie des émissions**. Ces avis restent minoritaires mais traduisent l'idée que le projet, à défaut de réduire le trafic global, pourrait améliorer la situation en matière de pollution atmosphérique et de GES sur l'axe.

Les contributions neutres (36 avis) soulignent de manière factuelle que tout projet routier doit désormais être évalué à l'aune de son **empreinte carbone**, en intégrant les émissions liées à la construction, à l'usage et à l'entretien. Elles insistent sur l'importance de **quantifier précisément les émissions induites** et de les comparer avec les scénarios de transition, afin d'éviter un décalage entre les ambitions affichées et la réalité des projets.

En conclusion, le lien entre projet routier et dérèglement climatique divise : si certains soulignent une incompatibilité avec les objectifs de réduction des émissions, d'autres estiment qu'une circulation plus fluide pourrait limiter localement les rejets liés aux embouteillages.

- **Cadre de vie**

Avec **160 contributions recensées**, la thématique du **cadre de vie** occupe une place importante dans la concertation. Les habitants et usagers ont exprimé leurs préoccupations quant aux effets du projet sur leur quotidien, au-delà des enjeux de mobilité et d’environnement stricto sensu.

Trois sous-thématiques principales structurent les avis. La question des **nuisances sonores** revient fréquemment : de nombreux riverains redoutent que l’aménagement entraîne une augmentation ou une stagnation du bruit routier, en particulier dans les bourgs et zones d’habitation proches de l’axe. La **santé** est également évoquée, à travers l’impact de la pollution atmosphérique, du bruit et du stress liés à la circulation sur la qualité de vie des populations. Enfin, les **impacts directs sur les riverains** regroupent des inquiétudes liées à la proximité des habitations avec le futur tracé, aux éventuelles expropriations, ainsi qu’aux modifications du cadre paysager et résidentiel.

Cette structuration permet de rendre compte d’une réalité partagée : pour de nombreux participants, le projet ne se limite pas à un enjeu de mobilité, mais touche directement au **quotidien et au bien-être des habitants**, conditionnant ainsi fortement son acceptabilité sociale.



Figure 45 : photo d’un axe routier

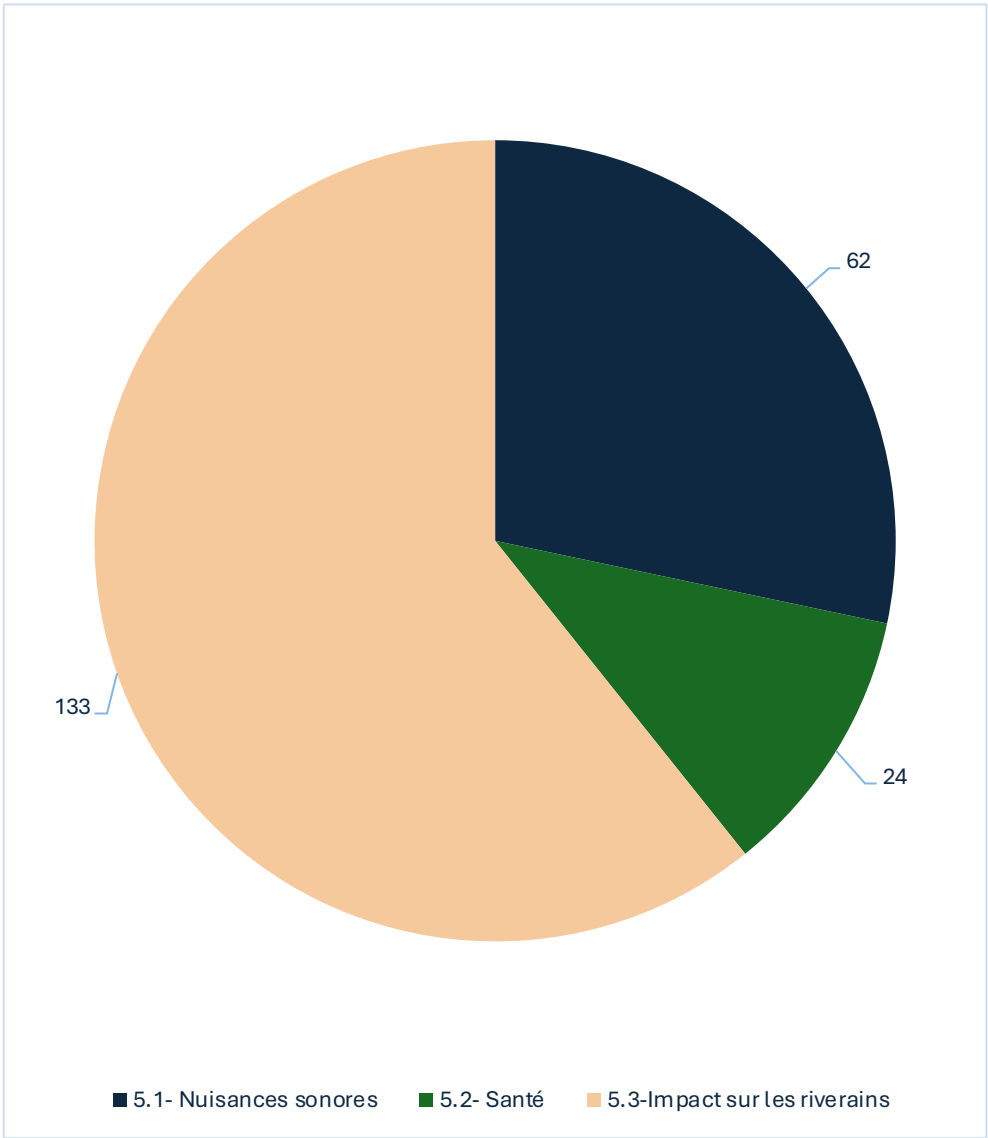


Figure 46 : répartition des contributions pour la thématique « Cadre de vie »

○ **Nuisances sonores**

Nombre total d'avis	Préférence par rapport au projet : Favorable / Défavorable / Neutre		
62	6 avis favorables	39 avis défavorables	17 avis neutres

VERBATIM :

- « L'Étude Ambiance sonore est fondée sur des mesures hors période estivale [...] La pollution sonore impacte les habitants mais aussi la faune ; des solutions existent (écrans antibruit, isolation des façades, revêtements moins sonores...). »
- « Depuis la réfection du contournement d'Avranches, les nuisances sonores sont devenues trop importantes. Avez-vous prévu une mise aux normes antibruit ? »
- « Les aménagements et déviations existants supportent des niveaux de bruit équivalents à l'axe Avranches-Granville [...] Il faut une planification globale de lutte contre le bruit. »
- « Au Croissant et à la Havaudière, bitume silencieux (enrobé phonique), plantations, isolation phonique des maisons : des solutions moins bruyantes et rapides à engager. »
- « Le centre de Brécey est pourri par les camions ; j'ai fait poser des fenêtres qui isolent du bruit : une solution moins coûteuse pour les riverains. »

La question des **nuisances sonores** occupe une place importante dans les contributions, en particulier parmi les riverains de l'axe. Le bruit routier est perçu comme un facteur majeur de dégradation du cadre de vie, venant s'ajouter aux autres impacts de la circulation.

Les contributions défavorables au projet (39 avis) soulèvent massivement la crainte que le projet n'agisse pas voir **aggrave les nuisances sonores** existantes. Plusieurs riverains estiment que l'augmentation du trafic et de la vitesse des véhicules accentuera le bruit dans les bourgs traversés, là où la circulation est déjà difficile à supporter. Certains citent des lieux précis où le bruit routier est déjà jugé insoutenable, redoutant que l'aménagement ne fasse qu'**empirer la situation, selon les variantes proposées**. Plusieurs habitants expriment également une déception : ils considèrent que le projet ne prévoit pas de protections suffisantes (écrans acoustiques, aménagements paysagers) pour protéger les zones résidentielles les plus exposées.

Les contributions favorables au projet (6 avis) avancent un argument inverse : en fluidifiant la circulation et en réduisant les phases d'arrêt et de redémarrage liées aux embouteillages, le projet

permettrait de **réduire localement le bruit routier**. Pour ces participants, moins d'embouteillages signifie aussi moins de coups d'accélérateur et de freinage, donc une amélioration perceptible du confort sonore. Certains soulignent également que le **contournement de secteurs sensibles**, comme la **ZA du Croissant** ou la **Havaudière**, contribuerait à réduire les nuisances sonores ressenties à l'intérieur des bourgs traversés.

Les contributions neutres au projet (17 avis) décrivent de manière factuelle la gêne occasionnée par le bruit actuel. Elles soulignent notamment son impact direct sur le quotidien des riverains, le sommeil ou la tranquillité des habitations proches de l'axe. Ces avis ne se prononcent pas sur l'efficacité du projet mais confirment que les **nuisances sonores constituent une problématique récurrente et partagée**.

En conclusion, les nuisances sonores sont largement dénoncées par les riverains : si certains espèrent que le projet réduira ces impacts grâce à des aménagements adaptés, beaucoup redoutent au contraire une aggravation ou une insuffisance des mesures prévues.

○ Santé

Nombre d'avis	total	Préférence par rapport au projet : Favorable / Défavorable / Neutre		
		0 avis favorable	21 avis défavorables	3 avis neutres
24				

VERBATIM :

« Comment allez-vous préserver la santé des riverains qui ne sont plus contournés comme cela était prévu dans le cadre du projet de la 2x2 voies, alors que vous avez connaissance de toutes ces nuisances (particules fines, bruit, accident) et que vous savez qu’avec l’augmentation du trafic cela va empirer ? »

« Je suis très inquiète pour ma santé, pour notre santé à tous, plusieurs riverains sont malades ! Le projet condamne les habitants de la Maréchallerie, et beaucoup d’autres. Ne laissez pas de riverains au bord de la route ! »

« Il faut reprendre le tracé initial avec une voie express, ce qui permettra de désengorger l’axe actuel qui est une aberration écologique avec tous ces bouchons, freinages et accélérations qui impactent la santé et la vie quotidienne des riverains. »

« Cette route est un enfer, et les riverains je n’ose même pas imaginer : leur santé en dépend. Pour nous usagers ce n’est qu’un passage, mais eux vivent là tous les jours. »

« La route actuelle est déjà un désastre humain : particules fines, stress sonore, pollution. Continuer à l’aménager sans détourner le flux, c’est condamner les riverains à vivre dans un environnement néfaste pour leur santé. »

La question de la **santé** a émergé dans les contributions comme un enjeu directement lié aux nuisances générées par la circulation routière. Si elle a mobilisé moins d’avis que d’autres thèmes, elle concentre toutefois une **forte inquiétude des riverains**, qui associent le projet à des risques pour la respiration, la santé mentale et la qualité de vie au quotidien. Les participants évoquent aussi bien la **pollution de l’air** que le **bruit** et le **stress** engendrés par le trafic, rappelant que ces effets concernent particulièrement les habitants les plus proches de l’axe et les publics sensibles (enfants, personnes âgées).

Les contributions **défavorables** (21 avis) associent directement le projet à une **dégradation de la santé** des riverains : évocations de troubles **respiratoires** (asthme, irritations, gêne à l’effort) liés à

la pollution et aux pics lors des **bouchons**, mais aussi d’effets sur la **santé mentale** (stress, anxiété, nervosité) et la **qualité du sommeil** à cause du **bruit** nocturne et des accélérations/redémarrages. Plusieurs témoins insistent sur les **publics sensibles** (enfants, personnes âgées), la proximité d’habitations et d’équipements, et redoutent que l’aménagement – s’il n’abaisse pas nettement les flux dans les bourgs – **maintienne les expositions** (air/bruit) au cœur des zones habitées. Une partie met en cause **l’hétérogénéité des vitesses** (véhicules lents vs. plus rapides) qui multiplie freinages et reprises, aggravant bruit, stress et émissions locales ; d’autres demandent des **protections concrètes** (murs anti-bruit, écrans végétalisés, limitations, contrôles) et jugent leur portée actuelle **insuffisante**.

Les **neutres** (3 avis) décrivent les **nuisances sanitaires** sans se prononcer sur l’opportunité du projet : rappel des liens air/bruit-santé, demande d’**objectivation** par des mesures (cartographie du bruit, stations NO₂/PM, suivi avant-après travaux), et attente d’un **dispositif de suivi sanitaire** dans la durée (indicateurs, transparence).

En conclusion, la santé fait l’objet d’une préoccupation marquée : entre troubles respiratoires, stress et atteintes au sommeil rapportés par les riverains, les contributions rappellent que tout aménagement doit intégrer la dimension sanitaire comme un critère central.

○ Impacts sur les riverains

Nombre total d'avis	Préférence par rapport au projet :		
	Favorable / Défavorable / Neutre		
133	10 avis favorables	79 avis défavorables	44 avis neutres

VERBATIM :

- « Nous sommes propriétaires depuis 1988. Notre maison se trouve à 3m du bord de la chaussée... Nous subissons au quotidien la pollution, le bruit et l'insécurité. »
- « Vivre au bord de la route est devenu un enfer : vacarme du matin au soir, bouchons d'oreille pour dormir, migraines, crises d'asthme. Aucun des projets proposés ne résout ces problèmes. »
- « Dévalorisation du patrimoine privé : nos terrains et maisons perdront une grande partie de leur valeur à cause de cette proximité, ce qui revient à sacrifier les habitants pour un gain routier discutable. »
- « Riverain de la RD673 à la Maréchallerie depuis 25 ans, nous attendons des dizaines de secondes pour pouvoir rentrer chez nous, arrêtés sur la voie, pendant que les véhicules nous frôlent sans ralentir. Il faut des morts pour que vous agissiez ! »
- « La traversée du bourg de la Havaudière est compliquée et dangereuse. Nos enfants traversent la route pour prendre le bus... il est difficile de traverser cet axe sans risquer l'accident. »
- « Cette route est un enfer, et les riverains je n'ose même pas imaginer : leur santé en dépend. Pour nous usagers ce n'est qu'un passage, mais eux vivent là tous les jours. »

La sous-thématique « Impacts sur les riverains » agrège les préoccupations très concrètes des habitants vivant en lisière de l'axe : exposition au **bruit**, à la **pollution de l'air**, à la **lumière**, sentiment de **dégradation du cadre résidentiel** et craintes liées à la **proximité des aménagements** (emprises, ouvrages, dispositifs techniques). Elle concentre des attentes élevées en matière de protections et de garanties, car elle touche **directement** au quotidien des ménages. Mais elle concerne aussi les riverains susceptibles d'être impactés par les contournements envisagés dans le cadre du projet, ainsi que ceux qui redoutent une relance du projet de 2x2 voies.

Les **contributions défavorables au projet** (79 avis) soulèvent d'abord un enjeu de **proximité physique** : la crainte que certains aménagements rapprochent la chaussée des habitations et intensifient les expositions (bruit, vibrations, poussières, phares la nuit). Plusieurs avis ciblent en particulier les **BMF (bandes multifonctionnelles)**, perçues comme un élargissement du ruban

routier qui **rapprocherait le bitume des façades**, sans apporter de bénéfice tangible pour les riverains ; au contraire, elles sont vues comme un facteur d'**aggravation du bruit** (plus de surface de roulement, vitesses plus homogènes donc niveaux sonores soutenus) et de **sécurité moindre** pour les accès piétons ou sorties de propriétés. Les mêmes contributions redoutent des **pertes de qualité de vie** (sommeil, temps passé à domicile, usage des jardins) et des **effets patrimoniaux** (dépréciation immobilière, perte d'agrément paysager). Elles pointent aussi le risque d'un **effet tunnel** dans certains linéaires (talus, dispositifs anti-éblouissement, écrans), vécu comme une fermeture du paysage et une coupure supplémentaire entre quartiers et équipements. Enfin, elles jugent les **protections annoncées** (écrans acoustiques, plantations, dispositifs de limitation) **insuffisantes ou trop générales**, demandant des engagements localisés, mesurables et opposables.

Les **contributions favorables au projet** (10 avis) estiment au contraire que l'aménagement peut **améliorer la situation** de proximité s'il permet de **détendre les flux en traversée**, d'**éloigner certains itinéraires de transit** des fronts bâtis les plus exposés, et d'installer des **protections dédiées** (murs anti-bruit, merlons paysagers, replantations bocagères) avec un **ciblage fin** des points noirs. Pour ces avis, une circulation **plus régulière** (moins d'à-coups, moins d'accélération) et des **mesures de modération** bien positionnées peuvent réduire les nuisances ressenties au pas de porte, à condition d'être **dimensionnées secteur par secteur**.

Les **contributions neutres** (44 avis) décrivent les **gênes actuelles** (bruit, poussières, phares, difficultés d'accès aux propriétés) et formulent des **attentes opérationnelles** : diagnostics acoustiques et de qualité de l'air **avant/après**, engagement sur des **seuils cibles** (bruit/jour/nuit), calendrier et traçabilité des **protections**, accompagnement des ménages en cas d'impact avéré (aides à l'isolation, protections supplémentaires, traitements paysagers), et **concertation de proximité** lors du calage fin (accès, circulations locales, visibilité).

En conclusion, les riverains se situent au cœur des inquiétudes : entre craintes d'aggravation des nuisances et attentes fortes en matière de protections ciblées, les avis oscillent entre rejet d'aménagements jugés trop intrusifs et espoir que le projet apporte une amélioration locale du cadre de vie.

- Mobilités douces et mobilités alternatives

Avec **207 contributions recensées**, la thématique des **mobilités douces et alternatives** occupe une place importante dans la concertation. Elle traduit une volonté de ne pas limiter la réflexion aux seuls aménagements routiers, mais d’envisager des solutions de déplacement plus diversifiées, durables et adaptées aux besoins du territoire. A ce titre plusieurs critiques ont été faites au Département sur le fait de ne pas avoir intégré en tant que telle la question de la mobilité au sens large à ce projet d’aménagement routier

Les contributions expriment d’abord une attente forte concernant les **vélos et pistes cyclables**, avec la demande récurrente de développer des infrastructures sécurisées, continues et reliées aux centralités locales. La question des **bus et du tramway** est également soulevée, certains habitants plaçant pour un renforcement des transports collectifs afin de réduire la dépendance à la voiture. De la même manière, les **chemins piétons** sont évoqués comme un complément indispensable pour sécuriser les déplacements de proximité, notamment pour les scolaires et les personnes âgées.

La thématique intègre aussi le **covoiturage**, perçu comme une alternative crédible et rapidement mobilisable pour réduire le nombre de véhicules en circulation. Le **train** est fréquemment mentionné, avec des attentes fortes en matière de modernisation de la ligne existante et d’amélioration des dessertes. Enfin, l’**intermodalité** est également évoquée comme une clé pour rendre ces solutions efficaces, en assurant la connexion entre modes de transport et la complémentarité avec l’axe routier.

Il convient toutefois de rappeler que le Département ne dispose pas de l’ensemble des compétences en matière de mobilités. S’il est responsable de la gestion et de l’aménagement du réseau routier départemental, les questions de transports collectifs relèvent principalement des **Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM)** – pour l’organisation des réseaux urbains et intercommunaux – et de la **Région**, compétente pour les **transports ferroviaires et interurbains**. L’articulation entre ces différents niveaux de responsabilité apparaît donc essentielle pour répondre aux attentes exprimées et inscrire le projet dans une approche plus globale de la mobilité durable.



Figure 47 : photo d’un chemin piéton/cyclable

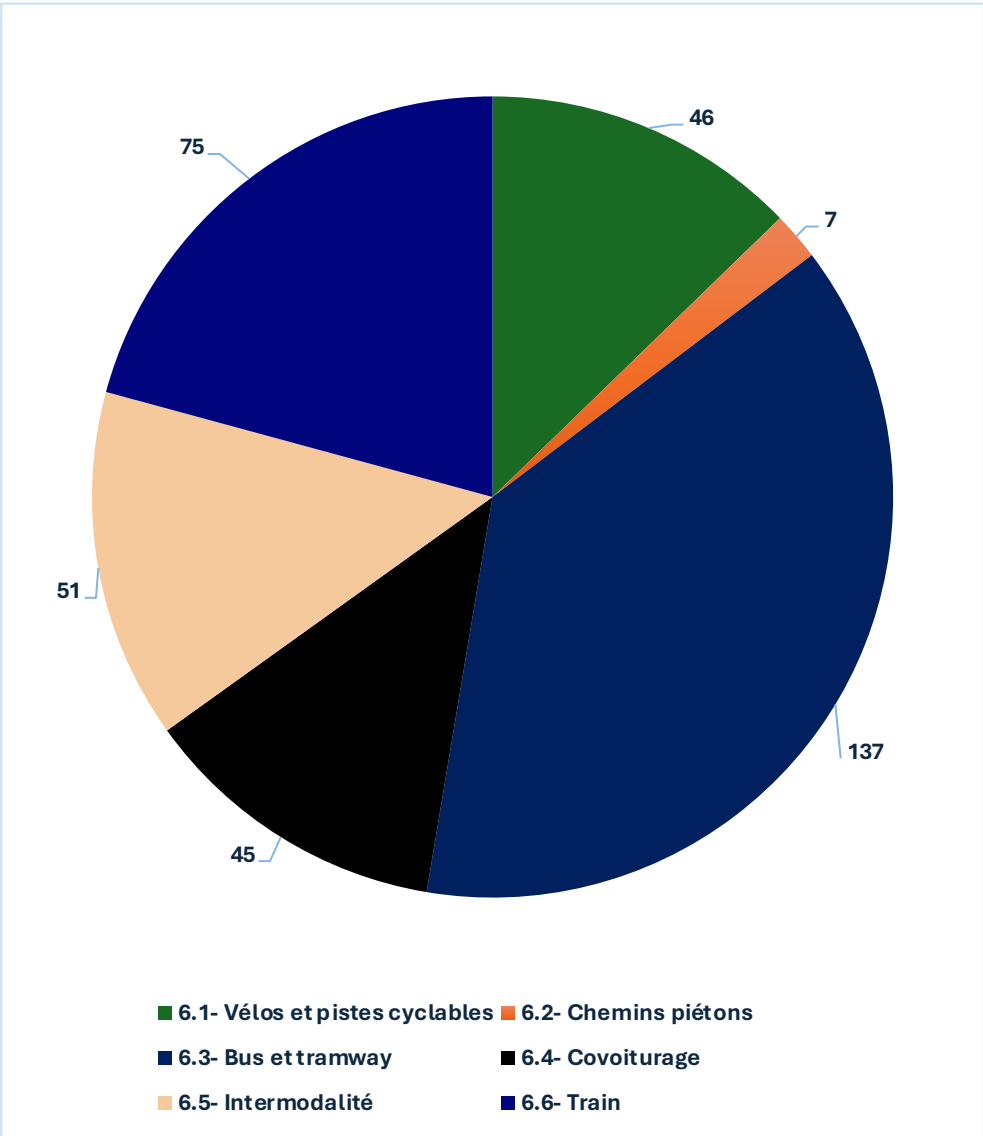


Figure 48 : répartition des contributions pour la thématique « Mobilités douces et alternatives »

○ Pistes cyclables et vélos

Nombre total d'avis	Préférence par rapport au projet : Favorable / Défavorable / Neutre		
46	9 avis favorables	12 avis défavorables	25 avis neutres

VERBATIM :

- « Les bandes multifonctions ne remplacent pas les pistes cyclables et donc ne répondent pas au besoin en mobilité douce. »
- « Pourquoi chercher à implanter des pistes cyclables sur les axes les plus fréquentés ? Il vaudrait mieux réaffecter l'axe actuel en itinéraire cyclable sécurisé. »
- « Dans notre bocage, seules les circulations douces peuvent compléter efficacement une ligne de bus fiable et rapide. Mais elles doivent être développées à l'abri des voitures et camions. »
- « Je pense qu'il faut un axe plus large, une piste cyclable isolée de la route. »
- « J'en peux plus d'entendre parler de voies douces : à quel moment vous pensez que les gens vont faire Granville-Avranches en vélo ? »

La question du **vélo et des pistes cyclables** occupe une place notable dans les contributions, traduisant l'attente d'une meilleure intégration des mobilités actives dans le projet.

Les contributions défavorables au projet (12 avis) expriment une forte **défiance vis-à-vis des BMF (bandes multifonctionnelles)**, jugées inadaptées et dangereuses pour les cyclistes. Pour ces participants, ces aménagements ne répondent pas aux besoins d'infrastructures dédiées et risquent selon certains de **mettre en danger les usagers vulnérables** en les maintenant dans un espace partagé avec les véhicules motorisés. Certains considèrent par ailleurs que l'usage du vélo reste marginal sur cet axe rural et que l'argent investi dans de telles infrastructures serait disproportionné au regard de la fréquentation attendue.

Les contributions favorables au projet (9 avis) soulignent l'importance de développer de véritables **infrastructures cyclables sécurisées**, continues et distinctes de la circulation automobile. Elles voient dans le projet une opportunité de doter l'axe d'aménagements modernes, capables de sécuriser les trajets domicile-travail mais aussi de favoriser les usages de loisirs et touristiques. Plusieurs avis insistent sur le fait que l'intégration du vélo contribuerait à une meilleure cohérence territoriale et à la diversification des modes de transport.

Les contributions neutres vis-à-vis du projet (25 avis) apportent des constats factuels et des suggestions opérationnelles. Elles rappellent que l'axe actuel est **difficilement praticable à vélo**, en raison du trafic intense et de l'absence de pistes sécurisées. Plusieurs avis invitent le maître d'ouvrage à clarifier la place du vélo dans le projet, en explicitant la logique de tracés, la continuité avec les réseaux existants et les garanties de sécurité.

Au total, la sous-thématique « Vélos et pistes cyclables » révèle une demande partagée de **mieux prendre en compte les cyclistes**, mais aussi une **forte critique des solutions proposées** (notamment les BMF). Si certains voient dans le projet une opportunité d'intégrer durablement le vélo, la majorité souligne que cela ne pourra se faire qu'avec des infrastructures véritablement dédiées et continues, et non par des dispositifs de compromis jugés insuffisants.

En conclusion, les pistes cyclables concentrent des attentes fortes : pour certains elles représentent une alternative indispensable au “tout voiture”, quand d'autres en soulignent les limites face aux réalités locales.

○ Chemins piétons

Nombre total d'avis	Préférence par rapport au projet : Favorable / Défavorable / Neutre		
7	4 avis favorables	1 avis défavorable	2 avis neutres

En conclusion, bien que peu nombreux, les avis sur les chemins piétons rappellent l'importance d'intégrer la sécurité et l'accessibilité des piétons dans un projet largement centré sur la circulation automobile

VERBATIM :

« Venez le matin à 8h au Croissant pour tenter de traverser la route pour aller à l'arrêt de bus. C'est théoriquement limité à 50 km/h avec un passage piéton. Bon courage. »

« La traversée du bourg de la Havaudière est compliquée et dangereuse. Nos enfants traversent la route pour prendre le bus. »

« Pourquoi ne pas réfléchir à des voies piétons, vélos sécurisés ? Aller à la zone du Croissant à vélo est un défi actuellement. »

« J'aime aussi marcher et je souhaiterais aller à Emmaüs à pied ou en trottinette. »

La question des **chemins piétons** n'a suscité qu'un nombre très limité de contributions, mais elle illustre un enjeu précis : la **sécurisation des déplacements de proximité** et la place donnée aux piétons dans un projet essentiellement routier.

La contribution défavorable au projet (1 avis) exprime un scepticisme : elle estime que les aménagements envisagés ne garantissent pas réellement la **sécurité des piétons** et que la cohabitation avec le trafic motorisé resterait problématique. L'avis met en cause l'insuffisance des dispositifs actuels (bandes multifonctionnelles, traversées ponctuelles) pour répondre aux besoins des riverains, en particulier dans les bourgs.

La contribution favorable au projet (4 avis) souligne l'opportunité qu'offre le projet de développer des **voies douces piétonnes** en parallèle de l'axe routier, permettant à la fois d'améliorer la sécurité des marcheurs et de favoriser des usages récréatifs ou de liaison locale. Elle considère que la création de cheminements dédiés pourrait compenser en partie les impacts négatifs du projet routier en renforçant l'accessibilité de proximité.

La contribution neutre (2 avis) apporte un constat plus factuel : les **passages piétons existants ne sont pas suffisamment sécurisés** et les vitesses pratiquées rendent la traversée difficile. Elle appelle à une prise en compte plus claire des piétons dans la conception du projet, sans se prononcer directement pour ou contre l'aménagement

○ **Bus et tramway**

Nombre total d'avis	Préférence par rapport au projet : Favorable / Défavorable / Neutre		
137	21 avis favorables	40 avis défavorables	76 avis neutres

VERBATIM :

« Sans service de transport en commun dense et étendu, les nouvelles routes ne feront qu'appeler plus de trafic (...) Dans les bourgs, les arrêts de bus pourraient être complétés par des parkings vélo (...) Les bus pourraient être hybrides de sorte à pouvoir traverser les bourgs et hameaux en silence. »

« Les bus de la région ne vont pas aux bons endroits aux bons moments (gare, hôpital, clinique Val St Père mal desservis, bus trop grands). »

« Je pense qu'il est nécessaire de réfléchir à des solutions alternatives à l'utilisation des véhicules individuels : (...) une ligne de bus régulière Granville-Avranches, en particulier sur les horaires d'entrée/sorties de bureaux. »

« Le Granville Avranches me permet d'aller au travail mais les bus s'arrêtent à 18h15, peu de gens terminent aussi tôt. Il faut plus de transport en commun, c'est très économique, écologique et sécurisé. »

« + de routes, + de circulation ! Mais + de transports en commun, - de bouchons ! ... Et - de pollution ! Prenons enfin le bon tournant ! Allions-nous à la Région pour proposer suffisamment de bus à hauteur des enjeux de mobilité quotidienne (...) »

La sous-thématique « Bus et tramway » concentre de nombreuses contributions, révélant une attente forte de **solutions de transport collectif** pour compléter l'axe routier.

Les contributions défavorables au projet (40 avis) expriment un fort scepticisme. Certains estiment que le développement de transports collectifs ne saurait absorber qu'une **fraction marginale du trafic**, et que seule une amélioration routière majeure (2x2 voies) peut répondre aux besoins quotidiens des usagers. L'idée de train-tramway est jugée par certains irréaliste et déconnectée des réalités locales.

Les contributions favorables au projet (21 avis) insistent sur la nécessité de **renforcer l'offre de bus**, en particulier via les réseaux **Néva** (Communauté de Communes Granville Terre et Mer) et **Nomad**

(régional). Elles demandent des fréquences plus régulières, des horaires adaptés aux trajets domicile-travail et une meilleure desserte des communes périphériques. Certains proposent également le développement de **navettes spécifiques** pour les scolaires ou pour les périodes de forte affluence touristique. Pour ces contributeurs, investir dans ces infrastructures permettrait de réduire la dépendance automobile et de répondre aux enjeux environnementaux.

Les contributions neutres vis-à-vis du projet (76 avis) relaient des constats et suggestions. Beaucoup pointent le **manque actuel de solutions de transport collectif**, qui limite les alternatives à la voiture. Certains demandent que le projet soit accompagné d'une réflexion plus large sur la **multimodalité**, en intégrant bus, train et covoiturage. D'autres suggèrent des expérimentations, comme l'**extension du réseau Néva vers les communes périurbaines** (par exemple Saint-Planchers) ou l'**augmentation des dessertes Nomad**.

En conclusion, la question des bus et du tramway illustre une attente forte d'alternatives collectives à la voiture, partagée entre ceux qui misent sur leur développement pour transformer la mobilité locale et ceux qui doutent de leur capacité à répondre aux besoins quotidiens.

○ Covoiturage

Nombre total d'avis	Préférence par rapport au projet : Favorable / Défavorable / Neutre		
45	7 avis favorables	10 avis défavorables	28 avis neutres

VERBATIM :

« Il faut vraiment inscrire le projet dans un programme plus global qui développe le covoiturage (incluant parking vélos et arrêt de bus), le covoistop (voir Rezo Pouce dans le Mortainais...), les bus et le ferroviaire. »

« Le covoiturage, en développant l'initiative Covoistop lancée en 2025 par l'association Rencontres Granvillaises. C'est une démarche concrète pour désengorger les routes... »

« Des zones de covoiturage mériteraient d'être installées (cf. réseau Pouce mis en place à Mortain), parking de voitures, abris vélos et arrêts de bus. »

« Bonjour, il serait grand temps de créer des aires de covoiturage, de maximiser le BlaBlaCar d'ailleurs, d'augmenter le nombre de trains voire tram-train... »

« Aujourd'hui il est plus que nécessaire de privilégier toutes les solutions alternatives à la voiture : mise en place de zones pour le covoiturage – refonte des transports publics – installation d'un tram-train. »

La question du **covoiturage** revient de manière régulière dans les contributions, reflétant un intérêt croissant pour cette solution perçue comme à la fois économique et écologique, mais aussi des doutes sur sa mise en œuvre concrète.

Les contributions défavorables au projet (10 avis) expriment un scepticisme marqué. Elles soulignent que le covoiturage reste **peu pratiqué sur cet axe**, souvent en raison des horaires de travail décalés et de l'absence d'une masse critique suffisante d'usagers. Certains considèrent que cette solution restera marginale et ne peut pas constituer une alternative sérieuse à la voiture individuelle. D'autres estiment que, même avec des aires dédiées, la majorité des automobilistes restera attachée à l'usage de leur propre véhicule.

Les contributions favorables au projet (7 avis) voient dans le développement du covoiturage une **réponse complémentaire** pour réduire la circulation individuelle. Elles mettent en avant des dispositifs existants comme **Covoit'stop**, jugés intéressants et à amplifier. Plusieurs participants insistent sur la nécessité de créer davantage **d'aires de covoiturage aménagées**, aux entrées de

ville, près des zones d'activités ou en connexion avec les arrêts de bus. Pour ces contributeurs, ces aménagements devraient s'accompagner d'une **coordination avec les intercommunalités et partenaires privés** (plateformes numériques, entreprises locales) pour rendre le covoiturage accessible et attractif.

Les contributions neutres (28 avis) apportent des constats et propositions sans trancher. Beaucoup rappellent que la majorité des voitures circulent avec une seule personne à bord, ce qui témoigne d'un **potentiel de développement du covoiturage**. Elles demandent que le projet s'accompagne d'une réflexion globale sur la multimodalité, incluant bus, train et covoiturage. Plusieurs suggèrent de travailler à l'échelle des **intercommunalités** pour harmoniser les offres, d'expérimenter des **parkings partagés**, et d'impliquer les **entreprises** pour organiser des systèmes de covoiturage domicile-travail.

En conclusion, le covoiturage est perçu comme une solution prometteuse mais encore limitée : s'il suscite des attentes fortes en matière d'aires dédiées et de coordination, beaucoup doutent de sa capacité à devenir une alternative de masse à la voiture individuelle.

○ **Intermodalité**

Nombre total d'avis	Préférence par rapport au projet : Favorable / Défavorable / Neutre		
51	7 avis favorables	12 avis défavorables	32 avis neutres

VERBATIM :

« Les arrêts de bus pourraient être complétés par des parkings vélo avec des armoires de recharge ; les aires de covoiturage existantes accueillir des arrêts de bus, des bornes de recharge compatibles V2G, des abris sécurisés pour les deux roues électriques, un point taxi avec tarif couplé bus-taxi. »

« Mettre en place des parkings relais aménagés avec parkings à vélos et abribus, également des zones de covoiturage conséquentes aux entrées de ville. Favoriser l'utilisation des transports en commun par une communication d'ampleur. »

« Faire de Folligny une gare multimodale de correspondances (...) Créer un tram-train utilisant l'ancienne ligne, avec correspondances avec les bus Neva. »

« Il semble essentiel d'envisager l'aménagement d'une aire multimodale en entrée sud de Granville, pour faire la jonction entre la ville centre et l'axe routier RD 971, ainsi que la desserte des zones d'activités. »

L'**intermodalité** est apparue comme une sous-thématique transversale dans les contributions, traduisant une volonté d'articuler l'axe routier avec les autres formes de mobilité.

Les contributions défavorables au projet (12 avis) expriment un fort scepticisme. Elles estiment que l'intermodalité reste un **concept abstrait** et difficilement applicable dans un territoire rural à faible densité. Pour ces participants, les flux sont trop éclatés pour justifier des investissements lourds en pôles multimodaux. Certains redoutent que ces projets soient coûteux et sous-utilisés, et jugent que seule l'amélioration routière peut répondre aux besoins de mobilité quotidiens.

Les contributions favorables au projet (7 avis) soulignent que le projet peut être l'occasion de développer de véritables **aires multimodales**, permettant de relier la route aux bus (Nomad, Néva), au covoiturage et au train. Certains proposent par exemple la création d'une **aire intermodale au sud de Granville** (vers Mallouet), pensée comme un pôle de correspondances entre voiture, bus, vélo et train. D'autres insistent sur la nécessité de mettre en place une **stratégie coordonnée** avec les intercommunalités et la Région pour structurer l'offre multimodale, dans une logique de réduction de l'autosolisme.

Les contributions neutres (32 avis) apportent des constats et suggestions. Beaucoup rappellent que l'absence de **solutions de connexion entre modes de transport** limite aujourd'hui l'efficacité des alternatives. Ils demandent que soient étudiés des points d'articulation concrets : **aires de covoiturage connectées aux lignes Nomad**, haltes ferroviaires avec parkings relais, ou encore maillage avec les réseaux cyclables. Plusieurs avis appellent à **penser l'intermodalité de manière pragmatique**, en privilégiant des équipements simples et bien situés, plutôt que des pôles lourds et coûteux.

En conclusion, l'intermodalité suscite à la fois de fortes attentes pour relier efficacement route, bus, covoiturage et train, et des doutes persistants quant à sa faisabilité et son adaptation aux réalités d'un territoire rural.

○ Train

Nombre total d'avis	Préférence par rapport au projet : Favorable / Défavorable / Neutre		
75	8 avis favorables	16 avis défavorables	51 avis neutres

VERBATIM :

- « Le tout routier n'est pas une solution, il est temps d'envisager des structures utilisant des transports collectifs comme le train. (...) L'axe Granville – Avranches-Pontorson-Dol-Rennes (...) La mise en service d'un train/tram entre Granville, Pontorson voire Dol (...) permettrait de délester le trafic routier. »
- « Le transport ferroviaire (tram-train) ne pourrait-il pas être un début de solution au problème de circulation (...) au niveau de la Havaudière et de la zone du croissant ? »
- « La proposition de tram-train pour diminuer la circulation (...) me surprend. (...) Elle serait en plus beaucoup plus coûteuse que la 2x2 voies qui me semble plus appropriée. »
- « Il faut vraiment inscrire le projet dans un programme plus global qui développe (...) le ferroviaire (voir les propositions du Collectif citoyen Défense Axes ferroviaires sud Normandie comme le tram-train). »

La sous-thématique « Train » traduit une réflexion récurrente sur le rôle du ferroviaire comme **alternative à la route**, à la fois pour les passagers et pour le fret.

Les contributions défavorables au projet (16 avis) expriment de fortes réserves. Elles estiment que le ferroviaire, notamment dans un territoire rural et dispersé comme le sud-Manche, ne peut constituer qu'une **solution marginale** par rapport à la route. Certains soulignent l'absence de ligne directe Avranches–Granville, le coût exorbitant de réinstaller des infrastructures ferroviaires et le manque d'usagers potentiels pour justifier de tels investissements. Pour ces participants, la priorité doit rester l'aménagement routier, seul capable de répondre aux besoins quotidiens.

Les contributions favorables au projet (8 avis) mettent en avant la nécessité de **moderniser et renforcer la ligne ferroviaire existante** entre Lison, Folligny, Granville, Avranches et Dol de Bretagne. Plusieurs plaident pour une amélioration des dessertes voyageurs, avec plus de cadencement et des liaisons renforcées vers Rennes, Caen et Cherbourg. D'autres insistent sur le potentiel du **fret ferroviaire**, citant l'exemple de l'autoroute ferroviaire Cherbourg–Bayonne comme modèle. Enfin, quelques contributeurs évoquent des pistes plus ambitieuses, comme la création d'un **tram-train** ou la réhabilitation d'anciennes infrastructures, pour offrir une alternative crédible à la voiture individuelle.

Les contributions neutres vis-à-vis du projet (51 avis) reflètent un intérêt soutenu pour le ferroviaire, tout en reconnaissant les limites de sa mise en œuvre. Beaucoup insistent sur la nécessité de **valoriser la gare de Folligny** comme nœud d'interconnexion, d'améliorer la ponctualité et la fréquence des TER, et d'intégrer le train dans une logique **intermodale** avec le covoiturage, les bus et les parkings relais. Certains rappellent que l'état actuel des infrastructures (notamment la section Folligny–Granville) limite fortement l'usage du train et qu'une modernisation ciblée permettrait déjà des gains

En conclusion, les contributions sur le train oscillent entre enthousiasme et scepticisme. Si certains défendent l'idée d'un tram-train ou d'un renforcement des dessertes pour réduire la circulation et la pollution, d'autres y voient une solution coûteuse et peu adaptée. Le Département n'étant pas compétent en matière ferroviaire, ces propositions relèvent d'une coordination à renforcer avec la Région et les autres AOM.

■ Développement et impact économique

La thématique « Développement et impact économique » regroupe 59 contributions qui interrogent la capacité du projet routier à renforcer l’attractivité et le dynamisme du sud-Manche, mais aussi celles qui soulignent les risques pour certaines activités, en particulier agricoles.

Quatre sous-thématiques principales structurent les contributions. L’agriculture occupe une place centrale, avec des inquiétudes sur l’artificialisation des terres, la préservation des exploitations et les impacts sur l’activité agricole locale. L’attractivité et le désenclavement du territoire apparaissent comme un enjeu fort, plusieurs participants considérant que l’amélioration de l’axe est indispensable pour renforcer l’économie locale et faciliter l’installation d’entreprises et de nouveaux habitants. Le tourisme est également mentionné comme un secteur directement concerné, l’axe reliant deux pôles majeurs d’accueil et desservant un littoral très fréquenté. Enfin, certains soulignent l’importance des services publics et des services d’urgence, en particulier la desserte des hôpitaux d’Avranches et de Granville, ainsi que l’accès rapide aux équipements structurants pour les habitants.

Ainsi, au-delà de la seule dimension routière, cette thématique traduit la manière dont le projet est perçu comme un levier – ou au contraire comme une menace – pour l’avenir économique et social du territoire.



Figure 49 : photo d’une zone commerciale

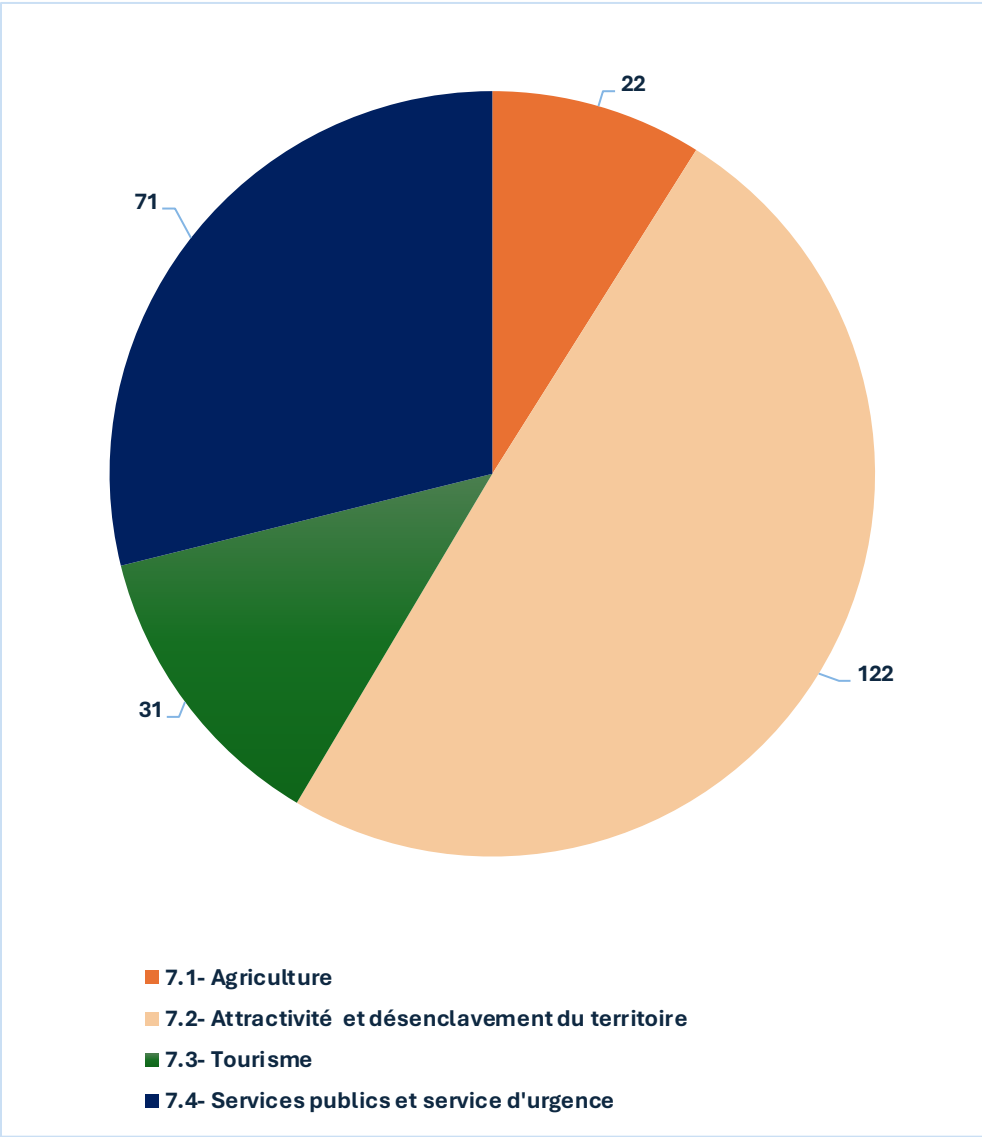


Figure 50 : répartition des contributions pour la thématique « Développement économique »

○ Agriculture

Nombre total d'avis	Préférence par rapport au projet : Pour/Contre/Neutre		
22	3 avis favorables	6 avis défavorables	13 avis neutres

VERBATIM :

- « La Manche est un territoire productif où il est facile de consommer local. Une 4 voies, gourmande en consommation foncière nuirait à la production agricole déjà fragile face aux aléas climatiques en hausse. »
- « pas d'intervention d'agriculteur, d'éleveur ou maraichers. Je pense que leurs avis sont indispensables et peut-être serait-il judicieux d'aller les chercher eux ou, au minimum, leurs avis pour la prochaine réunion à Granville ? »
- « Comme par hasard, des agriculteurs bio nouvellement installés qui se retrouvent dorénavant épargnés. »
- « Je suis contre le projet de mise à 4 voies la liaison Granville Avranches qui signifie l'emprise sur des terres agricoles nécessaires à nous nourrir en circuit court »
- « Aménager d'autres contournements c'est fractionner davantage les zones naturelles et agricoles au détriment de l'environnement et de la paysannerie. »
- « Quand allez-vous arrêter de vous en prendre aux agriculteurs qui travaillent et qui nourrissent la population ? Nous demandons un véritable contournement, comme celui réfléchi en 2006, et non de simples rustines qui ne résolvent rien. »

La sous-thématique « Agriculture » met en évidence l'importance des enjeux fonciers et agricoles dans la perception du projet d'aménagement de l'axe Granville-Avranches. Les contributions illustrent un attachement fort à la préservation des terres cultivées, à la viabilité des exploitations agricoles et à la prise en compte des spécificités du territoire rural. Pour de nombreux participants, l'agriculture constitue un repère structurant du cadre de vie local, et son devenir influence directement l'acceptabilité du projet porté par le Département.

Les contributions défavorables au projet (6 avis) expriment des critiques plus structurelles à l'égard du projet, perçu comme une menace directe pour les exploitations et pour l'équilibre agricole du territoire. Plusieurs participants dénoncent une artificialisation des sols jugée excessive, voire

injustifiable dans un contexte de sobriété foncière affirmée par les politiques publiques. Le projet est ainsi accusé de provoquer la disparition de terres utiles à la production, dans une région où les revenus agricoles sont déjà fragilisés. Certains parlent explicitement de « sacrifice des exploitants au profit de la route », ou encore d'un « projet destructeur du bocage et du tissu agricole ». L'impact foncier, le risque de morcellement des exploitations, la difficulté d'accès aux parcelles ou la perturbation des réseaux d'irrigation figurent parmi les griefs exprimés.

Parmi les contributions favorables au projet (3 avis), certaines soulignent que l'aménagement peut représenter une opportunité pour l'agriculture locale. Ces participants considèrent que la création de voies plus sécurisées permettrait d'améliorer les déplacements des engins agricoles, souvent confrontés à un trafic dense sur des portions inadaptées du réseau actuel. Ils estiment que sécuriser la route revient aussi à sécuriser le travail quotidien des exploitants, en réduisant les risques d'accident aux intersections ou dans les traversées de hameaux. Pour eux, un aménagement bien conçu, intégrant des accès adaptés et des franchissements dédiés, pourrait répondre à une demande concrète du monde agricole.

Les contributions neutres, plus ambivalentes dans leur positionnement vis-à-vis du projet (13 avis), expriment des réserves importantes sur l'impact qu'un projet de 2x2 voies pourrait avoir sur l'agriculture locale. Plusieurs contributions dénoncent une artificialisation jugée incompatible avec les objectifs de sobriété foncière, et regrettent une prise en compte insuffisante des réalités agricoles dans la concertation. Le manque d'évaluation des effets sur les exploitations et l'absence de dialogue avec les acteurs agricoles sont fréquemment soulignés

En conclusion, l'agriculture s'impose comme un enjeu central d'acceptabilité, révélant l'attente d'un projet compatible avec les équilibres ruraux et fonciers du territoire.

○ **Attractivité et désenclavement du territoire**

Nombre total d'avis	Préférence par rapport au projet : Pour/Contre/Neutre		
122	15 avis favorables	73 avis défavorables	34 avis neutres

VERBATIM :

« Il faut sortir la Manche de son isolement, et cela passe par une vraie route, comme une 2x2 voies. »

« On ne viendra pas vivre ici sans un accès rapide aux services, notamment hospitaliers. »

« Ce projet est une occasion de redonner de l'attractivité au territoire. »

« Le projet du Département va dans le bon sens, mais il ne suffit pas à changer l'image du territoire. »

« L'attractivité, c'est aussi du train, du haut débit et des écoles. »

« Le désenclavement ne peut pas se faire à n'importe quel prix environnemental. »

La sous-thématique « Attractivité et désenclavement du territoire » rassemble de nombreuses contributions, traduisant l'importance de cet enjeu pour les habitants et usagers du sud-Manche. Les avis reflètent à la fois l'attente d'une meilleure connexion du territoire et la déception vis-à-vis du projet proposé par le Département, jugé insuffisant pour relever ce défi.

Les contributions **favorables** (15 avis) soulignent que le projet, même s'il ne reprend pas l'ambition d'une 2x2 voies, constitue une **avancée utile pour améliorer la circulation et renforcer l'accessibilité du territoire**. Pour ces participants, sécuriser l'axe et fluidifier les points noirs contribuera à améliorer l'image du sud-Manche et à soutenir son développement économique et résidentiel : « Toute amélioration est bonne à prendre, cela facilitera l'installation de familles et d'entreprises ».

Les contributions **défavorables** (73 avis) dominent largement et expriment une forte critique de la portée du projet actuel. De nombreux participants estiment qu'il ne permettra pas de véritable désenclavement et qu'il **ne changera rien à l'attractivité globale du territoire** : « Ce projet n'apporte aucune solution sérieuse », « sans 2x2 voies, Granville restera enclavée ». Certains dénoncent un projet « trop timoré » qui ne permettra ni de capter de nouvelles activités, ni de réduire significativement les temps de trajet, ce qui alimenterait une perte de compétitivité par rapport à

des territoires voisins comme la Bretagne. Pour ces contributeurs, l'axe restera un frein au développement du sud-Manche.

Les contributions **neutres** (34 avis) reconnaissent les effets potentiels du projet du Département, tout en appelant à **mieux articuler les ambitions de désenclavement avec les enjeux contemporains du territoire**. Le besoin d'une stratégie globale, intégrée et durable, ressort comme un point de vigilance commun à de nombreux contributeurs.

En conclusion, il existe une attente forte autour de l'attractivité et du désenclavement, mais aussi une profonde frustration face à un projet perçu comme trop limité pour relever cet enjeu stratégique.

○ **Tourisme**

Nombre total d'avis	Préférence par rapport au projet : Pour/Contre/Neutre		
31	3 avis favorables	18 avis défavorables	10 avis neutres

VERBATIM :

- « Le Sud-Manche a un potentiel énorme, mais l'accès est un frein pour les touristes. »
- « Pour développer le tourisme local, il faut sortir du tout petit réseau secondaire. »
- « Le tourisme ne doit pas servir de prétexte à bétonner les campagnes. »
- « Le projet risque de dénaturer le paysage, qui fait justement partie de l'attrait touristique de la région. »
- « Le tourisme peut bénéficier d'une meilleure accessibilité, mais pas à n'importe quel prix. »

La sous-thématique « Tourisme » traduit les attentes et inquiétudes des participants **quant aux effets du projet sur l'activité touristique**, secteur majeur pour le sud-Manche, notamment autour de Granville et de la baie du Mont-Saint-Michel.

Les contributions **favorables** au projet (3 avis) estiment que le projet du Département peut **améliorer l'attractivité touristique en sécurisant et fluidifiant les accès**. Pour ces participants, même des aménagements ciblés permettront de réduire les embouteillages estivaux et d'améliorer l'image du territoire auprès des visiteurs : « Moins d'attente sur la route, c'est plus de temps à passer sur nos plages et dans nos commerces ».

Les contributions **défavorables** au projet (18 avis) expriment une insatisfaction quant à la capacité des aménagements proposés à répondre aux enjeux touristiques du territoire. **Les aménagements envisagés sont jugés peu efficaces pour résoudre les problèmes de congestion, notamment lors des périodes de forte affluence estivale, contribuant ainsi à maintenir une perception de mauvaise desserte**. Le projet est perçu comme manquant d'ambition face à la concurrence d'autres destinations mieux connectées, ce qui pourrait freiner le développement économique lié au tourisme. Par ailleurs, la nécessité de préserver le cadre paysager et l'environnement littoral est rappelée com

Les contributions **neutres** vis à vis du projet (10 avis) reconnaissent que des améliorations locales de la circulation profiteront aux visiteurs, mais insistent sur le fait que le tourisme ne peut pas être le seul prisme d'évaluation du projet. Certains suggèrent d'accompagner les aménagements routiers

par des politiques complémentaires : navettes estivales, parkings-relais, valorisation des mobilités douces vers les plages et sites touristiques.

En conclusion, les avis exprimés révèlent une opposition entre, d'un côté, une attente d'aménagements routiers plus ambitieux, perçus comme essentiels pour renforcer l'attractivité touristique, et, de l'autre, la crainte qu'un projet trop lourd, comme une 2x2 voies, altère les paysages et compromette précisément ce qui fait la valeur touristique du territoire.

○ Services d’urgence (services hospitalier, pompiers, etc.)

Nombre total d’avis	Préférence par rapport au projet : Pour/Contre/Neutre		
71	5 avis favorables	48 avis défavorables	18 avis neutres

VERBATIM :

- « On attend depuis vingt ans, et pendant ce temps les ambulances restent bloquées dans les bouchons ».
- « Il faut une vraie route rapide pour transporter les blessés, pas des bouts d’aménagement. »
- « Oui, il faut améliorer l’accès, mais ce n’est pas une raison pour compenser la fermeture des urgences locales. »
- « Il faut absolument réduire les temps d’accès aux hôpitaux, c’est une question de vie ou de mort. »
- « On perd du temps vital sur la route actuelle, une 2x2 voies sauverait des vies. »

La sous-thématique « Services publics et services d’urgence » met en lumière les préoccupations liées à l’accessibilité des équipements de santé, des services publics de proximité et à l’efficacité des secours sur l’axe Granville–Avranches.

Les contributions **défavorables** au projet (48 avis) expriment une forte critique, estimant que le projet du Département ne répond pas à ces enjeux cruciaux. **De nombreux participants considèrent que les aménagements proposés « ne réduiront pas les temps d’accès à l’hôpital » et qu’ils ne permettront pas d’améliorer significativement la réactivité des secours.** Certains rappellent que les retards passés dans le projet pèsent déjà sur l’efficacité des services Pour d’autres, le projet, trop limité, ne changera rien à la situation actuelle et risque même de la dégrader si les reports de trafic se multiplient dans certains bourgs.

Les contributions **favorables** (5 avis) soutiennent le projet départemental en soulignant que **les aménagements prévus permettront d’améliorer l’accès à des équipements essentiels comme l’hôpital d’Avranches ou les centres de soins de Granville.** Plusieurs rappellent que « chaque minute compte pour les services d’urgence » et que la sécurisation des intersections et la fluidification de la circulation contribueront directement à sauver des vies.

Les contributions **neutres** (18 avis) reconnaissent que des améliorations locales de sécurité peuvent faciliter les déplacements des secours, mais doutent que le **projet ait un impact significatif à l’échelle de l’axe. Plusieurs suggèrent d’intégrer ces enjeux dans une stratégie plus large,** incluant par exemple des itinéraires prioritaires pour les services d’urgence ou des investissements complémentaires dans les infrastructures hospitalières.

Ainsi, cette sous-thématique illustre une attente très forte vis-à-vis de la desserte des services publics et de santé, mais aussi une grande déception face à un projet perçu comme incapable de répondre de manière structurelle à ces enjeux vitaux.

En conclusion, l’enjeu d’accès rapide aux services d’urgence apparaît comme un levier majeur de soutien au projet, et renforce une demande forte en faveur d’une 2x2 voies, jugée seule à même de répondre aux exigences de réactivité et de sécurité attendues pour les secours et les patients.

▪ **Acceptabilité et perception du projet**

Avec **343 contributions recensées**, la thématique de **l’acceptabilité et de la perception du projet** est l’une des plus commentée de la concertation. Elle traduit la manière dont les habitants et acteurs du territoire se projettent dans l’aménagement proposé, en l’évaluant non seulement à l’aune de ses effets concrets mais aussi de son sens global et de sa capacité à répondre aux attentes locales.

Cinq sous-thématiques principales structurent les avis exprimés. L’**utilité du projet** cristallise une partie du débat : certains y voient une réponse nécessaire à des problèmes de circulation et de sécurité, tandis que d’autres doutent de sa pertinence. La **volonté d’agir rapidement** revient également avec insistance, une partie des contributeurs exprimant leur impatience face à des difficultés de circulation jugées anciennes et persistantes. À l’inverse, plusieurs avis portent une **critique de la lourdeur des processus**, en déplorant la longueur des procédures administratives et réglementaires qui retardent la réalisation concrète d’aménagements.

Le **choix des aménagements** fait aussi l’objet de nombreux commentaires : variantes proposées, tracés envisagés et dispositifs techniques (comme les bandes multifonctionnelles) suscitent de vives réactions, traduisant une difficulté à se projeter dans la solution retenue par le maître d’ouvrage. Enfin, une part significative des contributions s’inscrit dans une **critique globale du projet porté par le Département de la Manche**, perçu par certains comme une réponse trop partielle ou trop timide par rapport à l’ancien projet de 2x2 voies.

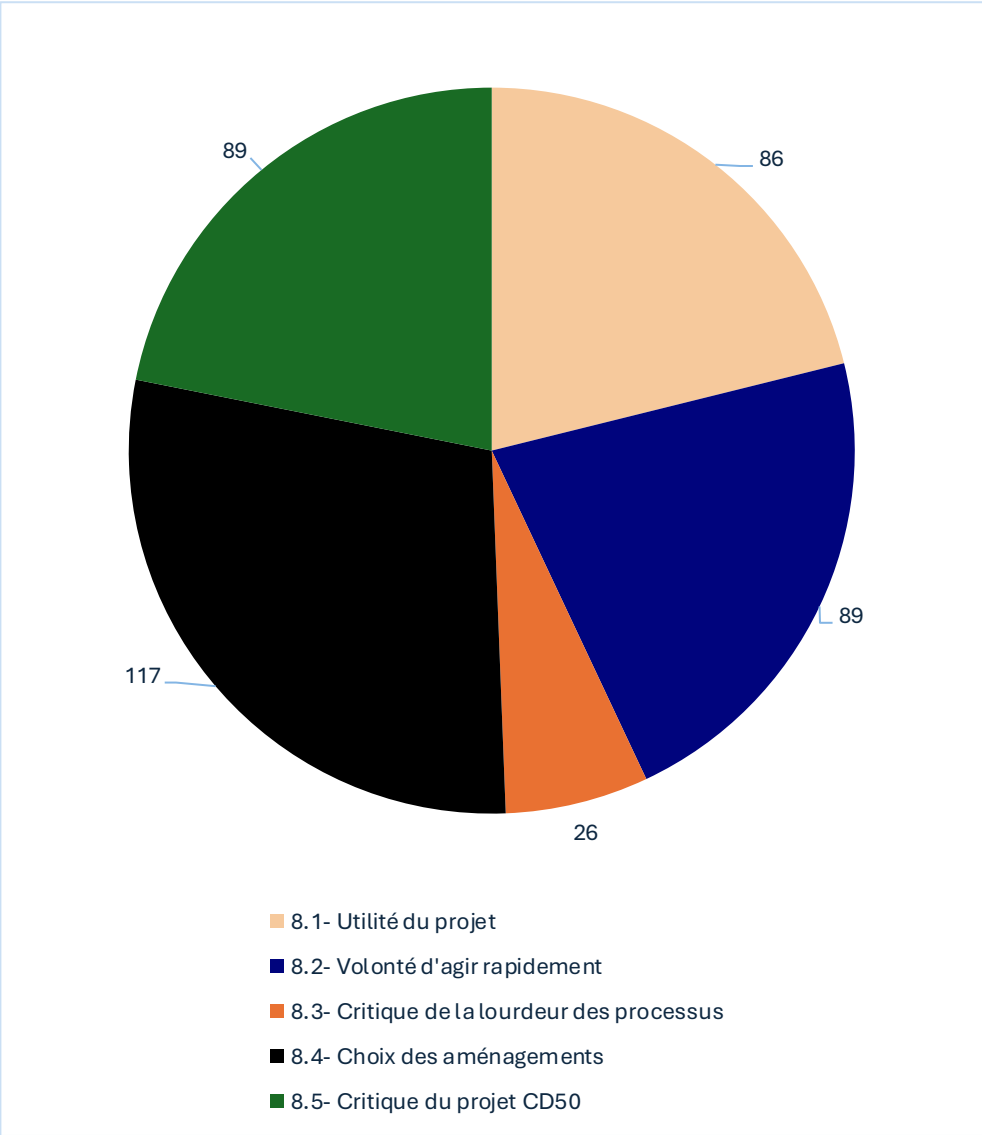


Figure51 : répartition des contributions pour la thématique « Acceptabilité et perception du projet »

○ Utilité du projet

Nombre total d'avis	Préférence par rapport au projet : Favorable / Défavorable / Neutre		
86	66 avis favorables	12 avis défavorables	8 avis neutres

VERBATIM : :

- « L'utilité de ce projet n'est plus à démontrer ! Il est si simple de comprendre ! il suffit de l'emprunter ! La première urgence est celle de la SECURITÉ afin d'assurer une rapidité et une fluidité du trajet entre les 2 hôpitaux, et entre les grands centres hospitaliers »
- « Au sujet de cette route : la NÉCESSITE d'une amélioration RAPIDE d'accès entre GRANVILLE et AVRANCHES n'est plus à démontrée ! (...) En effet nos élus ont été très favorables à ces restructurations avec en compensation un aménagement ROUTIER RAPIDE ET SECURISE pour 2026 fin de chantier !!! »
- « Axe Avranches Granville plus que nécessaire. On l'attend depuis 40 ans ! La Manche département est sous équipée en infrastructures routières et ferroviaires. »
- « C'est une infrastructure pensée pour être utile aujourd'hui, mais aussi adaptable aux évolutions futures. Ce projet est une chance : pour les Granvillais, pour notre économie, pour notre avenir. »

La sous-thématique « Utilité du projet » illustre la manière dont les habitants et usagers perçoivent la pertinence du projet d'aménagement routier entre Granville et Avranches porté par le Département.

Les contributions **favorables** au projet (66 avis) expriment un soutien marqué en soulignant que **le projet répond à un besoin ancien et largement partagé**. La majorité insiste sur la sécurité routière, jugée insuffisante sur l'axe actuel, et sur la nécessité de fluidifier un trafic quotidien dense, aggravé en période touristique. L'amélioration de la desserte de l'hôpital d'Avranches et, plus largement, l'accès aux services, est également présentée comme un enjeu fort. Plusieurs contributeurs associent le projet à un levier de développement économique et touristique pour le sud-Manche, estimant qu'il permettra de renforcer l'attractivité du territoire.

Les contributions **défavorables** au projet (12 avis) mettent en avant des critiques plus structurelles. Elles considèrent que **le projet est surdimensionné ou inadapté au regard des évolutions démographiques et des engagements environnementaux**. Certains estiment que les

aménagements déjà réalisés suffisent et que de nouveaux travaux constitueraient un gaspillage d'argent public. D'autres rappellent que favoriser la route risque d'accentuer l'artificialisation des sols et d'entrer en contradiction avec les politiques de réduction de l'usage de la voiture.

Les contributions **neutres** vis-à-vis du projet (8 avis) traduisent une position plus ambivalente. Si elles reconnaissent la réalité des problèmes de circulation et de sécurité, elles s'interrogent sur la pertinence de la solution routière seule. Plusieurs insistent sur l'importance de combiner le projet avec d'autres leviers de mobilité – train, bus, covoiturage – afin de proposer une réponse plus équilibrée et durable aux besoins de déplacement.

En conclusion, l'utilité du projet divise : pour beaucoup il s'agit d'une urgence de sécurité et de fluidité, mais certains contestent sa pertinence en pointant le risque de dépenses inutiles et de solutions routières inadaptées face aux enjeux environnementaux et démographiques

○ Volonté d’agir rapidement

Nombre total d’avis	Préférence par rapport au projet : Favorable / Défavorable / Neutre		
89	18 avis favorables	19 avis défavorables	52 avis neutres

VERBATIM :

- « On attend cette 4 voies depuis des années ! »
- « Cela devient urgent. Il faut se rendre à l’évidence. »
- « La nécessité de la route projetée en 2006 et commencée est évidente ! Qu’attendez-vous ? (...) »
- « Il est urgent de faire quelque chose pour la route Avranches–Granville. (...) Plutôt que de tergiverser depuis des années, allez enfin au bout des choses et faites ce que la population demande ! »

La sous-thématique « Volonté d’agir rapidement » met en lumière l’impatience exprimée par une partie des contributeurs, mais révèle aussi une forte polarisation des positions.

Les contributions **favorables** au projet (18 avis) soulignent **l’urgence d’intervenir** sur un axe jugé saturé, dangereux et inadapté aux besoins actuels. Pour ces participants, il n’est plus temps d’attendre : **la modernisation doit être lancée sans délai afin de réduire les accidents, d’améliorer la fluidité et de répondre aux attentes des habitants** comme des usagers quotidiens. Plusieurs rappellent que le projet est attendu depuis plus de vingt ans et qu’il conditionne le désenclavement économique et touristique du sud-Manche.

Les contributions **défavorables** au projet (19 avis) actuel expriment une volonté forte d’agir vite, mais dans une autre direction : **pour ces participants, seule une mise à 2x2 voies intégrale permettrait de répondre durablement aux enjeux de circulation et de sécurité**. Ils jugent que l’aménagement proposé par le Département risque d’être une perte de temps et d’argent, avec des effets limités qui ne résoudront pas les problèmes structurels de l’axe. Leur impatience à voir avancer le dossier se traduit donc par une demande claire : plutôt que d’engager rapidement des travaux jugés insuffisants, il faut relancer sans tarder un projet de 2x2 voies complet, considéré comme la seule réponse à la hauteur des attentes et des besoins exprimés depuis des décennies.

Les contributions **neutres** (52 avis) traduisent une position plus nuancée. Beaucoup reconnaissent que le projet ne peut rester en suspens indéfiniment, mais **insistent sur la nécessité de bien en**

définir les contours, d’en examiner les alternatives et de garantir la transparence des choix. Pour ces participants, agir vite ne doit pas signifier agir mal : l’urgence est réelle, mais elle doit s’accompagner d’une réflexion approfondie et d’une concertation sincère.

En conclusion, l’impatience des contributeurs est unanime, mais elle se traduit différemment : certains veulent accélérer le projet actuel, d’autres exigent sans attendre une 2x2 voies, tandis que les avis plus nuancés rappellent que la rapidité ne doit pas se faire au détriment de la réflexion et de la concertation

○ Critique de la lourdeur des processus

Nombre total d'avis	Préférence par rapport au projet : Favorable / Défavorable / Neutre		
26	0 avis favorable	20 avis défavorables	6 avis neutres

VERBATIM :

- « 2006... Vingt ans après l'avis favorable pour le passage en 2x2 voies de l'axe ultra fréquenté Granville/Avranches, les travaux sont toujours à l'arrêt !!!! Des réunions, des commissions, des études... mais pas de décisions, pas de réalisations, pas de travaux. »
- « Depuis 40 ans que l'on entend parler de la construction d'une 2x2 voies de Granville à Avranches, trop de temps a été perdu, tant d'études ont été réalisées et surtout tant d'argent dépensé. »
- « Ça fait 22 ans que nous attendons cette 2x2. Je pense qu'il est grand temps, à moins qu'il y ait derrière tout ce temps perdu des petits arrangements entre amis. »
- « Le projet que nous attendons depuis presque 30 ans maintenant était prêt et parfait... et là vous voulez perdre du temps, de l'argent, et vous ne respectez pas vos confrères qui avaient finalisé et bien pensé ce projet. »
- « Breton d'origine, depuis plus de 50 ans j'entends parler de la future 4 voies entre Granville et Avranches. On en parle toujours et on fait des études, mais c'est comme créer une commission en politique : le meilleur moyen pour enterrer un projet. »

La sous-thématique « Critique de la lourdeur des processus » traduit une lassitude face à la lenteur du projet, plusieurs contributeurs rappelant que les discussions et tractations autour de l'aménagement de l'axe remontent déjà aux années 1990.

Aucune contribution favorable au projet n'a été recensée dans cette sous-thématique

Les contributions défavorables (20 avis) traduisent un fort agacement devant des procédures jugées interminables, bureaucratiques et peu efficaces. De nombreux participants dénoncent le fait que les études et concertations s'enchaînent depuis des années sans qu'un chantier concret n'ait encore vu le jour. Plusieurs témoignages estiment que l'État et le Département « tergiversent », multipliant les étapes administratives alors que la situation sur le terrain –

embouteillages, accidents, nuisances pour les riverains – s'aggrave. Ce ressenti alimente une impression d'abandon du territoire et nourrit une défiance vis-à-vis des institutions.

Les contributions neutres (6 avis) expriment davantage une résignation ou une constatation que des critiques directes. Elles rappellent que la complexité des procédures est inhérente à tout projet d'infrastructure, mais insistent sur la nécessité d'accélérer les calendriers, de clarifier les étapes à venir et de mieux communiquer sur les délais. Pour ces contributeurs, la lourdeur est un fait, mais elle peut être partiellement compensée par une plus grande lisibilité et une meilleure transparence dans la gestion du projet.

La lourdeur des procédures concentre un fort sentiment d'agacement, voire de résignation, face à un projet perçu comme enlisé depuis des décennies, alimentant défiance et lassitude sur le territoire.

○ Choix des aménagements

Nombre total des avis :	Préférence par rapport au projet : Favorable / Défavorable / Neutre		
117	63 avis favorable	14 avis défavorables	40 avis neutre

VERBATIM :

« Il faut améliorer les voies existantes, pas créer de nouvelles infrastructures. »

« Il faut dévier la Butte es Gros, le hameau de la Havaudière et la zone du Croissant : gros points noirs actuels ! »

« Rejet du tracé B jugé trop destructeur pour les terres agricoles. Préférence pour un tracé plus intégré. »

« Granville : variante C. Havaudière : variante B. Sartilly : variante A. »

Pour la zone du Croissant, pour laquelle trois variantes étaient présentées, plusieurs contributeurs estiment que les variantes A et B posent un problème car elles passent trop près des habitations et empiètent sur des zones agricoles sensibles. Elles sont jugées coûteuses, avec la nécessité de viaducs ou de nouveaux giratoires, et peu efficaces pour fluidifier le trafic. La variante C ressort comme la plus citée positivement, considérée comme mieux adaptée, moins impactante et plus logique d'un point de vue économique et écologique. Certains soulignent toutefois qu'elle pourrait entraîner un report des nuisances sonores et du trafic vers des secteurs résidentiels aujourd'hui préservés. D'autres la jugent insuffisante pour réellement améliorer la circulation et regrettent que le projet initial en 2x2 voies ait été abandonné.

Concernant le secteur de la Havaudière, deux options étaient en débat. La variante A (aménagement sur l'existant) est soutenue par ceux qui veulent limiter les coûts et les impacts environnementaux. La variante B, qui prévoit un contournement avec viaduc, est cependant celle qui recueille le plus d'appuis dans les contributions favorables : elle est jugée plus efficace pour désengorger le hameau, sécuriser les accès des bus scolaires et améliorer la tranquillité des riverains. Mais certains pointent le risque d'un report de trafic insuffisant (seulement 30 % selon une intervention citée), ce qui alimente un scepticisme sur sa réelle efficacité. D'autres alertent également sur le risque de report des nuisances sonores et du trafic vers des secteurs résidentiels aujourd'hui préservés, craignant que le contournement ne déplace les nuisances plutôt qu'il ne les réduise

Enfin, pour le secteur Sartilly–Marcey-les-Grèves, les avis sont plus partagés. La variante A (en 2 voies) est soutenue par les partisans d'un aménagement ambitieux, qui y voient la seule option capable d'assurer une véritable fluidité à long terme. La variante B (aménagement sur place avec créniaux de dépassement) est considérée par plusieurs comme un compromis intéressant, limitant les impacts tout en améliorant la sécurité. La variante C, qui combine aménagement sur place et raccordement au contournement de Marcey-les-Grèves, est également citée favorablement, car elle sécurise la RD673 et optimise les connexions. Elle apparaît comme la solution la plus équilibrée selon les synthèses techniques du dossier de concertation. Toutefois, certains la jugent trop timorée, n'apportant pas de véritable réponse aux enjeux de long terme.

En résumé :

Pour la ZA du Croissant : préférence marquée pour la variante C, perçue comme la plus cohérente ; malgré des critiques sur son manque d'ambition.

Pour le secteur de la Havaudière : la variante B est la plus soutenue car elle contourne le hameau et sécurise les accès, mais la variante A reste défendue par ceux qui privilégient un moindre impact environnemental et financier. Pour le barreau entre Sartilly-Baie-Bocage et Marcey-les-Grèves : les avis se partagent entre la variante A jugée ambitieuse mais coûteuse, la variante B pragmatique et limitée, et la variante C jugée équilibrée et sécurisante mais insuffisante par certains.

Les contributions illustrent une forte attente d'aménagements efficaces et équilibrés, marquée par des divergences territoriales mais convergeant vers le rejet des solutions trop impactantes ou inadaptées aux réalités locales.

○ Critiques du programme du projet

Nombre total des avis	Préférence par rapport au projet : Favorable / Défavorable / Neutre		
89	1 avis favorable	76 avis défavorables	12 avis neutres

VERBATIM :

- « Ce projet ne répond pas aux attentes du territoire. Encore une solution technocratique, déconnectée des besoins réels. »
- « Le Département propose encore une fois une variante qui privilégie la rapidité au détriment de la sécurité et de l’environnement. »
- « Le projet est nécessaire pour le territoire, mais les variantes proposées manquent de cohérence. On peut faire mieux, avec moins d’impact, en écoutant davantage les habitants. »
- « Ce projet, c’est vingt ans de retard pour nous proposer une version édulcorée, mal pensée, sans ambition. »
- « Il ne s’agit pas d’un projet, mais d’un rafistolage routier qui ignore les enjeux écologiques et les habitants. »
- « Le projet proposé ne tient pas compte de la topographie, des flux ni des réalités locales. »

La sous-thématique « Critique du programme de projet » rassemble des contributions très majoritairement défavorables, traduisant une remise en cause globale des orientations retenues.

Les contributions **défavorables** (76 avis) couvrent un spectre de critiques variées mais convergentes dans leur rejet du projet tel qu’il est présenté. **Une partie insiste sur les impacts environnementaux** : artificialisation des terres agricoles, atteintes à la biodiversité, incohérence avec les objectifs de sobriété foncière et de lutte contre le changement climatique. **Ces habitants estiment que le projet va à rebours des politiques actuelles de transition écologique et qu’il encourage un modèle de mobilité centré sur la voiture individuelle.** À l’inverse, d’autres critiques soulignent que le projet est au contraire trop limité et insuffisant. Pour ces contributeurs, les aménagements proposés ne régleront ni les problèmes de saturation, ni ceux de sécurité : ils jugent le projet « au rabais » par rapport à la 2x2 voies initialement envisagée, et craignent qu’il ne constitue qu’une solution temporaire, coûteuse et inefficace. Ce double registre

critique (trop ambitieux d’un point de vue environnemental, pas assez du point de vue routier et économique) traduit une insatisfaction générale et nourrit une impression de projet mal calibré.

La seule contribution **favorable** (1 avis) affirme **la nécessité du projet pour le territoire**, tout en regrettant **le manque de cohérence des variantes proposées et en appelant à des solutions plus sobres**, mieux concertées et moins impactantes.

Les contributions **neutres** (12 avis) adoptent une posture plus analytique. Elles reconnaissent certains atouts du projet – notamment la prise en compte progressive des points noirs de sécurité – mais **insistent sur la nécessité de retravailler son périmètre et ses modalités.** Plusieurs plaident pour une réflexion plus large intégrant les mobilités alternatives (train, bus, covoiturage) et une articulation avec les politiques locales de développement durable.

Portées par une diversité de points de vue, les critiques convergent vers une remise en question profonde du projet, perçu soit comme trop impactant, soit comme insuffisamment ambitieux, révélant un besoin fort de réajustement et de meilleure adéquation aux attentes du territoire.

■ Propositions alternatives

Nombre total d'avis	Préférence par rapport au projet : Pour/Contre/Neutre		
108	12 avis favorables	26 avis défavorables	70 avis neutres

Au-delà du débat entre le projet du département et l'ancien projet de mise en 2x2 voies, certaines contributions (108) ont proposé des **solutions alternatives** pour améliorer l'axe Granville-Avranches. Elles traduisent une recherche de compromis plus ciblés, parfois innovants, permettant à la fois de fluidifier le trafic et de réduire l'impact environnemental et social.

Plusieurs participants défendent des aménagements sur place complémentaires avec des **mesures techniques précises** : création de créneaux de dépassement sur des sections clés, amélioration du revêtement avec des enrobés phoniques, plantations pour limiter les nuisances, ou encore limitation de vitesse. Certains insistent sur la **nécessité de passages souterrains pour piétons et vélos** plutôt que des passerelles.

Des propositions évoquent le **rachat ou la relocalisation de maisons riveraines** afin d'élargir l'emprise existante sans créer de nouvelles routes : « racheter toutes les maisons du côté nord de la rue pour y construire la nouvelle route » ; ou encore **indemniser les riverains pour transformer l'ancienne route en espace vert et voie locale**.

D'autres contributions envisagent des **ajustements d'infrastructures** : suppression ou déplacement de certains ronds-points jugés inadaptés, construction ou suppression de ponts pour fluidifier la circulation, ou encore création d'aires de covoiturage à la place de certains ouvrages.

Enfin, plusieurs avis plaident pour une **réorientation plus globale vers les mobilités alternatives** : développement de navettes locales type réseau Néva ou Nomad, prolongement de lignes de bus, aménagement d'itinéraires cyclables sécurisés en lien avec les zones d'activités, ou encore relance du ferroviaire, avec parfois des propositions ambitieuses comme un tram-train. **D'autres propositions alternatives montrent une volonté de privilégier des solutions « intermédiaires » : sécuriser l'existant, limiter les coûts et les impacts environnementaux, et diversifier les modes de déplacement.** Elles traduisent aussi une demande de créativité et d'« efficacité immédiate » : éviter les grands projets lourds qui peinent à aboutir, au profit de réponses concrètes et progressives.

■ Coût et financement public

La thématique « Coût et financement public » regroupe les contributions qui questionnent la pertinence des investissements prévus au regard des moyens financiers du Département et des priorités locales. Les participants expriment ici leurs inquiétudes face à un projet jugé coûteux, parfois disproportionné par rapport aux bénéfices attendus.

Deux sous-entrées principales se dégagent. D'une part, la critique de l'**argent public gaspillé**, citée dans environ **116 contributions** : elle dénonce des études répétées, des aménagements inaboutis et la perspective d'un chantier considéré comme trop onéreux pour un axe de dimension locale. Ces avis traduisent une méfiance forte vis-à-vis de la gestion des deniers publics et une inquiétude sur la soutenabilité financière du projet dans un contexte budgétaire contraint.

D'autre part, la **comparaison avec d'autres priorités**, évoquée dans une quinzaine de contributions, met en avant le sentiment que les fonds investis seraient mieux utilisés ailleurs : rénovation des hôpitaux, soutien aux services publics de proximité, entretien du réseau routier secondaire ou encore développement des mobilités alternatives. Dans cette perspective, l'aménagement de l'axe Granville-Avranches apparaît comme un choix discutable face à des besoins sociaux et territoriaux jugés plus urgents.

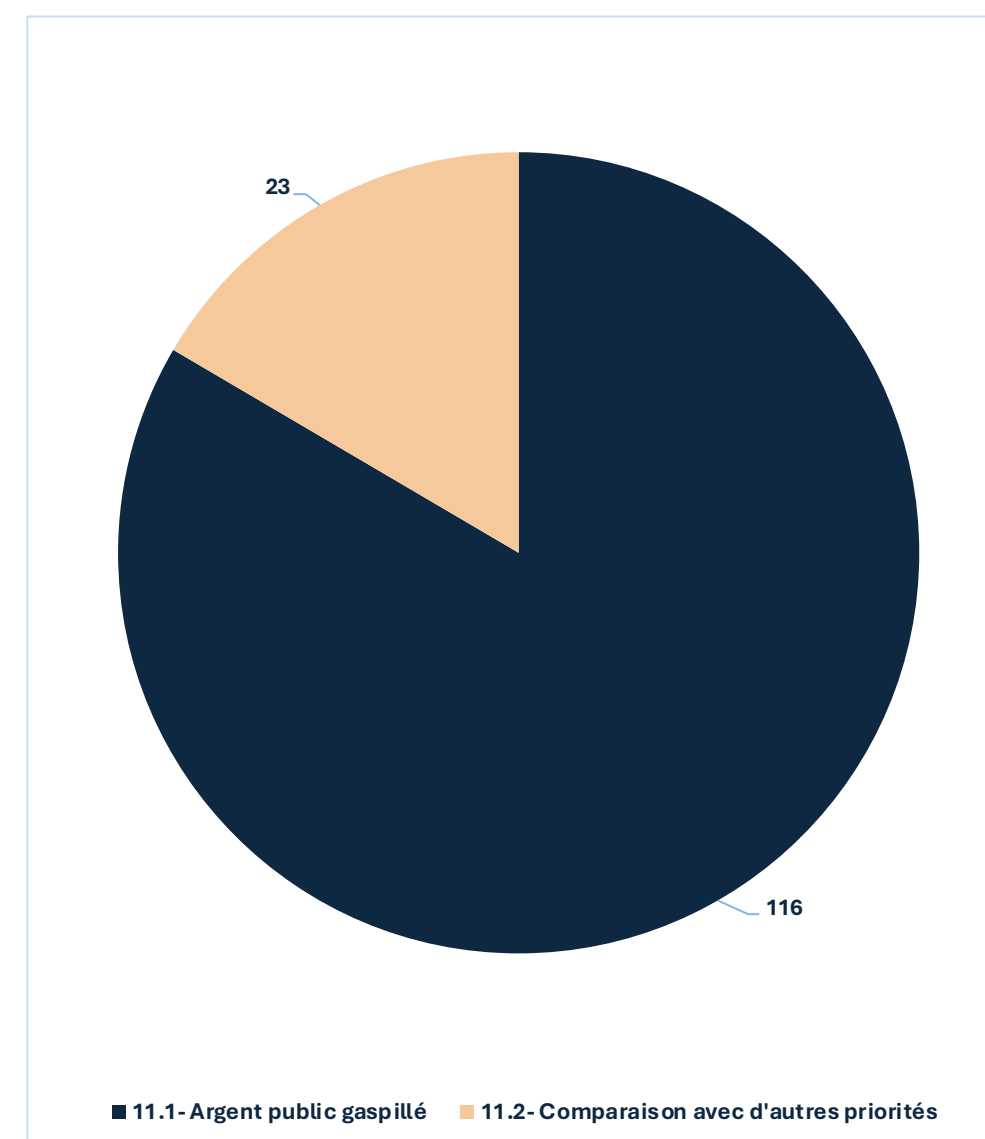


Figure 52 : répartition des contributions pour la thématique « Coût et financement public »

○ Argent public gaspillé

Nombre total des avis	Préférence par rapport au projet : Favorable / Défavorable / Neutre		
116	5 avis favorables	85 avis défavorables	26 avis neutres

VERBATIM :

- « Tant d'études, tant d'années, et surtout tant d'argent dépensé pour rien. »
- « On parle d'économies et de sobriété, mais ce projet va coûter une fortune pour des résultats limités. »
- « Un projet bancal, cher, et qui ne réglera rien sur le long terme. Une perte d'argent public. »
- « Encore des millions engloutis dans des projets qui n'aboutissent jamais. Où passe l'argent public ? »
- « On a déjà gaspillé assez d'argent avec des projets avortés. Il faut un vrai projet, pas un compromis bancal. »

La sous-thématique « Argent public gaspillé » concentre de nombreuses critiques sur la pertinence de l'investissement envisagé pour l'axe Granville-Avranches. Plusieurs contributions expriment une **colère vive face à la gestion passée et à l'usage des fonds publics**, dénonçant ce qu'elles perçoivent comme **des retards injustifiés, des dépenses inefficaces, voire une forme de "gabegie"**. Cette critique s'accompagne souvent d'un sentiment de méfiance envers la gouvernance du projet.

Les contributions **défavorables** au projet (85 avis) dominent largement. Elles traduisent une forte défiance vis-à-vis de la gestion des deniers publics et dénoncent l'accumulation d'études, de retards et de travaux jugés inefficaces. De nombreux participants estiment que **les projets passés (aménagement ponctuels et contournement de Marcey-les-Grèves) ont déjà coûté très cher pour des résultats limités, renforçant l'idée d'un gaspillage récurrent**. Certains qualifient le projet de « fuite en avant », d'autres d'« argent jeté par les fenêtres », estimant que l'ampleur des dépenses prévues n'est pas proportionnée aux bénéfices attendus. Ces critiques prennent aussi la forme d'un procès plus large de la lenteur administrative et de l'incapacité des décideurs à mener à bien un projet structurant et souvent liés aux attentes du projet de 2X2 voies

Les contributions **favorables** au projet (5 avis) mettent en avant le fait qu'un aménagement routier, même coûteux, constitue un investissement de long terme qui profitera aux générations futures. Ces avis rappellent que la sécurité des usagers et le désenclavement du territoire justifient

largement les dépenses engagées, à condition que le projet soit mené dans son intégralité afin d'en garantir pleinement les effets.

Les contributions **neutres** vis-à-vis du projet (26 avis) adoptent une posture plus nuancée. Elles reconnaissent que **le coût du projet est élevé, mais considèrent qu'il doit être mis en regard de ses impacts potentiels sur la sécurité, la mobilité et l'économie locale**. Certaines appellent à une meilleure transparence sur les budgets et à des comparaisons plus claires avec d'autres solutions (mobilités alternatives, entretien du réseau secondaire), afin de vérifier que l'argent public est bien investi. D'autres insistent sur la nécessité de hiérarchiser les priorités et de garantir que le projet, s'il est poursuivi, ne se traduira pas par de nouveaux surcoûts ou des demi-réalisations.

En conclusion la question du gaspillage d'argent public traduit un ressenti émotionnel fort qui dépasse la seule question technique : pour certains habitants, il s'agit de restaurer la confiance dans la capacité de la puissance publique à agir efficacement.

○ Comparaison avec d’autres priorités

Nombre total des avis	Préférence par rapport au projet : Favorable / Défavorable / Neutre		
23	2 avis favorables	9 avis défavorables	12 avis neutres

VERBATIM :

- « Il y a d'autres urgences sur le territoire que cette route : hôpital, école, transport collectif. »
- « Plutôt que de financer un projet routier discutable, investissons dans le rail, les bus, et les mobilités douces. »
- « On entend parler de transition écologique, mais ici, on continue à financer des routes plutôt que des solutions durables. »
- « Avec le réchauffement climatique, il faudrait investir dans le train et le covoiturage, pas dans du béton supplémentaire. »
- « Le Département ferait mieux de concentrer ses moyens sur les infrastructures de santé et l'aménagement des centres-bourgs. »

La sous-thématique « Comparaison avec d’autres priorités » met en évidence la question de l’opportunité de financer ce projet routier par rapport à d’autres besoins publics.

Les contributions **défavorables** au projet (9 avis) jugent au contraire que le projet détourne des ressources précieuses qui devraient être consacrées à d’autres urgences. Plusieurs évoquent la **renovation et la pérennisation des hôpitaux de Granville et d’Avranches, le soutien aux services publics de proximité, l’entretien du réseau routier secondaire ou le développement des mobilités alternatives** (train, bus, covoiturage). Pour eux, engager plusieurs dizaines de millions d’euros dans un axe déjà existant traduit un mauvais calibrage des priorités d’action publique.

Les contributions **favorables** au projet (2 avis), minoritaires dans cette sous-thématiques, estiment que **l’aménagement de l’axe Granville–Avranches doit rester une priorité, au même titre que la santé ou l’éducation, car il conditionne la sécurité des habitants, la vitalité économique et l’attractivité du sud-Manche**. Pour ces participants, investir dans la mobilité est un levier structurant qui profite à l’ensemble du territoire.

Les contributions **neutres** vis-à-vis du projet (12 avis) témoignent d’une posture plus nuancée. Elles reconnaissent que **la route est un enjeu important, mais insistent sur la nécessité de l’inscrire dans une réflexion globale de hiérarchisation des investissements**. Certains suggèrent de combiner l’amélioration de l’axe avec des programmes parallèles dans la santé, l’éducation ou la transition écologique, afin de garantir une répartition plus équilibrée des fonds publics

Les contributions soulignent un dilemme clair : si l’aménagement de l’axe est jugé structurant par certains, beaucoup questionnent sa légitimité face à d’autres urgences territoriales jugées plus prioritaires.

■ Concertation

La thématique « Concertation » (59 contributions) a été retenue comme objet d'analyse à part entière en raison du nombre d'avis portant non pas sur le projet lui-même, mais sur la démarche de dialogue et de participation qui l'a accompagné. Plusieurs participants ont souhaité s'exprimer sur la manière dont la concertation a été organisée, vécue et perçue, ce qui en fait un élément central pour comprendre l'acceptabilité et la crédibilité du projet.

Deux dimensions principales se dégagent. **La première porte sur les dispositifs et la sincérité de la concertation**, certains saluant l'effort de transparence et de proximité, d'autres exprimant des doutes sur la capacité de la démarche à influencer réellement les choix. La seconde concerne **la nature des échanges, marquée par la diversité des formats proposés** (réunions publiques, ateliers, permanences, registre dématérialisé) et la richesse des arguments exprimés, mais aussi par des débats parfois vifs, polarisés et au cours desquels certains participants se sont sentis pris à partie.

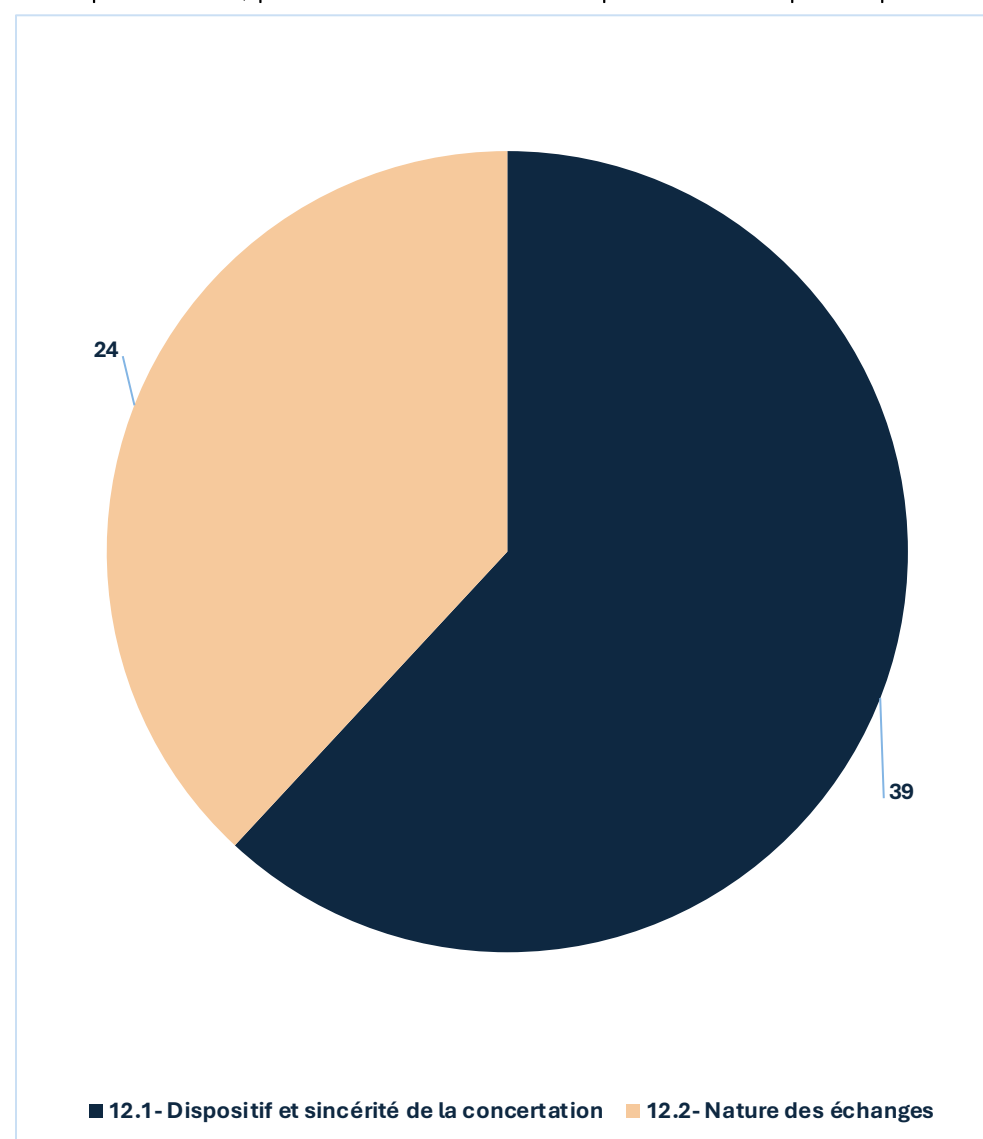


Figure 53 : répartition des contributions pour la thématique « Concertation »

○ Dispositif et sincérité de la concertation

Nombre total des avis	Préférence par rapport au projet : Pour/Contre/Neutre		
39	7 avis favorables	13 avis défavorables	19 avis neutres

VERBATIM :

- « La diversité des formats permet à chacun de s’exprimer selon ses disponibilités. ».
- « On peut légitimement se demander à quoi servent les garants désignés pour "garantir la transparence et l’impartialité de la consultation et encadrer et superviser son bon déroulement". »
- « Nous tenons à remercier les garants pour leur écoute, leur présence et leur travail tout au long de cette concertation. »
- « Cette concertation est un alibi pour faire passer un projet déjà ficelé. »
- « Trop d’informations techniques, pas assez de pédagogie pour comprendre les enjeux.»
- « On a l’impression que les décisions sont déjà prises. »

La sous-thématique « Dispositif et sincérité de la concertation » reflète la manière dont les habitants et usagers ont perçu l’organisation et la transparence de la démarche. Si cette question porte d’abord sur la méthode, elle influence directement la légitimité perçue du projet, la confiance dans le dispositif conditionnant l’adhésion ou la contestation.

Les contributions défavorables au projet (13 avis) traduisent une forte défiance vis-à-vis de la démarche, jugée insuffisante, orientée ou purement formelle. Plusieurs participants estiment que les décisions étaient déjà arrêtées avant même la concertation, transformant celle-ci en exercice de validation. D’autres dénoncent un dispositif trop court, trop technique ou inadapté à certains publics. Certaines contributions, minoritaires, évoquent également un manque d’impartialité perçu, y compris concernant le rôle des garants de la CNDP.

Les contributions favorables au projet (7 avis) saluent l’effort mis en œuvre pour informer et associer le public. Elles soulignent la diversité des formats proposés – réunions publiques, ateliers, permanences, registre dématérialisé – qui ont permis l’expression d’un large public. Ces participants considèrent que la concertation a été bien conduite et doit désormais permettre d’avancer dans la mise en œuvre du projet.

Les contributions neutres (19 avis) reconnaissent les moyens importants mobilisés, mais expriment des doutes sur l’impact réel des contributions. Elles insistent sur la nécessité de clarifier la façon dont les avis recueillis seront pris en compte et sur l’importance d’une restitution transparente.

En conclusion la perception du dispositif conditionne l’adhésion au projet ; si certains saluent son ouverture, beaucoup appellent à davantage de transparence, de clarté et d’impartialité.

○ **Nature des échanges**

Nombre total des avis	Préférence par rapport au projet : Pour/Contre/Neutre		
24	2 avis favorables	12 avis défavorables	10 avis neutres

VERBATIM :

- « Dommage que le débat se soit centré uniquement sur la 2x2 voies. »
- « On aurait gagné à avoir des temps plus participatifs, moins descendant. »
- « Les échanges ont été constructifs, chacun a pu s’exprimer. »
- « Je ne comprends pas pourquoi une énième concertation en 40 ans, si ce n’est pour que la CNDP se rende compte de ce que tout le monde sait déjà.
- « J’ai apprécié la diversité des opinions, même si je ne suis pas d’accord avec tout. »
- « Trop de tension dans les réunions, on n’ose pas toujours s’exprimer. »
- « Les échanges sont trop techniques, difficile de suivre quand on n’est pas expert. »

La sous-thématique « Nature des échanges » concerne la tonalité et la qualité des débats qui se sont déroulés durant la concertation, que ce soit dans les réunions publiques, les ateliers ou sur le registre dématérialisé. Elle inclut également les contributions liées à la présence des garants lorsqu’elles portent sur la dynamique des échanges.

Les **contributions défavorables au projet (12 avis)** critiquent des débats perçus comme déséquilibrés, polarisés ou difficilement accessibles. Certains **dénoncent des réunions confisquées par quelques participants**, d’autres **jugent les échanges trop techniques ou orientés**. La tension qui a pu régner dans certaines réunions est également citée comme un frein à la prise de parole. **Quelques avis questionnent le rôle des garants**, estimant que leur présence n’a pas permis de prévenir ces déséquilibres.

Les **contributions favorables au projet (2 avis)** soulignent au contraire la richesse et la diversité des échanges. Pour ces participants, **la concertation a permis un vrai dialogue, parfois vif mais constructif**, donnant à chacun la possibilité d’exprimer ses attentes.

Les **contributions neutres (10 avis)** reconnaissent la diversité des points de vue exprimés, tout en regrettant que la polarisation autour du projet ait limité la qualité du débat. Plusieurs suggèrent des formats plus participatifs et moins descendants pour améliorer l’équilibre et l’inclusivité des échanges.

En conclusion la qualité perçue des échanges conditionne fortement la confiance accordée à la démarche, entre dialogue constructif et sentiment de déséquilibre ou de confiscation.

- Questions au maitre d'ouvrage

Nombre total des avis	Préférence par rapport au projet : Pour/Contre/Neutre		
11	1 avis favorable	2 avis défavorables	8 avis neutres

- « Le projet de 2x2 voies est-il définitivement abandonné, ou pourrait-il revenir à l'étude ? »
- « Quels critères précis ont conduit à écarter certaines variantes ? »
- « Comment seront prises en compte les impacts environnementaux dans la phase suivante ? »
- « Y aura-t-il des mesures spécifiques pour préserver le bocage et les haies ? »
- « Peut-on garantir que le projet ne servira pas de prétexte à fermer des services publics dans certaines communes ? »

En conclusion les questions adressées au maître d'ouvrage ont porté sur des sujets variés, reflétant les attentes et interrogations des habitants. Une réponse détaillée sera apportée à l'ensemble de ces points dans la section dédiée à cette thématique.

5.3. Nuages de mots généraux



5.4 Analyse des contributions par commune

Cette partie propose une **analyse détaillée, commune par commune**, des contributions recueillies dans les registres de concertation. Elle met en évidence les **principales thématiques soulevées par les participants**. L'objectif est de **comparer les arguments formulés par les personnes favorables au projet actuel** de modernisation de l'axe Granville–Avranches avec ceux de celles et ceux qui souhaitent, à l'inverse, **voir réémerger le projet initial de mise à 2×2 voies**.

Cette lecture transversale permet ainsi de **mieux comprendre les dynamiques d'adhésion, de réserve ou d'opposition** propres à chaque territoire, et d'identifier les enjeux locaux qui structurent le débat public autour du projet.

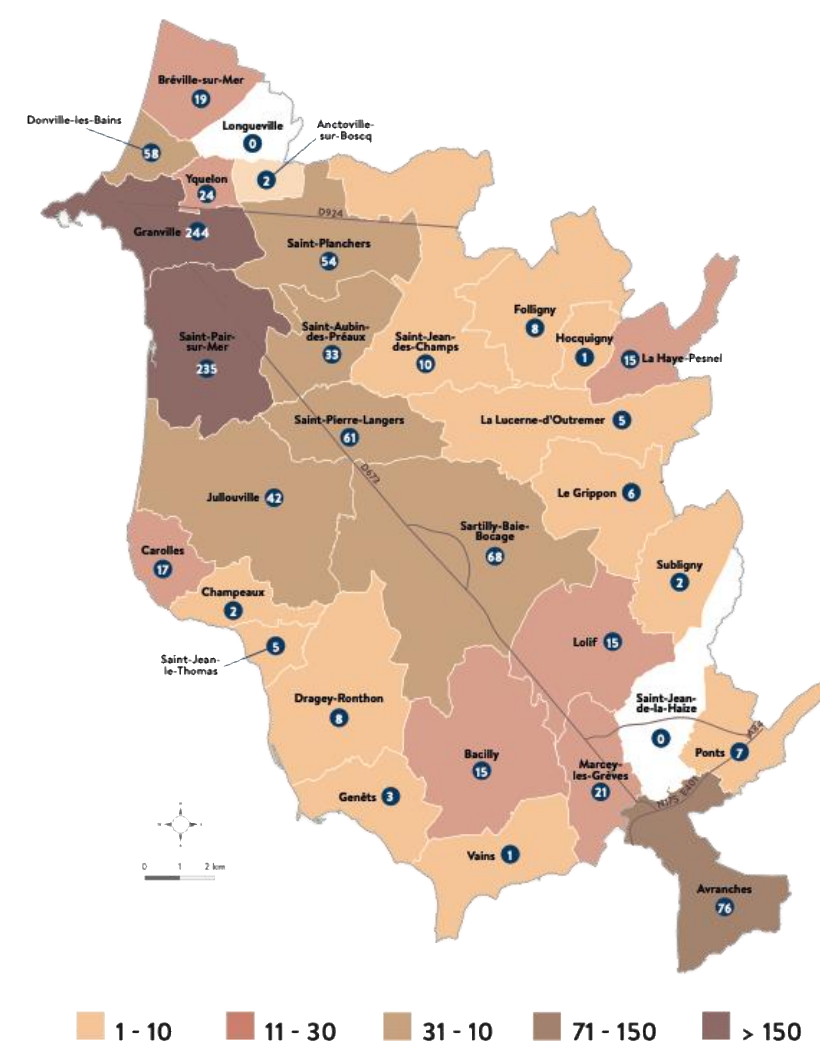


Figure 54 : carte de la répartition des avis par commune du périmètre de concertation

• Granville

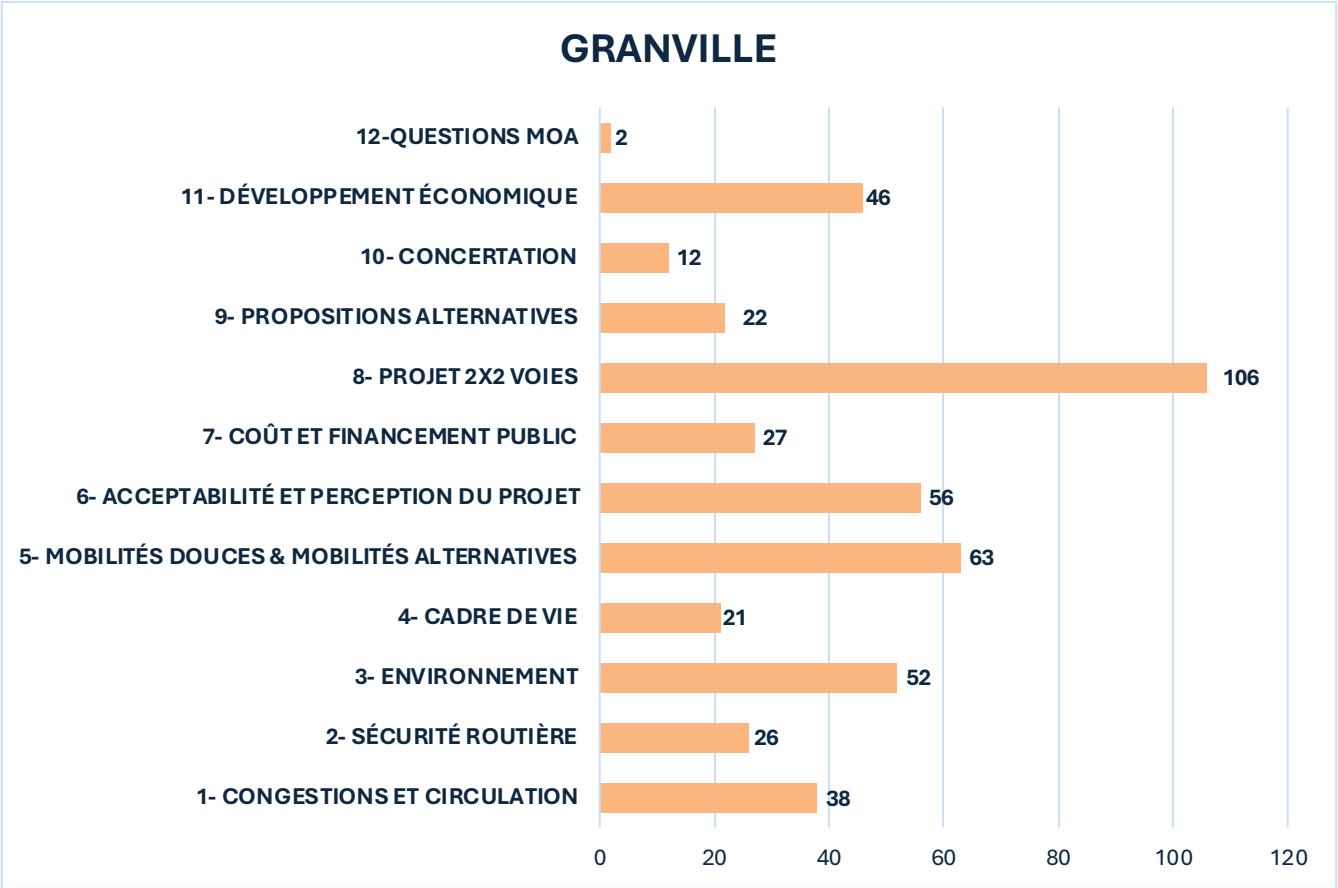
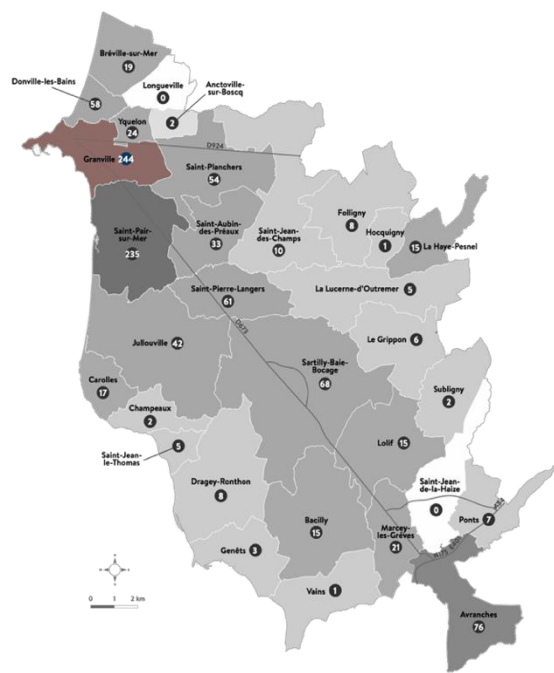


Figure 55 : répartition des contributions par thématique à Granville



230 contributions provenant de Granville		
26 favorables	102 défavorables	102 neutres
<p>Acceptabilité et perception du projet – reconnaissance d’un compromis concret et réalisable après des années d’attente avec ce projet du Département.</p> <p>Mobilités douces & alternatives – intérêt pour compléter l’axe routier par des aménagement pour les vélos, bus et covoiturage.</p> <p>Sécurité routière – attentes d’améliorations immédiates sur les points accidentogènes.</p>	<p>Projet 2x2 voies – rejet massif du projet actuel, perçu comme un renoncement à la seule solution perçu comme crédible pour désenclaver la ville.</p> <p>Coût et financement du projet – sentiment d’un aménagement trop coûteux pour un rendu peu efficace et vu comme une “demi-mesure” inutile.</p> <p>Développement économique – crainte que Granville reste isolée et perde en attractivité touristique et commerciale sans vraie 2x2 voies.</p>	<p>Environnement – expression d’une vigilance sur la préservation des zones humides et des milieux naturels autour de la zone du Croissant, tout en reconnaissant la nécessité d’aménagements mesurés et respectueux du cadre de vie.</p> <p>Développement économique – importance de garantir une bonne accessibilité aux zones d’activités et de soutenir l’attractivité économique du territoire, sans remettre en cause les équilibres urbains et agricoles existants.</p> <p>Congestions et circulation – difficultés récurrentes de circulation aux abords de Granville, notamment en période touristique, et appellent à des solutions pragmatiques pour améliorer la fluidité et la sécurité</p>
<p>Conclusion À Granville, l’attachement à la 2x2 voies domine, symbole d’un désenclavement attendu. Les avis neutres appellent à concilier fluidité du trafic, attractivité économique et respect de l’environnement.</p>		

• Bréville-sur-Mer

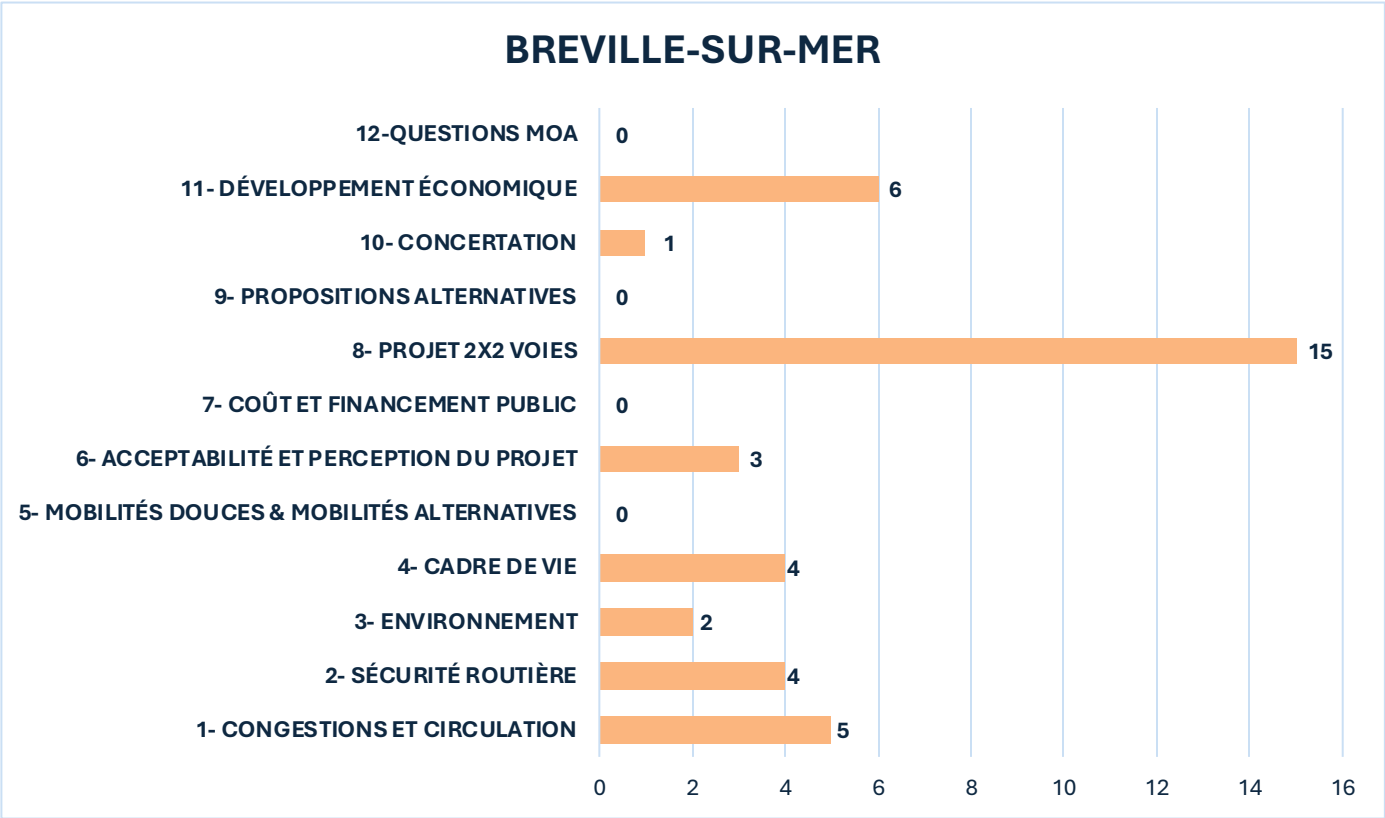
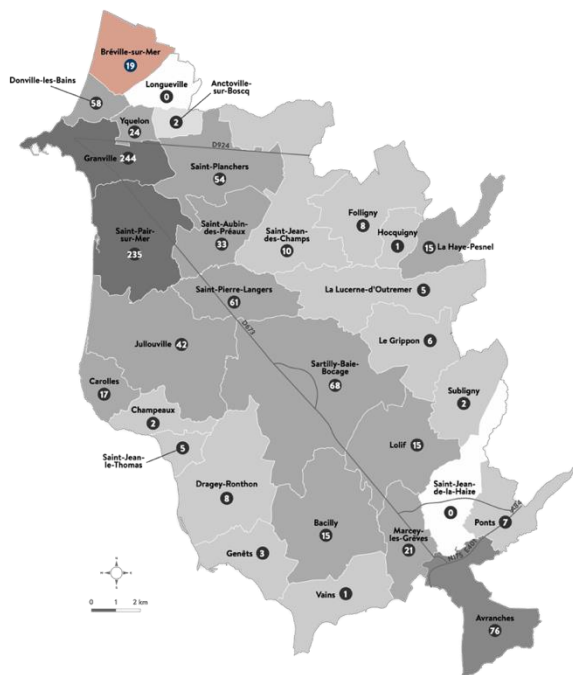


Figure 56 : répartition des contributions par thématique à Bréville-sur-Mer



19 contributions provenant de Bréville-sur-Mer		
0 avis favorable	16 défavorables	3 neutres
<p>Projet 2x2 voies – rejet d’un projet jugé trop limité, vu comme l’abandon d’un aménagement attendu depuis longtemps.</p> <p>Acceptabilité et perception du projet – perception d’une perte de temps et d’argent pour un résultat inefficace.</p> <p>Développement économique – inquiétude que la commune et le littoral restent pénalisés dans leur attractivité.</p>		<p>Congestions et circulation – Constat d’une circulation difficile sur l’axe existant, perçue comme un frein quotidien nécessitant des améliorations rapides mais mesurées.</p> <p>Cadre de vie – Préoccupation quant aux impacts pour les riverains, avec la volonté de préserver la tranquillité et le cadre de vie malgré les aménagements envisagés.</p> <p>Concertation – Attente d’un dialogue clair et suivi, traduisant le besoin de transparence sur la suite donnée à la concertation.</p>
<p>Conclusion</p> <p>À Bréville-sur-Mer, la contestation est unanime : seule une 2x2 voies est jugée à la hauteur des besoins. Les avis neutres appellent à améliorer la circulation tout en préservant le cadre de vie.</p>		

• Donville-les-Bains

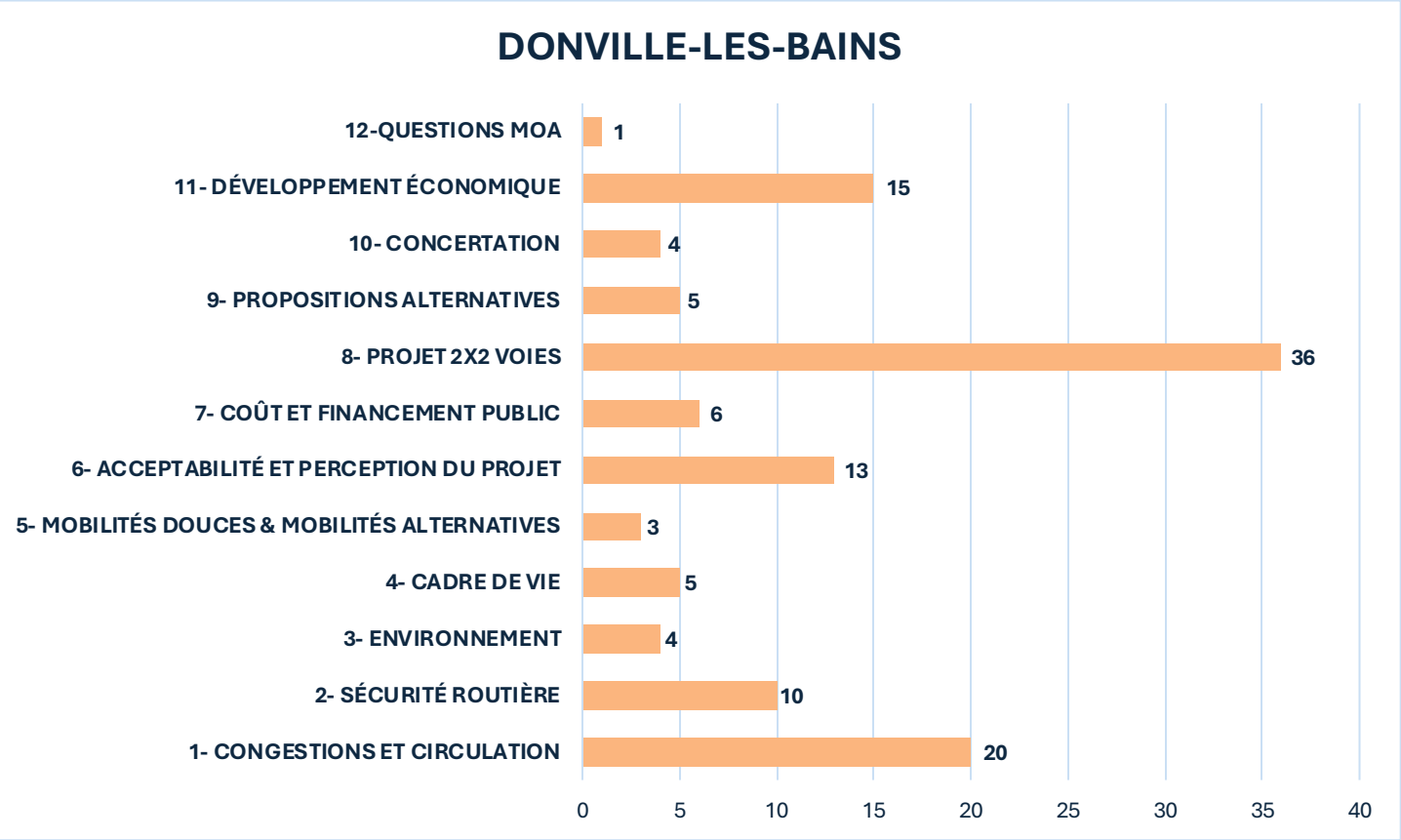


Figure 57 : répartition des contributions par thématique à Donville-les-Bains



55 contributions provenant de Donville-les-Bains		
5 favorables	37 défavorables	13 neutres
<p>Acceptabilité et perception du projet – minorité qui voit un compromis pragmatique permettant d’avancer.</p> <p>Congestions et circulation – espoir d’améliorations ponctuelles sur la fluidité.</p> <p>Sécurité routière – quelques attentes d’un meilleur niveau de sécurité sur l’axe.</p>	<p>Projet 2x2 voies – rejet du projet départemental, jugé incapable de résoudre les congestions.</p> <p>Acceptabilité et perception du projet – projet perçu comme une demi-mesure inefficace et coûteuse.</p> <p>Développement économique – inquiétude que Donville et le littoral restent enclavés, au détriment du tourisme et des commerces.</p>	<p>Congestions et circulation – Constat d’une circulation dense aux abords de Granville, générant une attente d’aménagements ciblés pour améliorer la fluidité sans altérer le cadre urbain.</p> <p>Propositions alternatives – Suggestion de solutions intermédiaires, combinant des ajustements locaux et le développement des mobilités douces plutôt qu’un élargissement systématique de la voie.</p> <p>Sécurité routière – Attente d’une amélioration de la sécurité aux intersections et zones d’accès, traduisant la volonté de sécuriser les déplacements du quotidien.</p>
<p>Conclusion</p> <p>À Donville-les-Bains, on observe une attente d’aménagements ciblés pour fluidifier le trafic et renforcer la sécurité, dans une logique de solutions équilibrées et adaptées au contexte urbain.</p>		

- Anctoville-sur-Boscq

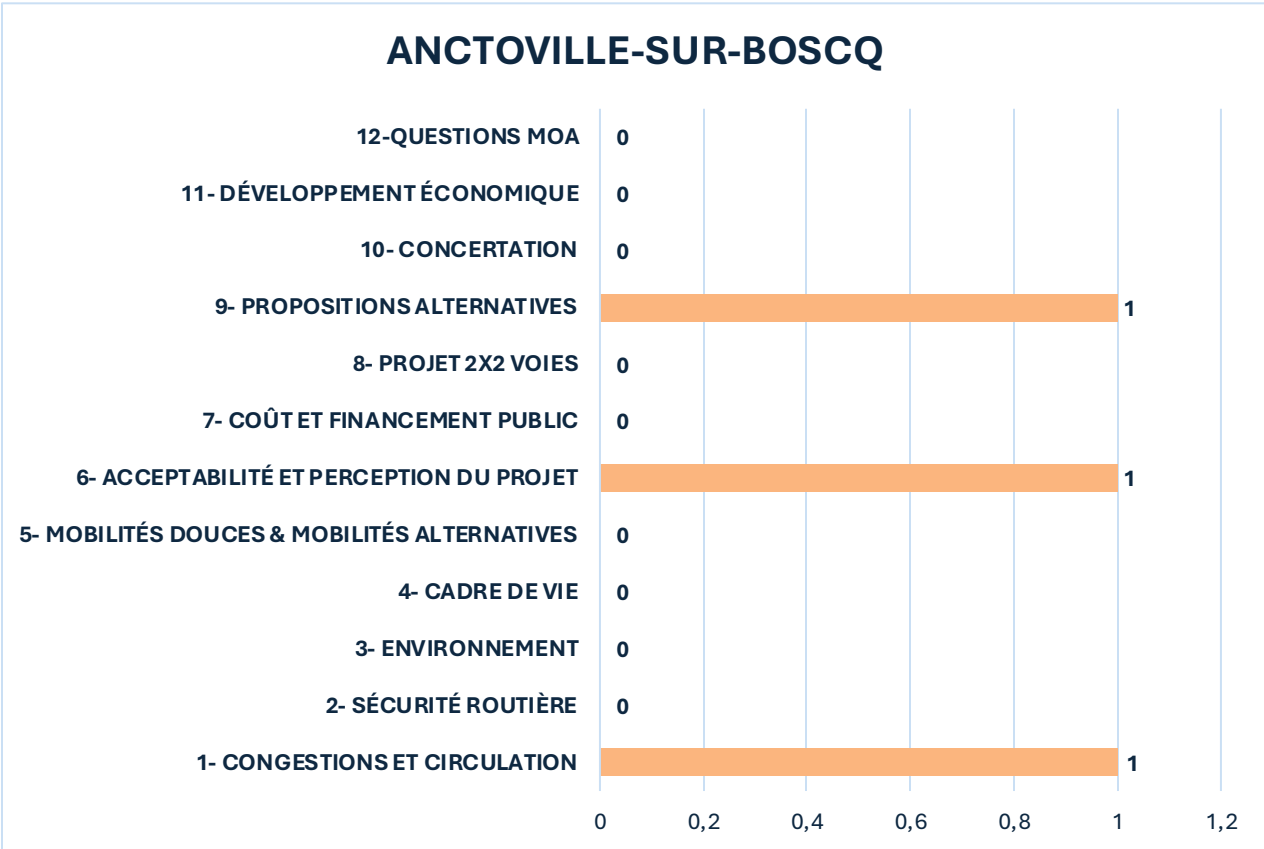


Figure 58 : répartition des contributions par thématique à Anctoville-sur-Boscq



2 contributions provenant de Anctoville-sur-Boscq		
1 favorable	0 défavorable	1 neutre
Aucun avis défavorable identifié parmi les contributions de cette commune.	<p>Congestions et circulation – reconnaître l'importance d'améliorer la circulation à Granville.</p> <p>Acceptabilité et perception du projet – projet jugé cohérent et utile à l'échelle locale.</p> <p>Sécurité routière – attente d'une amélioration de la sécurité quotidienne sur l'axe.</p>	<p>Propositions alternatives – l'absence d'option d'un aménagement plus limité, perçu comme une option intermédiaire conciliant amélioration du trafic et préservation du territoire.</p>
<p>Conclusion</p> <p>À Anctoville-sur-Boscq, petite commune résidentielle en périphérie de Granville, les contributions exprimées se montrent globalement favorables au projet. Les avis neutres traduisent une attente mesurée d'aménagements pragmatiques, conciliant amélioration de la circulation et respect du cadre local.</p>		

- Yquelon

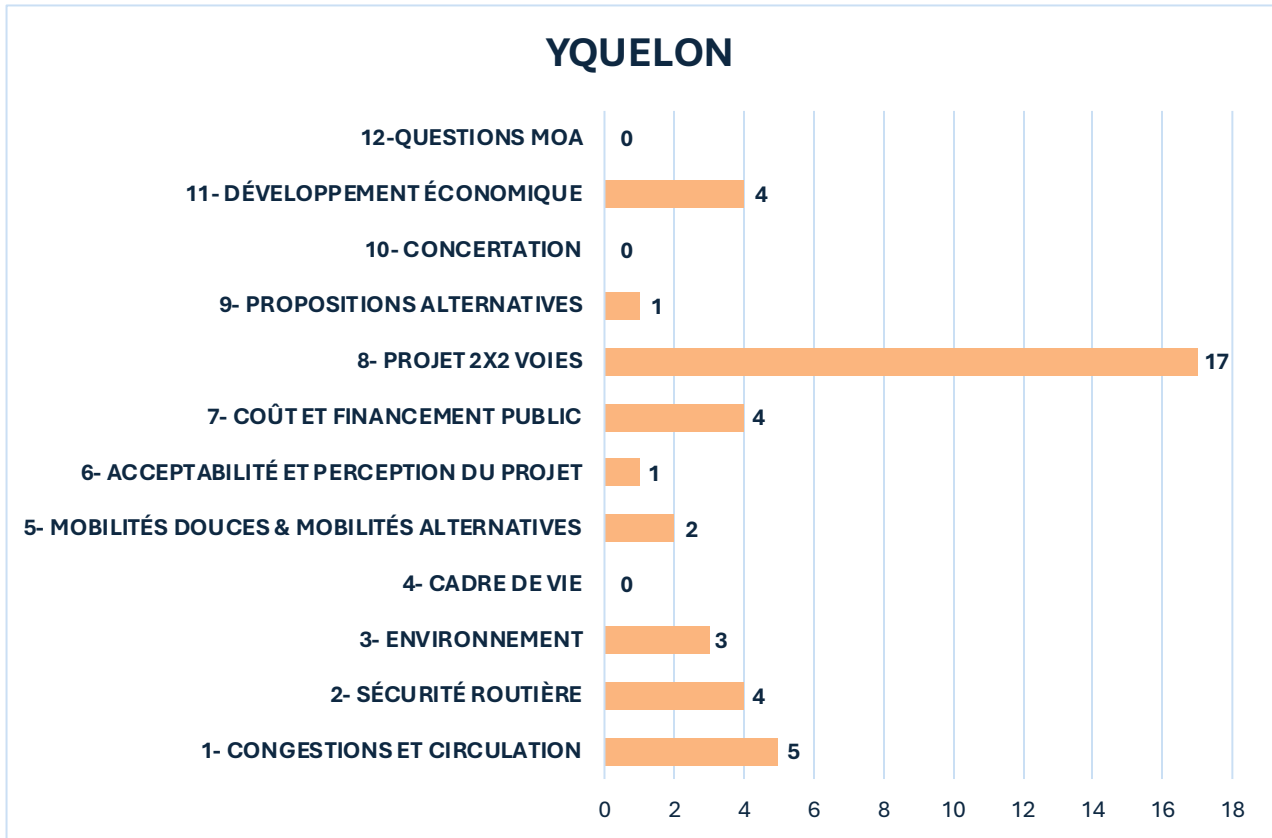
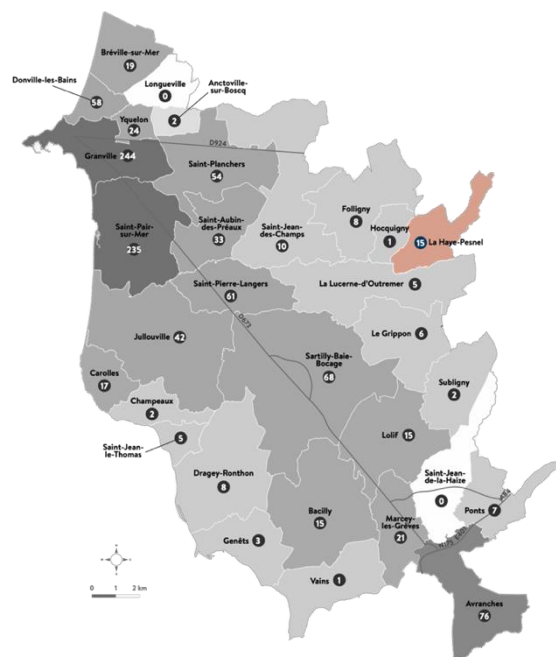


Figure 59 : répartition des contributions par thématique à Yvelon



23 avis provenant de Yquelon		
3 favorables	17 défavorables	3 neutres
<p>Congestions et circulation – reconnaissance de possibles gains ponctuels de fluidité.</p> <p>Sécurité routière – attente d’une amélioration sur les zones accidentogènes.</p> <p>Acceptabilité et perception du projet – minorité considérant le projet comme un compromis acceptable.</p>	<p>Projet 2x2 voies – rejet du projet partiel, vu comme un abandon de la : une meilleure crédible.</p> <p>Acceptabilité et perception du projet – critique d’un aménagement trop limité, inefficace face au trafic quotidien.</p> <p>Développement économique – crainte d’un maintien de l’isolement, pénalisant les commerces et la proximité avec Granville.</p>	<p>Sécurité routière – Attente d’aménagements : une meilleure usagers,</p> <p>notamment aux abords des zones résidentielles et de circulation locale.</p> <p>Coût et financement public – Préoccupation quant à la maîtrise des coûts du projet, traduisant la volonté d’un usage raisonné des fonds publics</p>
<p>Conclusion</p> <p>À Yquelon, commune de transit vers Granville, le rejet domine largement : les habitants exigent une 2x2 voies intégrale, jugeant le projet actuel incapable de résoudre les problèmes de circulation et de dynamiser la vie locale.</p>		

• La Haye-Pesnel

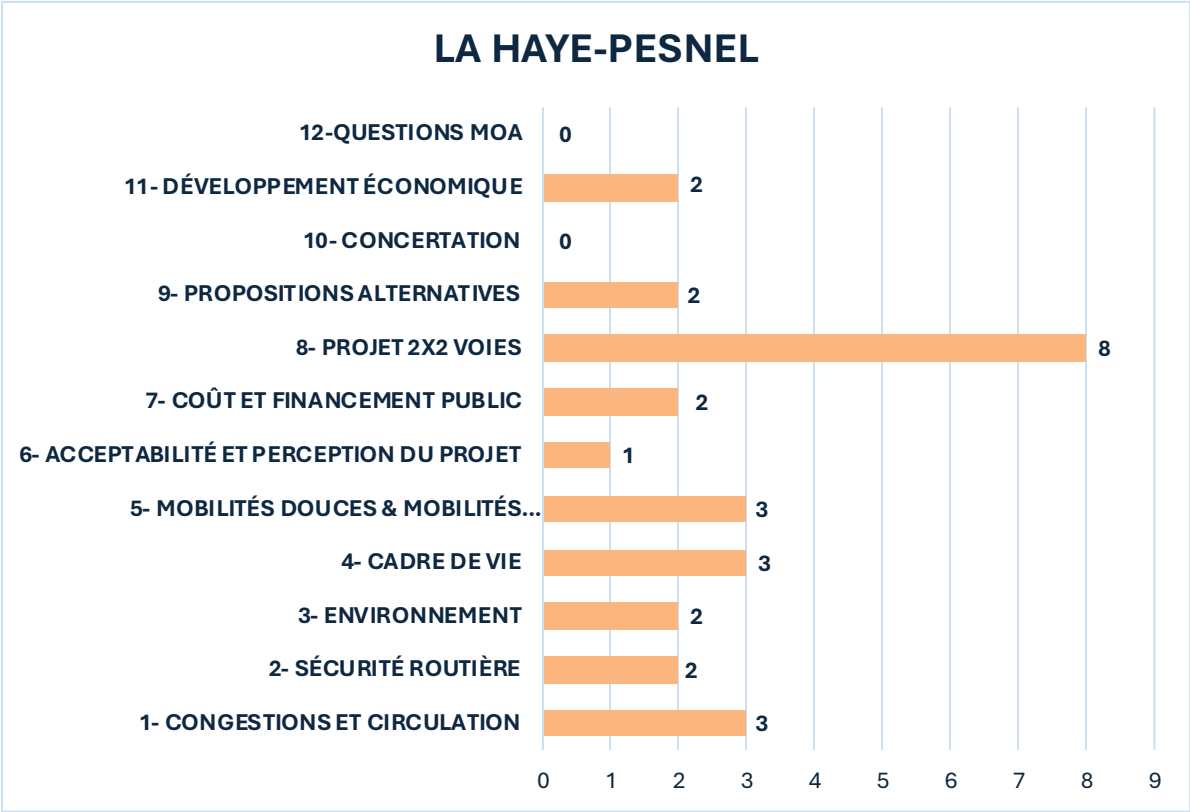
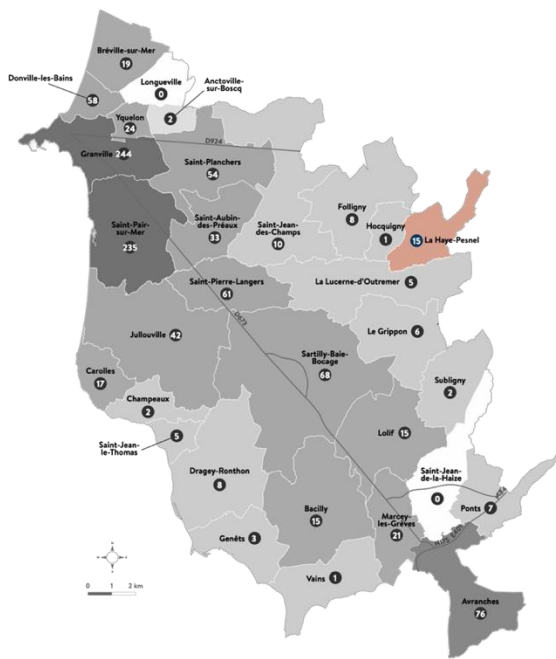


Figure 60 : répartition des contributions par thématique à La-Haye-Pesnel



15 avis provenant de la Haye-Pesnel		
1 favorable	8 défavorables	6 neutres
<p>Développement économique – quelques avis estiment que le projet peut améliorer l’accessibilité et soutenir l’attractivité locale.</p> <p>Acceptabilité et perception du projet – reconnaissance d’un compromis utile et réalisable.</p> <p>Congestions et circulation – espoir d’améliorations ciblées sur la fluidité.</p>	<p>Projet 2x2 voies – rejet du projet partiel, vu comme un renoncement aux attentes de long terme.</p> <p>Acceptabilité et perception du projet – sentiment d’une solution inefficace qui ne changera pas réellement la desserte.</p> <p>Développement économique – crainte que l’isolement persiste, limitant les perspectives d’activité et de mobilité vers Granville et Avranches.</p>	<p>Coût et financement public – Préoccupation quant à la bonne utilisation des fonds publics, traduisant la volonté d’un projet sobre et proportionné aux besoins réels du territoire.</p> <p>Environnement – Attente d’un aménagement respectueux des milieux naturels et du cadre de vie, conciliant mobilité et préservation de l’environnement.</p>
<p>Conclusion</p> <p>À La Haye-Pesnel, commune rurale de l’arrière-pays, les attentes portent principalement sur un désenclavement ambitieux ; le projet actuel est majoritairement jugé insuffisant, même si certains y voient un levier d’attractivité et de mobilité locale. Certains expriment par ailleurs une vigilance sur le coût de l’opération et une attente d’un aménagement mesuré, respectueux de l’environnement et du cadre de vie.</p>		

• Hocquigny

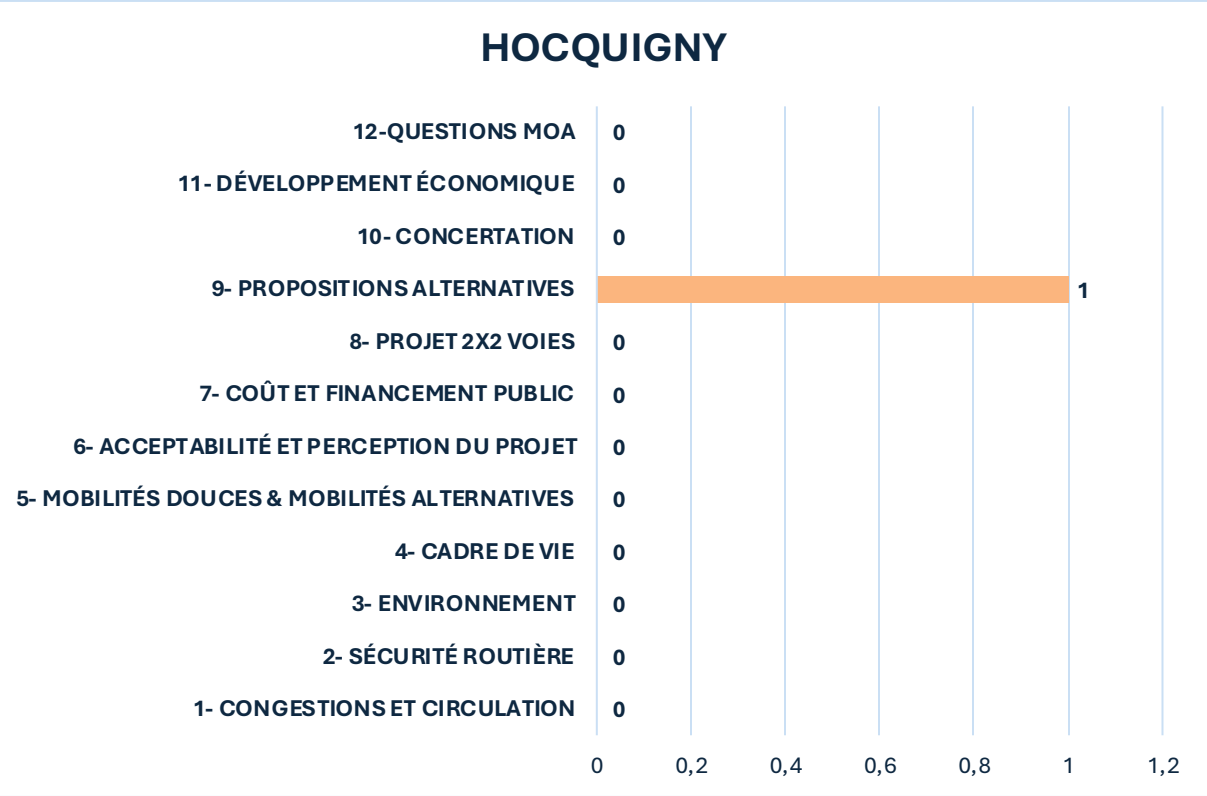


Figure 61 : répartition des contributions par thématique à Hocquigny

1 contribution provenant de Hocquigny		
1 favorable	0 défavorable	0 neutre
<p>Acceptabilité et perception du projet – la contribution exprime un regard positif sur le projet, vu comme une avancée utile.</p> <p>Congestions et circulation – reconnaissance qu’il peut améliorer la fluidité des déplacements locaux.</p> <p>Sécurité routière – attente d’une amélioration de la sécurité sur l’axe.</p>		
<p>Conclusion</p> <p>À Hocquigny, petite commune rurale, la seule contribution exprimée se positionne favorablement, voyant dans le projet une réponse concrète aux problèmes de circulation et de sécurité de proximité.</p>		



- Saint-Jean-des-Champs

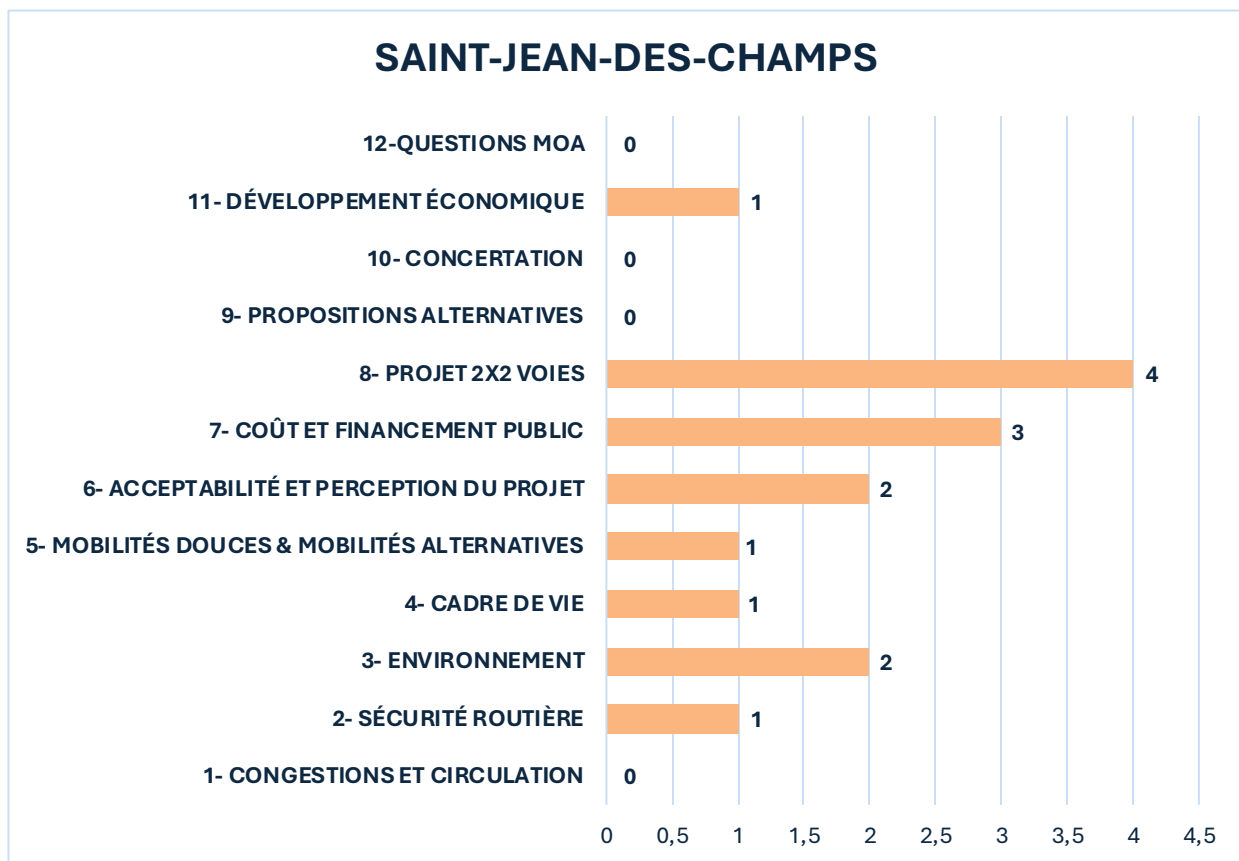
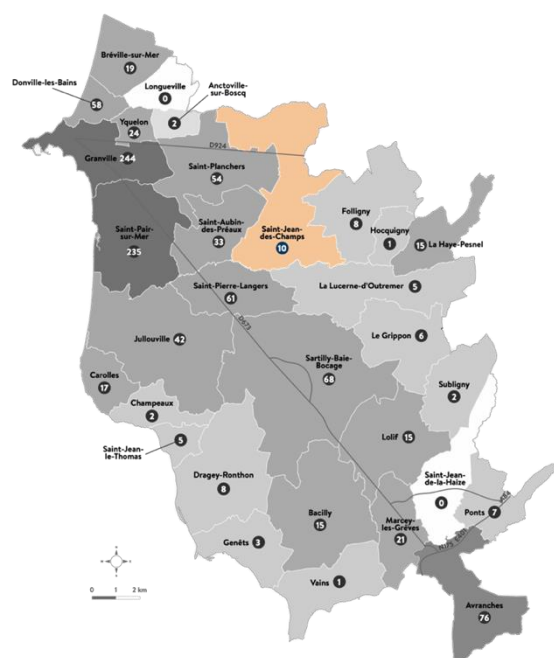


Figure 62 : répartition des contributions par thématique selon la commune



10 contributions provenant de Saint-Jean-des-Champs		
2 favorables	4 défavorables	4 neutres
<p>Projet 2x2 voies – avis défavorables concentrés sur l’abandon de la 2x2 voies intégrale, perçue comme la seule solution crédible.</p> <p>Acceptabilité et perception du projet – critique d’un projet trop limité et inefficace pour répondre aux attentes locales.</p> <p>Développement économique – crainte que l’absence d’une solution ambitieuse maintienne la commune et le secteur dans un relatif isolement.</p>	<p>Sécurité routière – mise en avant de possibles améliorations de la sécurité.</p> <p>Congestions et circulation – reconnaissance de petits gains attendus en fluidité.</p> <p>Acceptabilité et perception du projet – minorité qui considère le projet comme un compromis acceptable.</p>	<p>Environnement – Attente d’un projet respectueux des espaces naturels et du paysage local, traduisant la volonté de limiter l’artificialisation et les impacts sur le cadre de vie.</p>
<p>Conclusion</p> <p>À Saint-Jean-des-Champs, commune rurale située dans l’arrière-pays, les contributions expriment surtout la déception d’un projet jugé trop faible face aux enjeux de mobilité et de désenclavement, même si certains saluent des avancées en sécurité et circulation. Les avis neutres traduisent une vigilance environnementale.</p>		

• Saint-Planchers

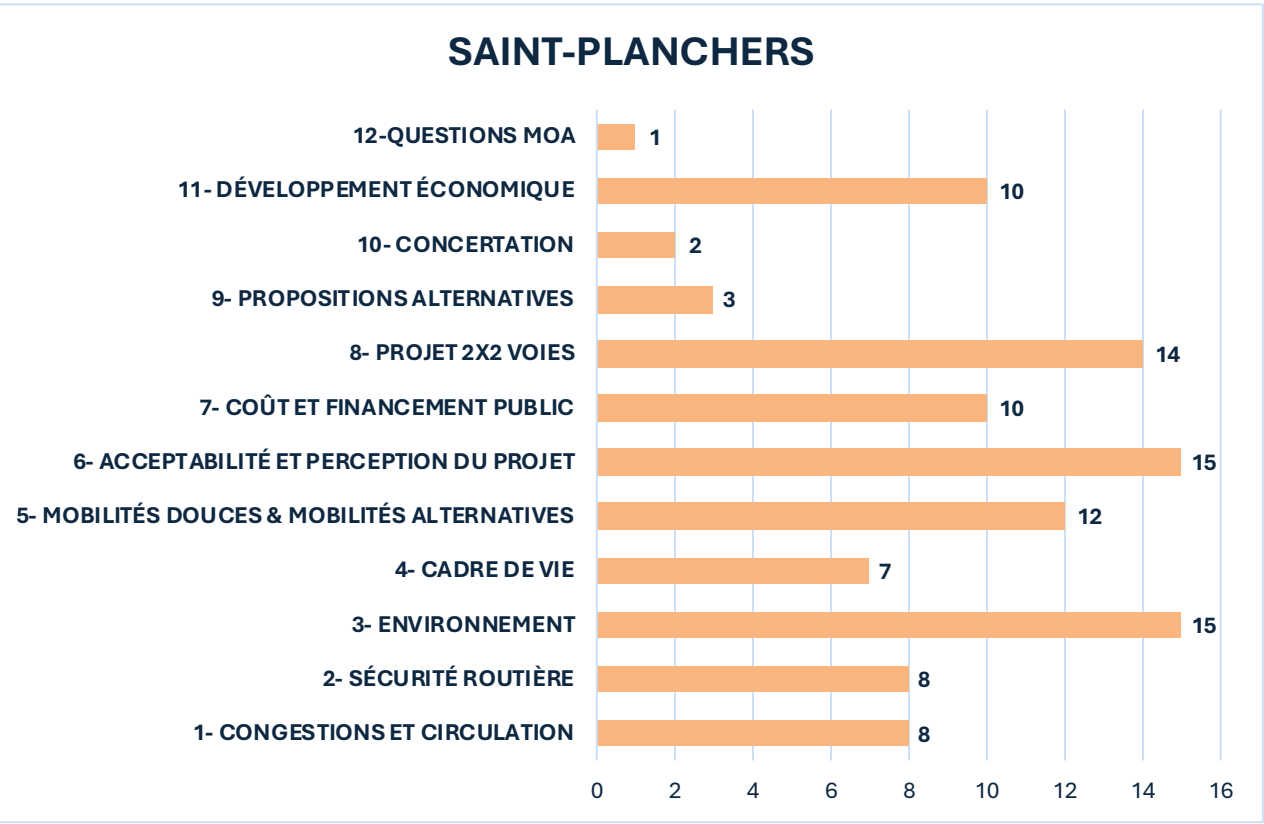
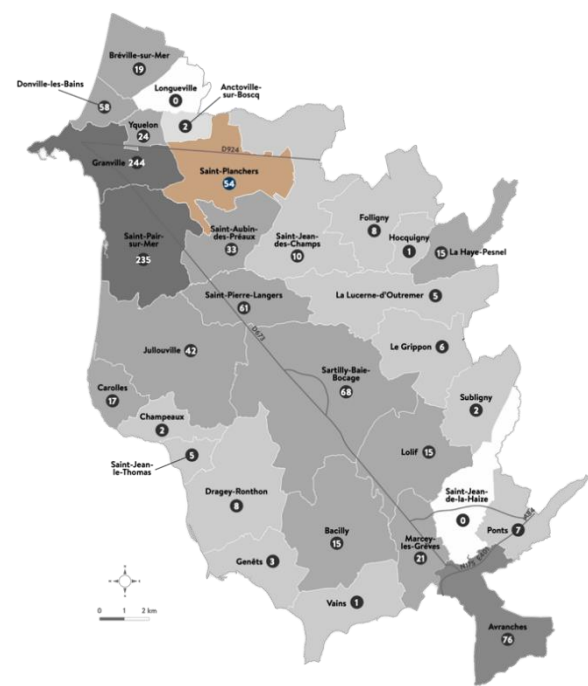


Figure 63 : répartition des contributions par thématique selon la commune



55 contributions provenant de Saint-Planchers		
12 favorables	14 défavorables	29 neutres
<p>Sécurité routière – certains attendent des améliorations concrètes sur des points accidentogènes.</p> <p>Acceptabilité et perception du projet – une minorité considère le projet comme un compromis utile pour avancer.</p> <p>Mobilités douces & alternatives – intérêt pour compléter l'aménagement routier par des solutions vélo ou bus</p>	<p>Projet 2x2 voies – rejet très marqué du projet départemental, vu comme un renoncement à la promesse initiale.</p> <p>Acceptabilité et perception du projet – sentiment que l'aménagement prévu est une demi-mesure coûteuse, sans effet réel sur les bouchons.</p> <p>Développement économique – inquiétude qu'en restant mal desservie, la commune et le littoral perdent en attractivité résidentielle et touristique.</p>	<p>Environnement– Attente d'un projet respectueux des espaces naturels et du paysage, traduisant la volonté de limiter les impacts écologiques et l'artificialisation.</p> <p>Développement économique – Attente d'un aménagement capable de renforcer l'attractivité du territoire tout en soutenant les activités locales existantes.</p> <p>Congestions et circulation – Constat de difficultés récurrentes de circulation et d'une attente d'améliorations ciblées pour fluidifier les déplacements sans bouleverser le cadre local.</p> <p>Cadre de vie – Préoccupation quant à la préservation de la qualité de vie et de la tranquillité des habitants, perçue comme un enjeu à concilier avec les besoins de mobilité.</p>
<p>Conclusion</p> <p>À Saint-Planchers, commune périurbaine de Granville, la majorité des contributions réclame un projet plus ambitieux, jugé indispensable pour fluidifier la circulation, tout en appelant à préserver le cadre de vie et l'environnement.</p>		

• Saint-Pair-sur-Mer

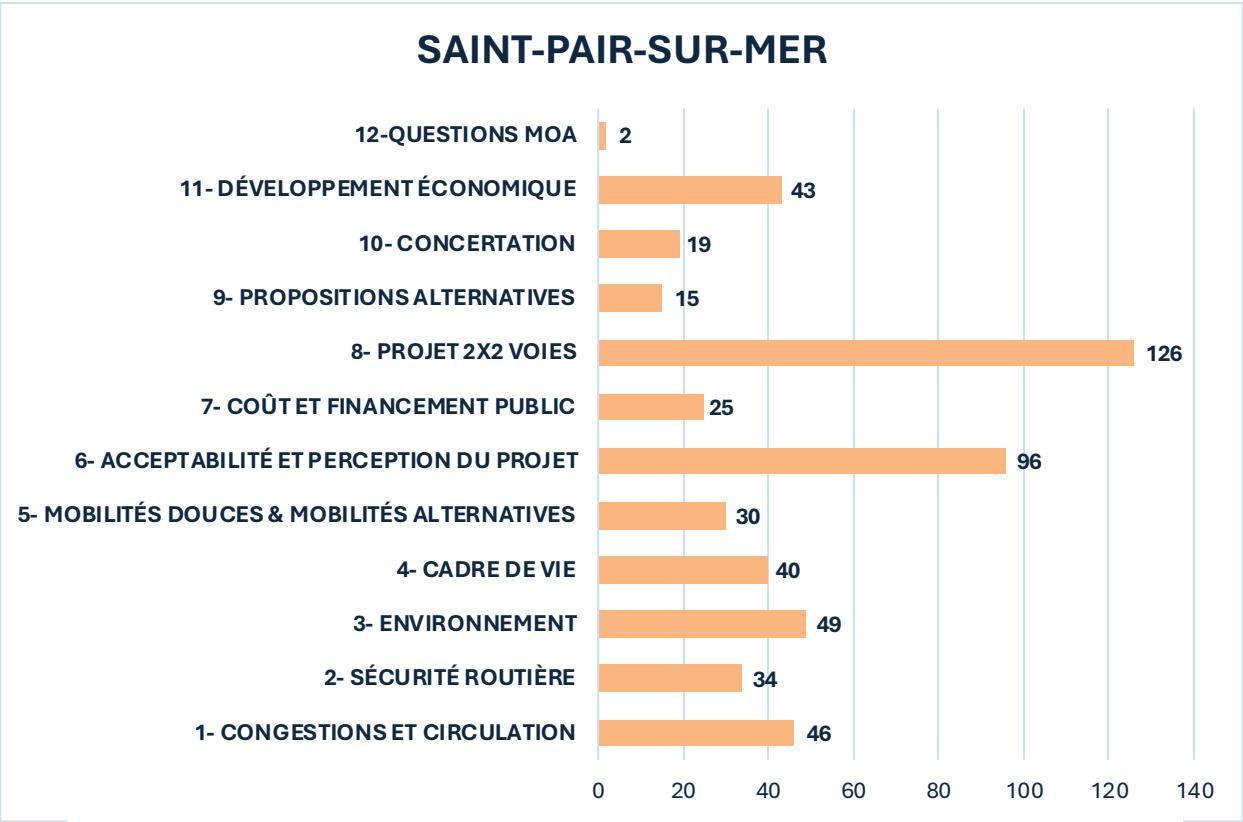
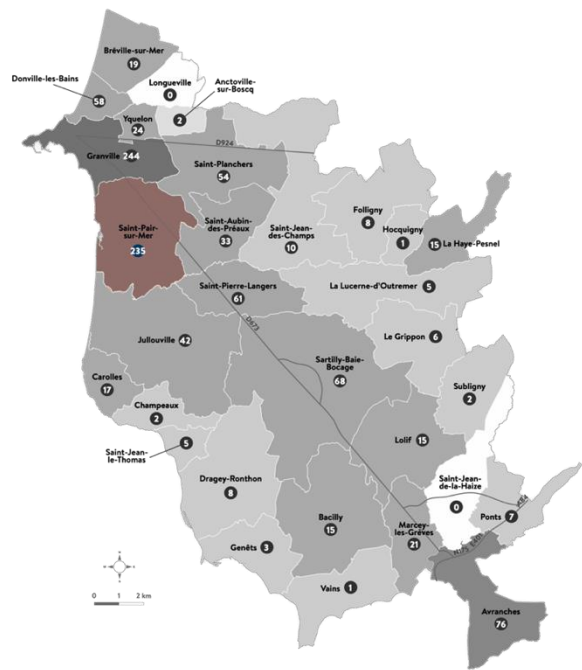


Figure 64 : répartition des contributions par thématique selon la commune



228 contributions provenant de Saint-Pair-sur-Mer		
37 favorables	130 défavorables	61 neutres
<p>Acceptabilité et perception du projet – une minorité de riverains, parfois initialement favorables à la 2x2 voies, expriment désormais leur soutien au projet du Département, perçu comme un compromis réaliste et enfin concret après des années d’attente</p> <p>Mobilités douces & alternatives – intérêt pour sécuriser et développer les liaisons cyclables et piétonnes autour du Croissant, en cohérence avec la proximité résidentielle et commerciale.</p> <p>Sécurité routière – attentes d’améliorations immédiates pour sécuriser l’accès à la ZA et réduire les risques d’accidents.</p>	<p>Projet 2x2 voies – rejet massif du projet partiel, jugé incapable de désengorger les flux importants liés à la zone d’activités du Croissant et à la desserte littorale.</p> <p>Acceptabilité et perception du projet – projet perçu comme une demi-mesure, trop coûteuse et inefficace, alors que les attentes portaient sur une solution lourde adaptée aux volumes de circulation.</p> <p>Cadre de vie – inquiétudes concernant les nuisances et impacts paysagers, particulièrement dans un secteur déjà marqué par une forte pression automobile.</p>	<p>Congestions et circulation – Constat de difficultés persistantes de circulation, traduisant une attente d’aménagements ciblés pour fluidifier le trafic sans dénaturer la commune.</p> <p>Acceptabilité et perception du projet – Attente d’une meilleure compréhension des objectifs du projet et d’une démonstration claire de son utilité pour les habitants.</p> <p>Mobilités douces – Appel à renforcer les modes de déplacement alternatifs et à mieux intégrer les piétons et cyclistes dans les aménagements futurs.</p>
<p>Conclusion</p> <p>À Saint-Pair-sur-Mer, et plus particulièrement dans le secteur stratégique du Croissant, la contestation reste vive : les habitants estiment que seule une 2x2 voies pourrait répondre à la densité des flux liés à la zone d’activités et au trafic touristique. Les avis neutres traduisent une attente d’aménagements ciblés pour améliorer la circulation, renforcer les mobilités douces et clarifier les objectifs du projet.</p>		

• Saint-Aubin-des-Préaux

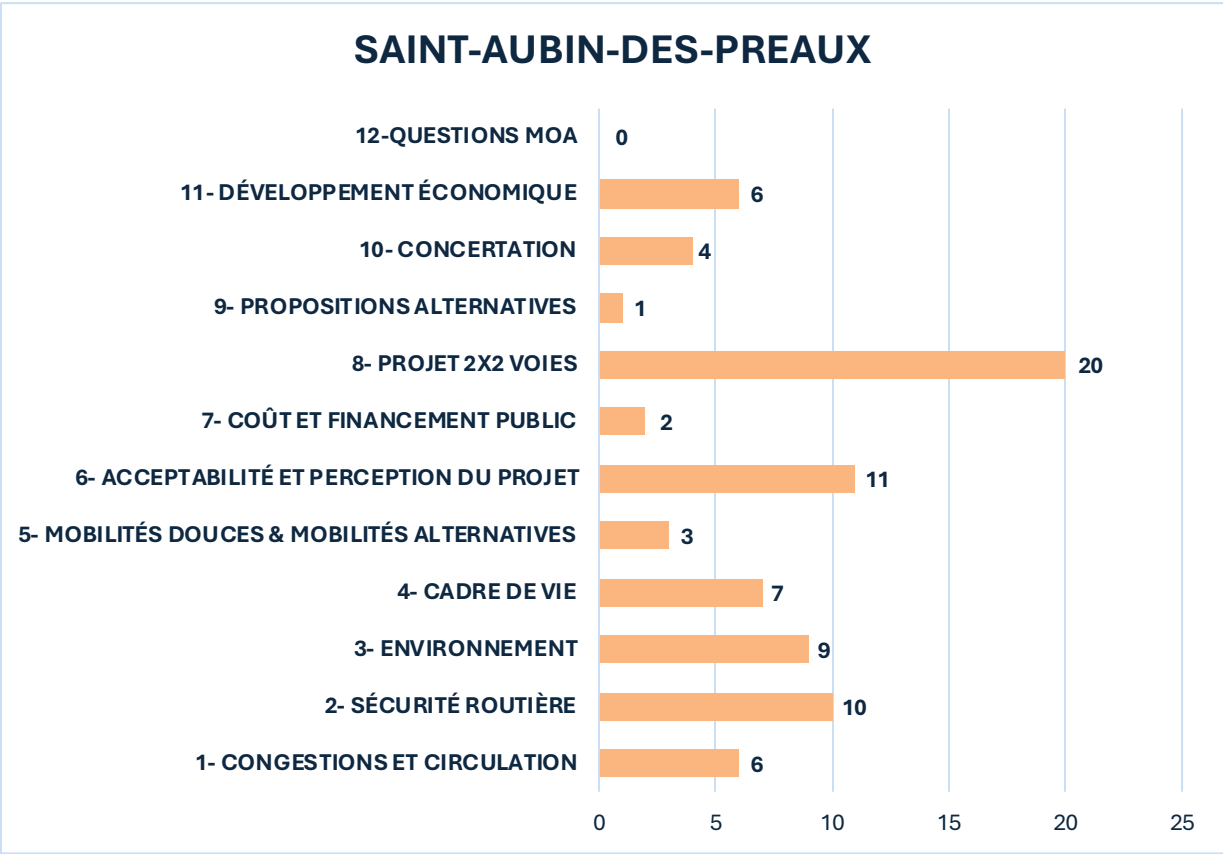
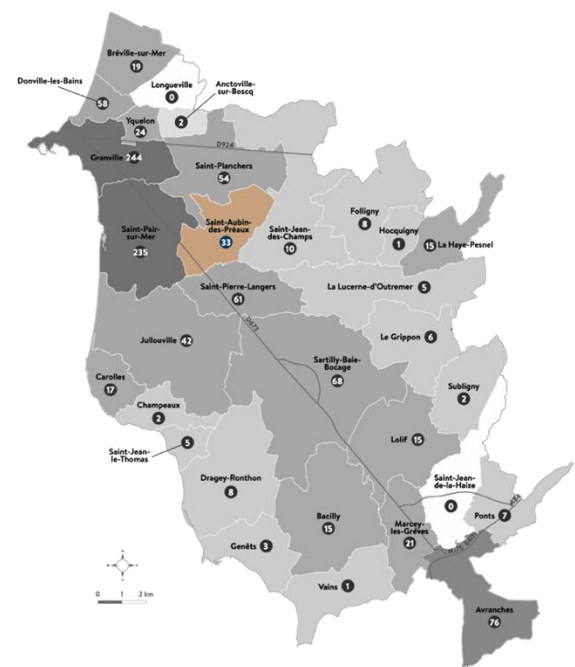


Figure 65 : répartition des contributions par thématique selon la commune



32 contributions provenant de Saint-Aubin-des-Préaux			
1 favorable		23 défavorables	8 neutres
<p>Sécurité routière – quelques habitants reconnaissent l’intérêt d’améliorer les conditions de circulation et de sécuriser l’axe.</p> <p>Congestions et circulation – certains voient un bénéfice ponctuel en fluidité sur les trajets quotidiens.</p> <p>Acceptabilité et perception du projet – minorité qui juge positif de disposer enfin d’une avancée concrète.</p>			
<p>Projet 2x2 voies – opposition nette au projet départemental, jugé trop limité pour améliorer réellement les flux entre la côte et l’intérieur.</p> <p>Acceptabilité et perception du projet – sentiment d’un aménagement qui ne répond pas aux attentes locales, vu comme une demi-solution inutile.</p> <p>Développement économique – crainte que le maintien d’une desserte insuffisante freine l’attractivité résidentielle et les activités de proximité.</p>			
<p>Concertation– Attente d’une information claire et d’un dialogue suivi avec les habitants, traduisant le besoin de transparence sur la suite donnée au projet.</p>			
<p>Conclusion</p> <p>À Saint-Aubin-des-Préaux, commune résidentielle en périphérie de Granville, les contributions expriment surtout une déception face à un projet jugé insuffisant, même si certains saluent l’opportunité d’améliorer la sécurité et les déplacements du quotidien.</p>			

• Saint-Pierre-Langers

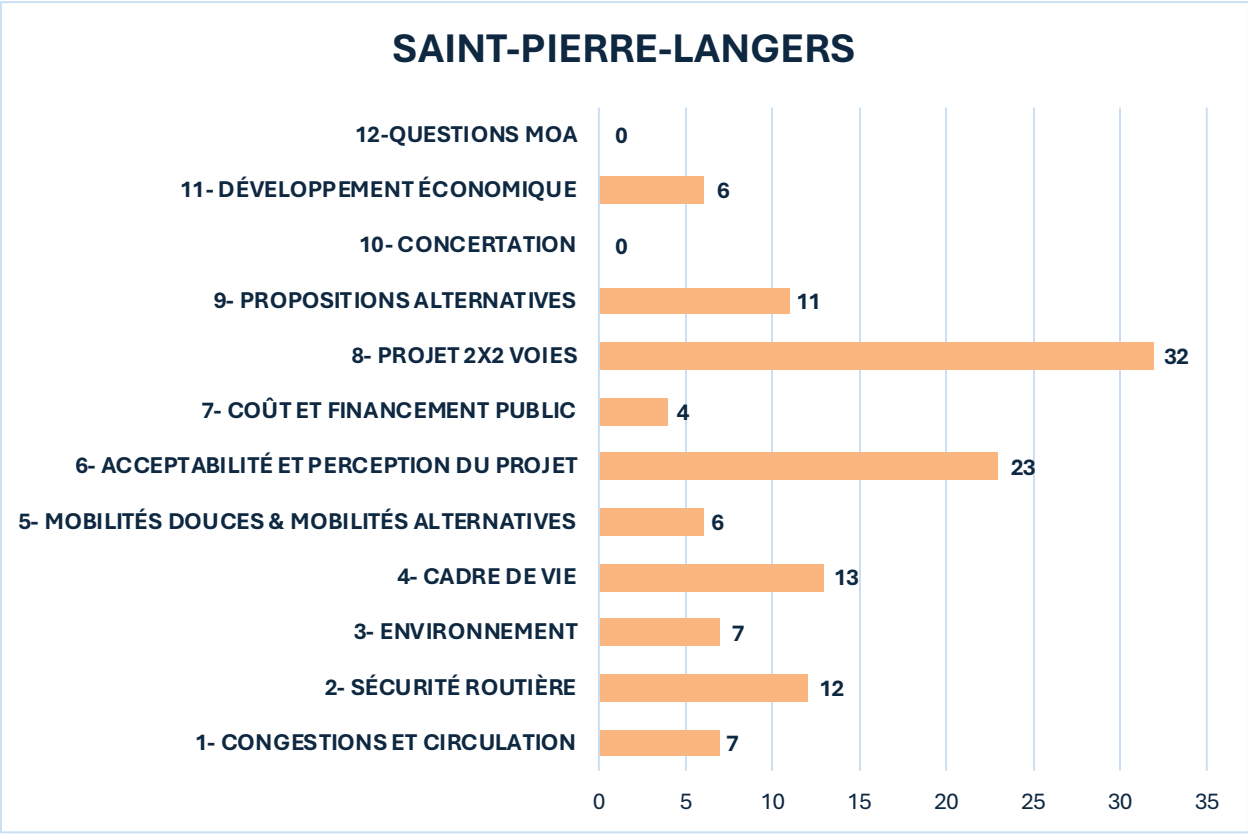
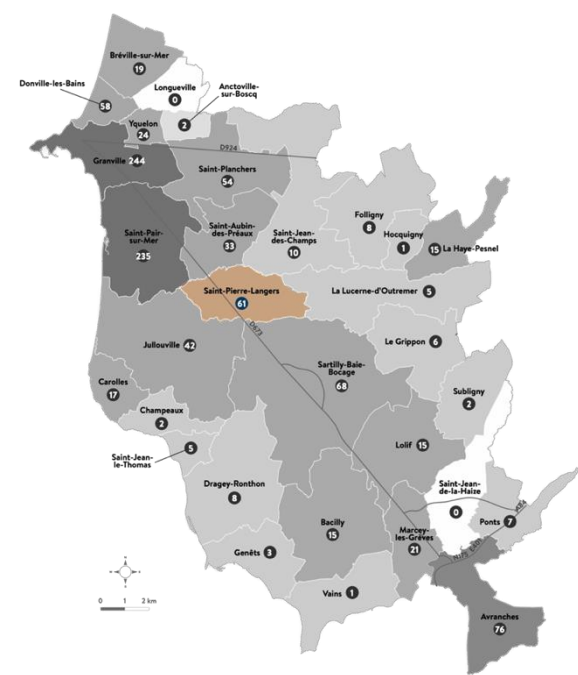


Figure 66 : répartition des contributions par thématique selon la commune



59 contributions provenant de Saint-Pierre-Langers		
7 favorables	33 défavorables	19 Neutres
<p>Projet 2x2 voies – rejet du projet départemental au motif qu’il ne règle pas le nœud de la Havaudière, identifié comme un point noir routier depuis des années.</p> <p>Acceptabilité et perception du projet – critiques contre un aménagement jugé trop partiel pour améliorer les conditions de circulation à l’entrée de Granville.</p> <p>Cadre de vie – inquiétudes liées aux nuisances supplémentaires pour les riverains (bruit, sécurité des traversées), sans perspectives de désenclavement réel.</p>	<p>Sécurité routière – attentes fortes d’améliorations sur ce carrefour réputé accidentogène, en particulier pour les traversées piétonnes.</p> <p>Congestions et circulation – certains reconnaissent que des aménagements ciblés pourraient améliorer ponctuellement les flux.</p> <p>Mobilités douces & alternatives – quelques habitants insistent sur la nécessité de sécuriser les déplacements piétons et vélos autour de ce carrefour sensible.</p>	<p>Acceptabilité et perception du projet – Attente d’un projet plus lisible et mieux justifié, traduisant le besoin de comprendre son utilité réelle pour les habitants.</p> <p>Congestions et circulation – Constat de difficultés de circulation sur l’axe actuel, avec une attente d’aménagements ciblés pour fluidifier les déplacements sans impacter le cadre rural.</p> <p>Environnement– Vigilance quant à la préservation des milieux naturels et des terres agricoles, perçue comme une condition essentielle à l’acceptation du projet.</p>
<p>Conclusion</p> <p>À Saint-Pierre-Langers, la Havaudière concentre les tensions : les habitants considèrent que sans une 2x2 voies intégrale, le projet ne règlera pas le problème majeur de ce secteur clé pour l’accès à Granville. Quelques avis appellent toutefois à une approche plus équilibrée, conciliant amélioration de la circulation, sécurisation des carrefours et préservation de l’environnement.</p>		

• La Lucerne d’Outremer

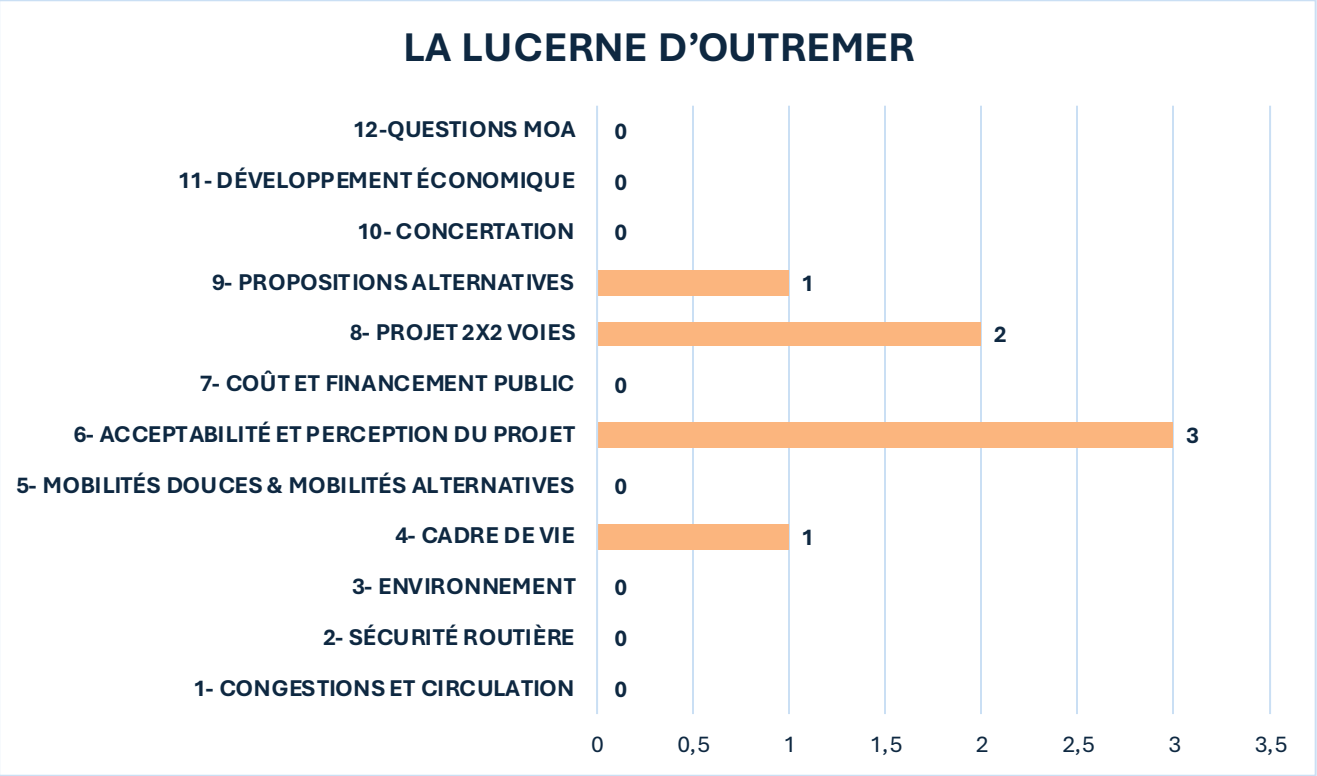
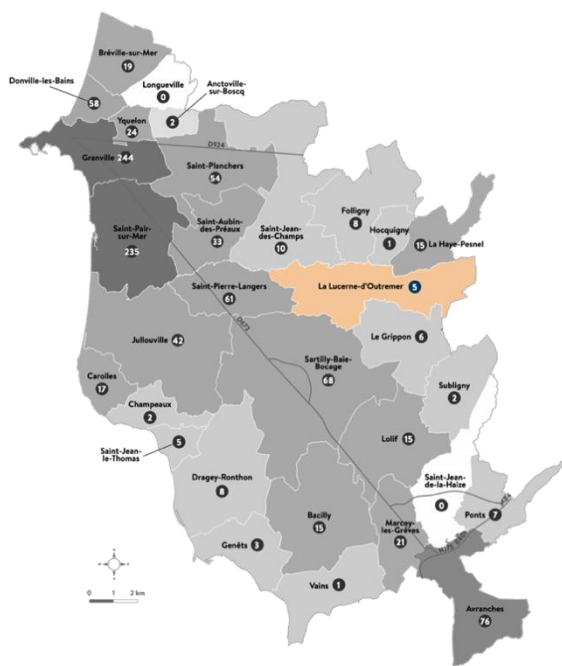


Figure 67 : répartition des contributions par thématique selon la commune



5 contributions provenant de la Lucerne d’Outremer		
1 favorable	2 défavorables	2 neutres
<p>Projet 2x2 voies – rejet du projet départemental, jugé trop limité pour désenclaver efficacement la commune et améliorer la liaison vers Granville et Avranches.</p> <p>Acceptabilité et perception du projet – critique d’une solution trop coûteuse au regard des bénéfices attendus, perçue comme une demi-mesure.</p> <p>Environnement – inquiétudes sur l’impact du projet sur les espaces naturels et agricoles de ce secteur vallonné, avec crainte d’une artificialisation mal maîtrisée.</p>	<p>Sécurité routière – quelques habitants soulignent l’intérêt d’améliorer la sécurité sur cet axe fréquenté, notamment aux abords de la commune.</p> <p>Congestions et circulation – reconnaissance de possibles gains ponctuels en fluidité sur les trajets domicile-travail.</p> <p>Acceptabilité et perception du projet – minorité considérant le projet comme une avancée utile, même partielle.</p>	<p>Acceptabilité et perception du projet – Attente d’un projet plus lisible et mieux expliqué, traduisant le besoin de comprendre son intérêt pour la commune.</p> <p>Cadre de vie – Préoccupation pour la tranquillité et la qualité de vie des habitants, perçues comme devant être préservées malgré les aménagements envisagés.</p>
<p>Conclusion</p> <p>À La Lucerne-d’Outremer, commune rurale située à proximité de l’axe entre Granville et Avranches, les quelques contributions expriment surtout la crainte d’un projet sous-dimensionné et aux impacts environnementaux notables.</p>		

- Folligny

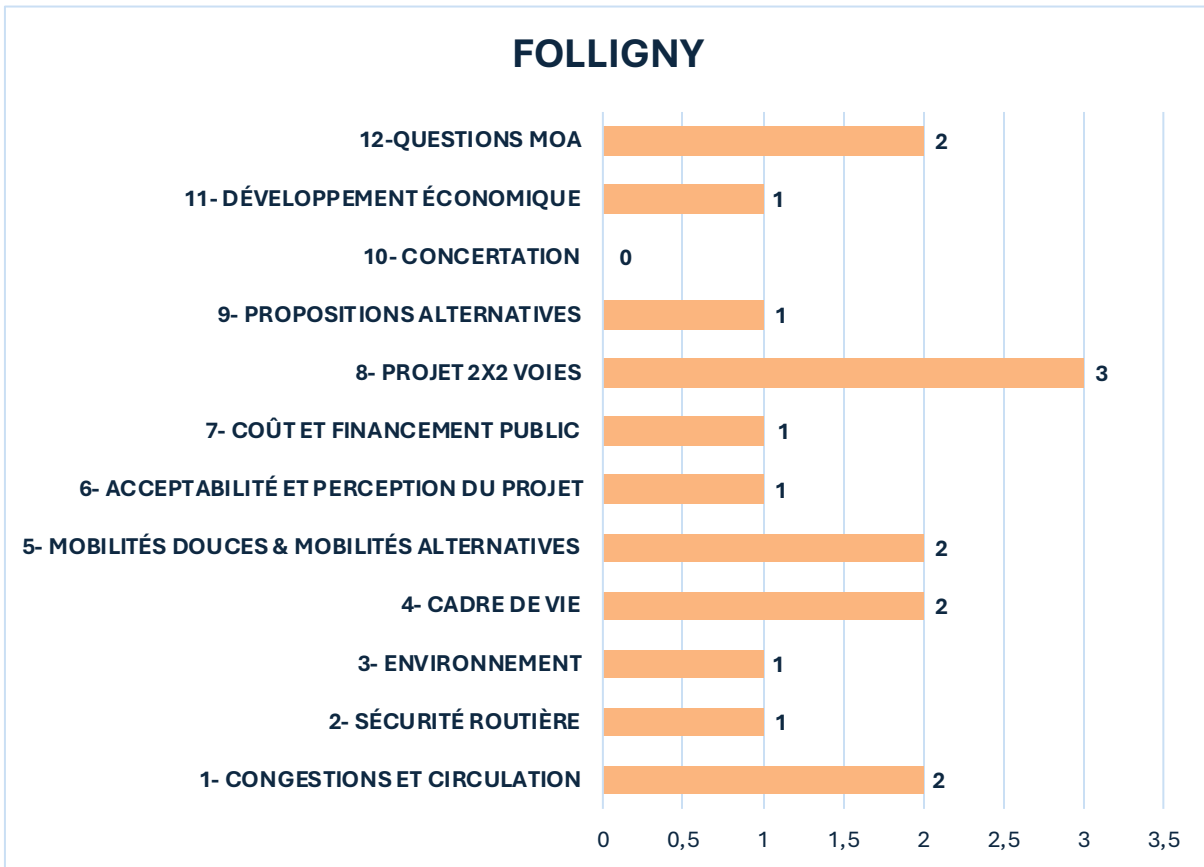


Figure 68 : répartition des contributions par thématique selon la commune



8 contributions provenant de Folligny		
0 favorable	3 défavorables	5 neutres
<p>À Folligny, aucune contribution ne ressort comme clairement favorable : les avis déposés sont presque exclusivement défavorables.</p>	<p>Projet 2x2 voies – opposition à un projet jugé trop limité : les habitants insistent sur le rôle structurant de l'axe Granville-Avranches et considèrent que seule une 2x2 voies intégrale répondrait aux besoins.</p> <p>Acceptabilité et perception du projet – critique d'une solution perçue comme inefficace et coûteuse, qui ne changera pas réellement la circulation locale.</p> <p>Cadre de vie – inquiétudes liées aux nuisances supplémentaires pour les riverains et à la perte de qualité de vie si les flux restent mal gérés.</p>	<p>Congestions et circulation – Constat de difficultés de circulation sur l'axe existant, accompagné d'une attente d'aménagements permettant une meilleure fluidité des déplacements.</p>
<p>Conclusion</p> <p>À Folligny, commune carrefour et gare ferroviaire du Sud-Manche, les contributions – peu nombreuses mais explicites – pointent surtout les difficultés de circulation et une attente d'aménagements concrets pour fluidifier les déplacements ;</p>		

• Le Grippon

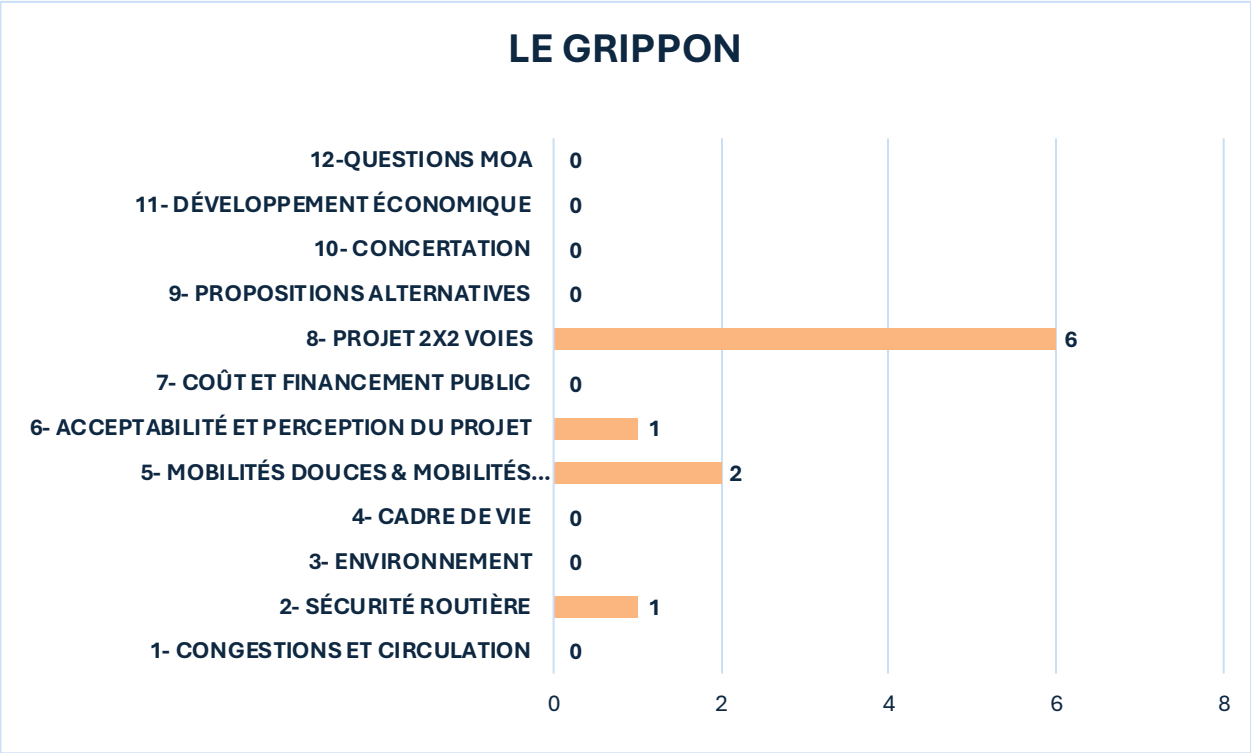
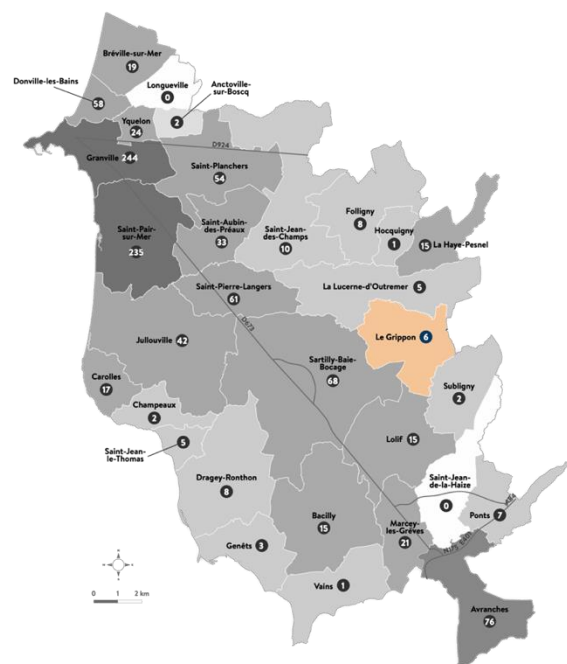


Figure 69 : répartition des contributions par thématique selon la commune



6 contributions provenant de le Grippon		
0 favorable	5 défavorables	1 neutre
Aucun avis favorable significatif recensé pour Le Grippon.	Projet 2x2 voies – rejet du projet partiel, jugé incapable de répondre au besoin de désenclavement de la commune et de l’axe. Acceptabilité et perception du projet – critiques d’une solution trop limitée et coûteuse, qui ne changera pas la circulation. Développement économique – inquiétudes que l’isolement perdure et freine la vitalité de ce secteur rural.	Sécurité routière– Constat d’une insécurité persistante sur l’axe, traduisant une attente d’aménagements concrets pour sécuriser les déplacements du quotidien.
Conclusion Au Grippon, petite commune rurale située sur l’axe, les contributions vont toutes dans le même sens : rejet d’un projet considéré comme insuffisant et inefficace, avec une attente claire d’une véritable 2x2 voies et dénonciation du manque de sécurité sur l’axe actuel.		

• Subigny

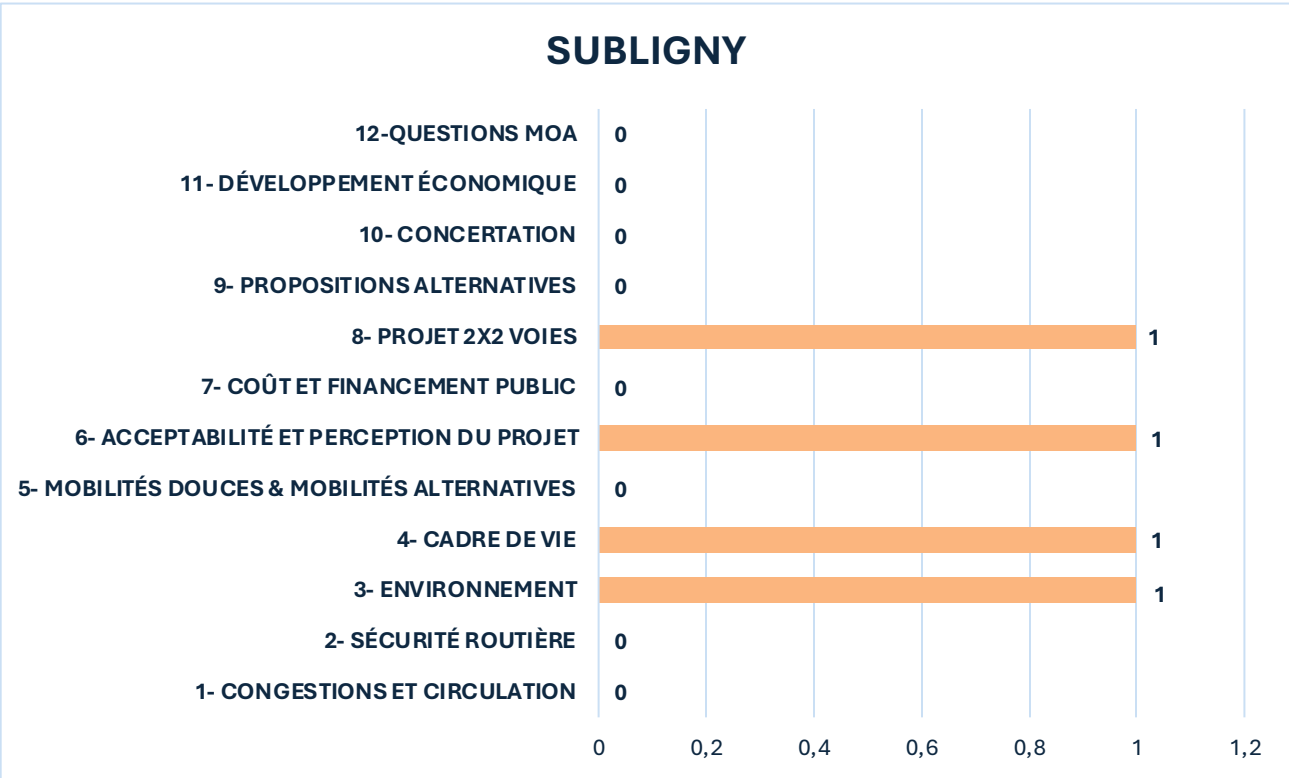
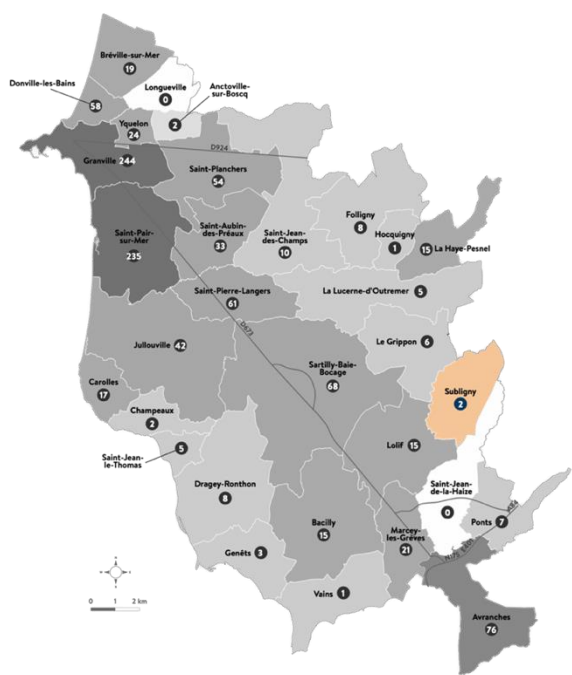


Figure 70 : répartition des contributions par thématique selon la commune



2 contributions provenant de Subigny		
0 favorable	1 défavorable	1 neutre
	<p>Projet 2x2 voies – rejet du projet départemental, perçu comme un abandon de la solution attendue pour désenclaver la commune et fluidifier l’axe.</p> <p>Acceptabilité et perception du projet – critiques contre une “demi-mesure” qui ne changera rien à la circulation et dilapidera des fonds publics.</p> <p>Développement économique – crainte que l’absence d’un aménagement complet limite l’attractivité et les perspectives pour ce secteur rural.</p>	<p>Environnement – Appel à une modernisation mesurée des infrastructures, conciliant sécurité et limitation de l’artificialisation des sols.</p>
<p>Conclusion</p> <p>À Subigny, petite commune rurale de l’arrière-pays, les 2 contributions oscillent entre un rejet du projet actuel, jugé inefficace et trop éloigné de l’ambition d’une 2x2 voies et une attente d’aménagements sobres, capables d’améliorer la sécurité tout en préservant les terres agricoles et le cadre rural</p>		

- Jullouville

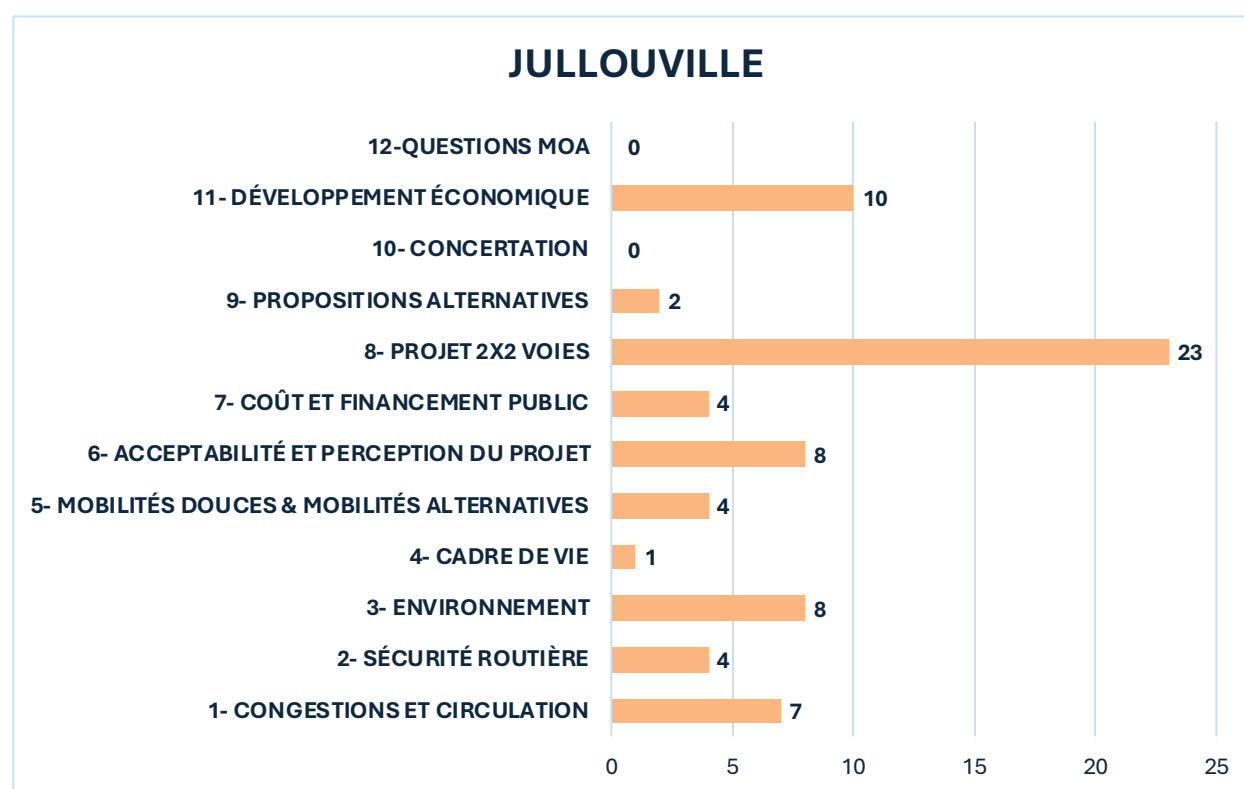
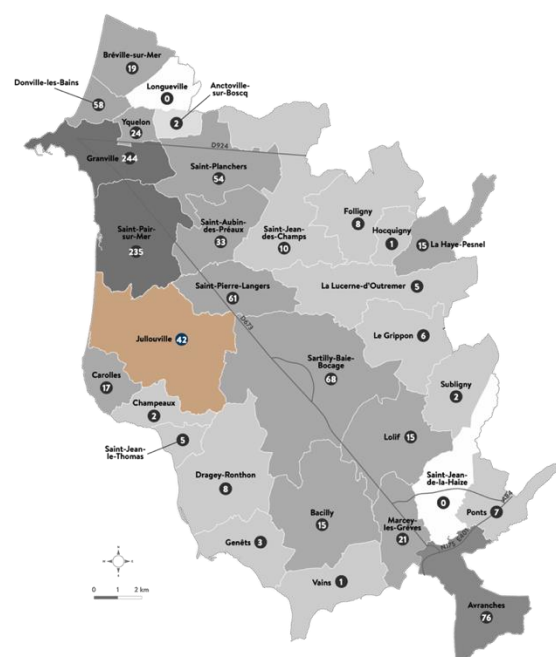


Figure 71 : répartition des contributions par thématique selon la commune



41 contributions provenant de Jullouville		
7 favorables	16 défavorables	18 neutres
<p>Mobilités douces & alternatives – intérêt pour développer des aménagements vélo et piéton adaptés à la vocation touristique de la commune.</p> <p>Sécurité routière – quelques habitants saluent l'idée d'améliorations locales pour réduire les risques.</p> <p>Acceptabilité et perception du projet – minorité jugeant utile d'avoir enfin un projet concret, même partiel.</p>	<p>Projet 2x2 voies – opposition nette au projet départemental, vu comme un abandon de la solution indispensable pour gérer le trafic estival massif lié à la station balnéaire.</p> <p>Acceptabilité et perception du projet – critiques d'un projet perçu comme une demi-mesure coûteuse et inefficace face aux besoins réels.</p> <p>Cadre de vie – inquiétudes sur les nuisances supplémentaires (bruit, saturation, paysage) dans un territoire déjà soumis à de fortes pressions touristiques.</p>	<p>Développement économique – Attente d'un projet favorisant l'activité locale et le dynamisme touristique, perçu comme un levier de vitalité pour la commune.</p> <p>Environnement– Vigilance sur les impacts écologiques du projet, avec la volonté de préserver les paysages côtiers et les espaces naturels.</p> <p>Congestions et circulation– Constat de difficultés de circulation saisonnières et attente d'ajustements ciblés pour fluidifier le trafic, notamment en période estivale.</p>
<p>Conclusion À Jullouville, commune littorale marquée par une forte activité touristique, les avis sont partagés : si plusieurs habitants jugent le projet insuffisant pour répondre aux congestions estivales, de nombreux avis neutres appellent à des aménagements équilibrés, conciliant attractivité économique, fluidité du trafic et préservation du cadre environnemental.</p>		

- Sartilly-Baie-Bocage

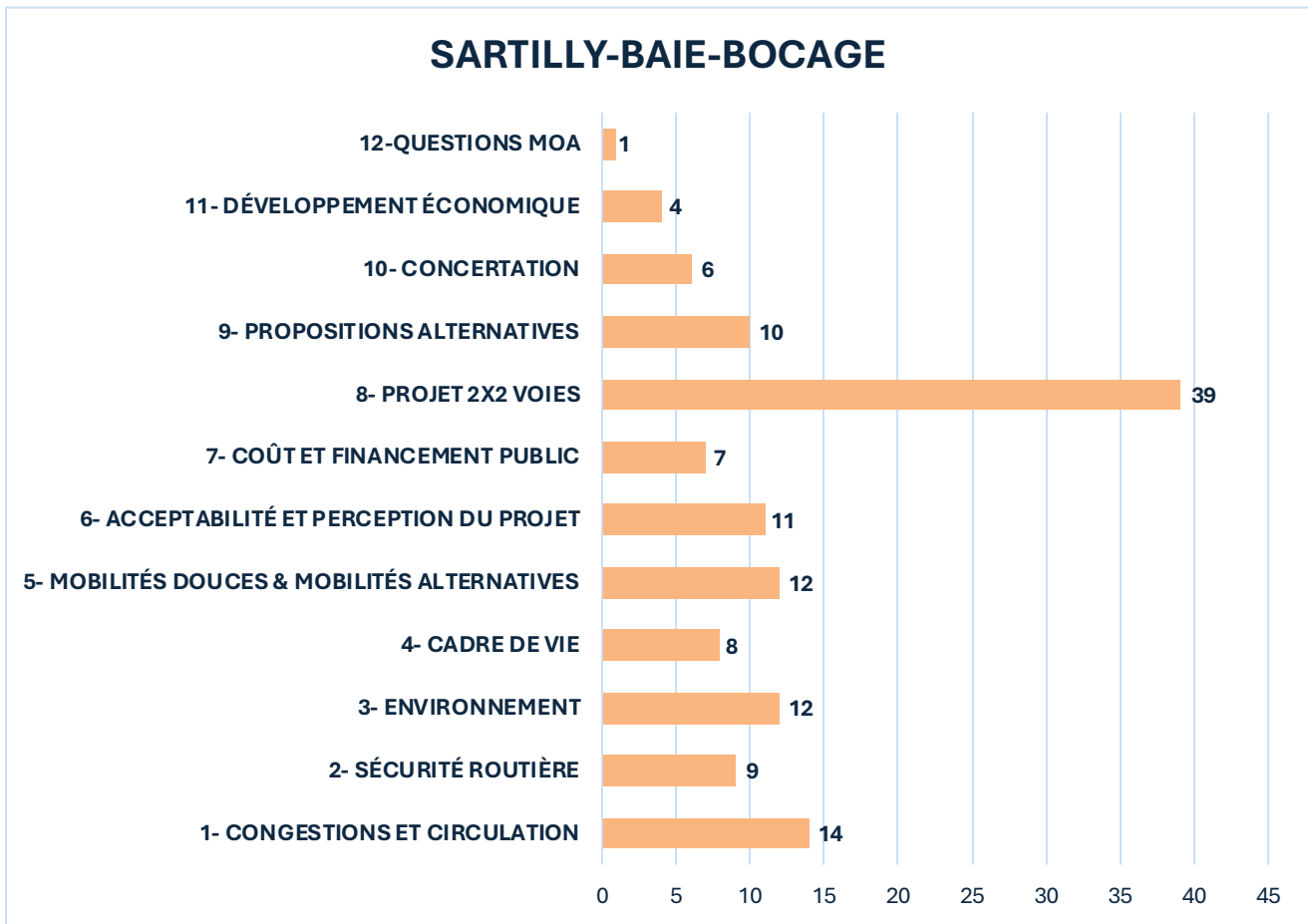
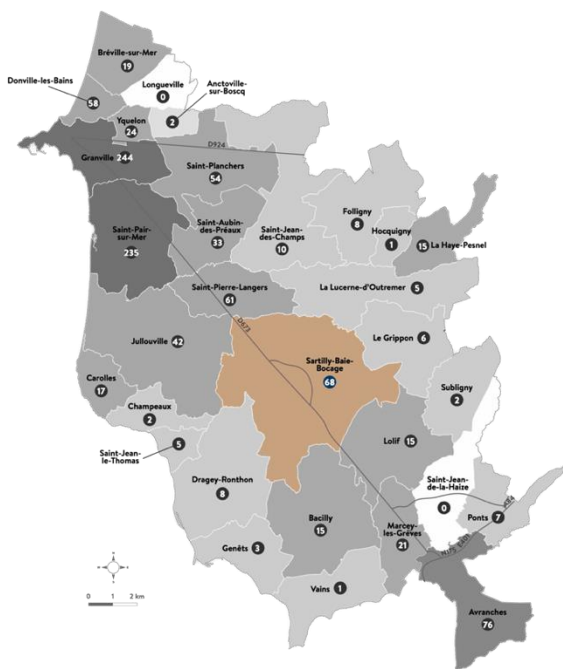


Figure 72 : répartition des contributions par thématique selon la commune



66 contributions provenant de Sartilly-Baie-Bocage		
8 favorables	38 défavorables	20 neutres
<p>Sécurité routière – certains habitants espèrent que le projet permettra de sécuriser un axe identifié comme accidentogène.</p> <p>Congestions et circulation – une partie reconnaît que des améliorations ponctuelles pourraient fluidifier le trafic au quotidien.</p> <p>Acceptabilité et perception du projet – minorité jugeant positif d’avoir enfin une avancée concrète après des années de blocages.</p>	<p>Projet 2x2 voies – rejet marqué du projet départemental, considéré comme insuffisant pour répondre aux besoins de désenclavement du secteur situé au milieu de l’axe.</p> <p>Acceptabilité et perception du projet – sentiment d’un aménagement trop coûteux pour des bénéfices limités, perçu comme une demi-mesure inutile.</p> <p>Développement économique – inquiétude que la position stratégique de Sartilly-Baie-Bocage, entre Granville et Avranches, ne soit pas valorisée et que la commune reste à l’écart des grands flux.</p>	<p>Congestions et circulation – Constat de fortes difficultés de circulation aux abords du bourg et attente d’aménagements concrets pour fluidifier le trafic et sécuriser les déplacements.</p> <p>Mobilités douces– Attente d’un meilleur partage de la voirie, traduisant la volonté de favoriser la marche et le vélo dans les aménagements à venir.</p> <p>Environnement– Préoccupation pour la préservation du cadre paysager et la maîtrise des impacts environnementaux du projet.</p>
<p>Conclusion</p> <p>À Sartilly-Baie-Bocage, commune carrefour au cœur du tracé, les avis défavorables dominant, exigeant une véritable 2x2 voies. Quelques contributions valorisent toutefois le projet pour son potentiel à améliorer la sécurité et à réduire localement les congestions. D’autres contributions traduisent une attente forte d’amélioration des conditions de circulation et de sécurité sur l’axe, tout en appelant à un projet équilibré intégrant les mobilités douces et la protection du cadre environnemental.</p>		

• Carolles

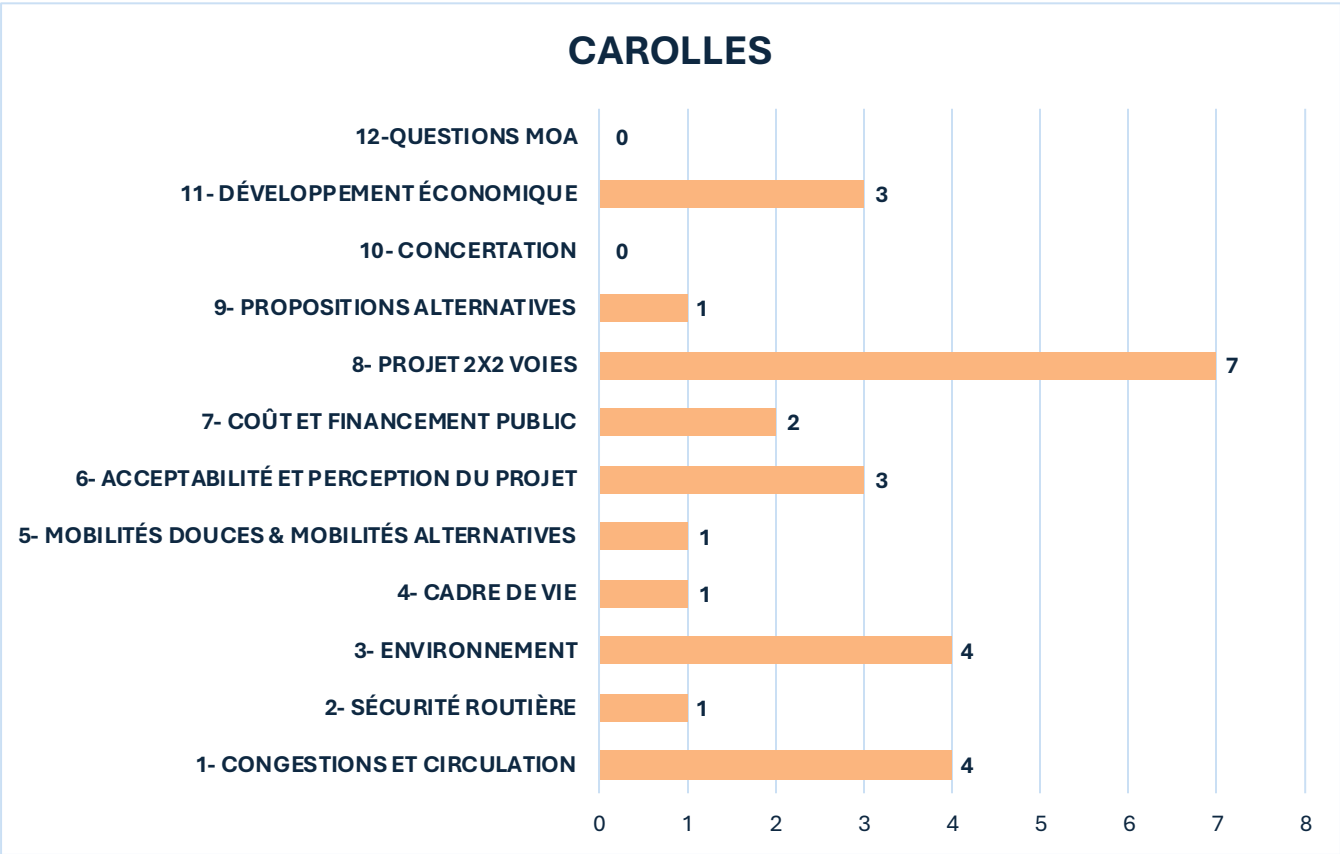
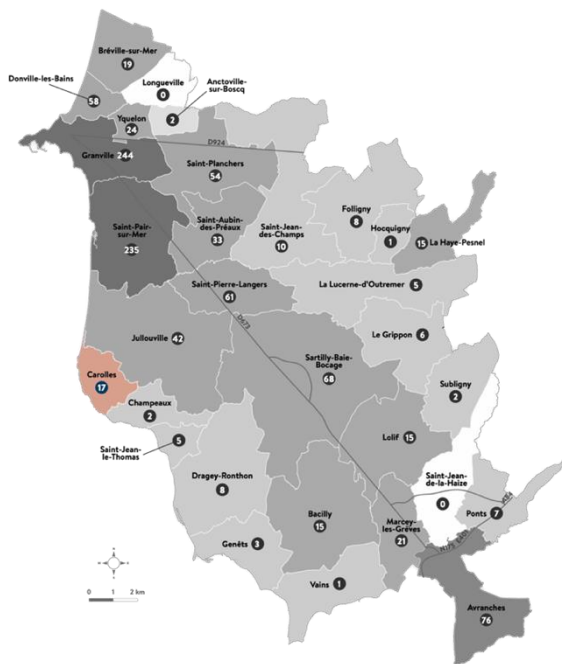


Figure 73 : répartition des contributions par thématique selon la commune



14 avis provenant de Carolles		
1 favorable	9 défavorables	4 neutres
<p>Mobilités douces & alternatives – intérêt pour des aménagements cyclables et piétons adaptés à une commune tournée vers le tourisme et les loisirs.</p> <p>Sécurité routière – quelques attentes d’améliorations locales, notamment aux abords fréquentés par les habitants et visiteurs.</p> <p>Acceptabilité et perception du projet – minorité qui valorise le fait qu’un projet concret voie enfin le jour.</p>	<p>Projet 2x2 voies – rejet du projet départemental, jugé incapable d’apporter une solution aux flux touristiques estivaux importants vers la côte.</p> <p>Acceptabilité et perception du projet – critiques d’un projet considéré comme une “demi-mesure” inefficace et coûteuse.</p> <p>Cadre de vie – inquiétudes sur les nuisances (bruit, saturation, atteintes paysagères) liées à des aménagements jugés mal calibrés pour une commune littorale de résidence et de villégiature.</p>	<p>Congestions et circulation – Constat de difficultés de circulation saisonnières et attente d’aménagements ciblés pour fluidifier les flux sans altérer le caractère résidentiel et touristique de la commune.</p>
<p>Conclusion</p> <p>À Carolles, commune littorale résidentielle et touristique, le rejet domine : le projet est jugé trop faible pour traiter les congestions liées au tourisme.</p>		

- Champeaux

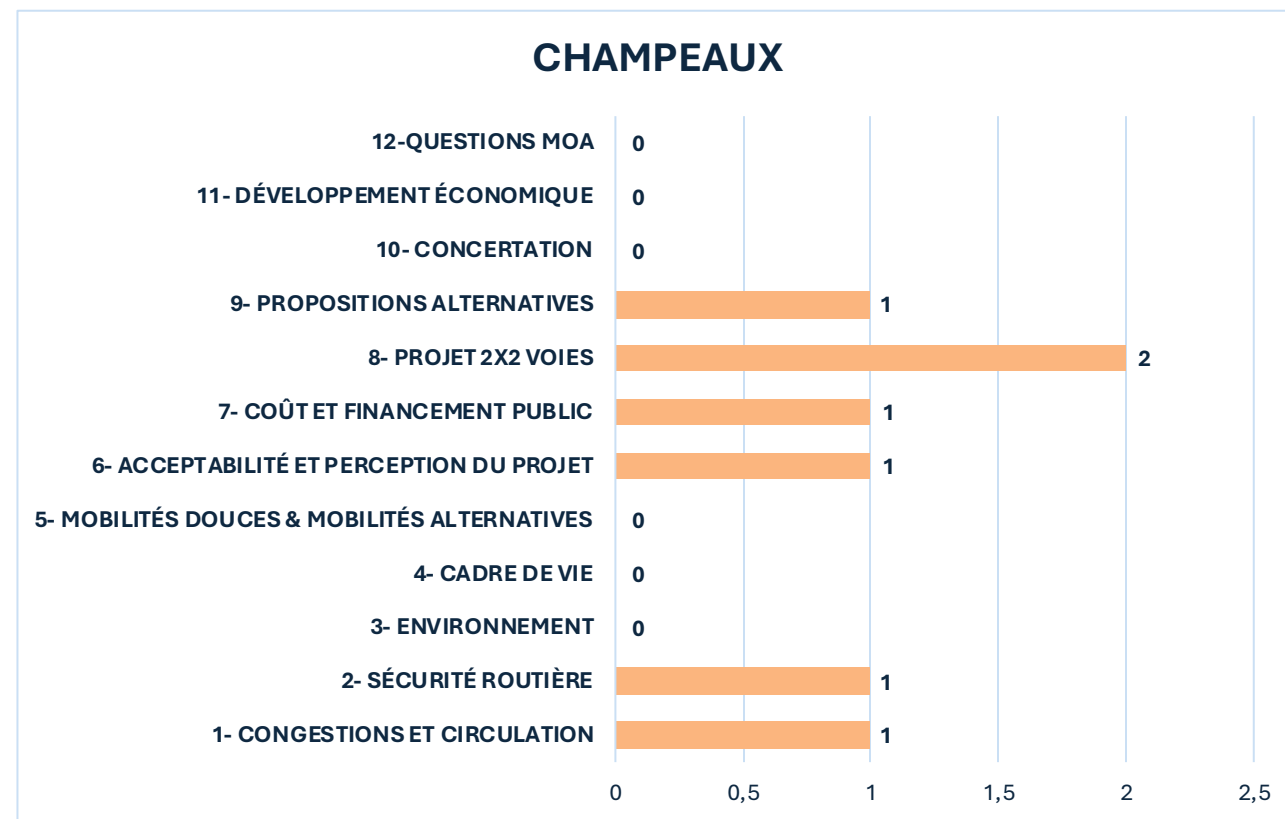
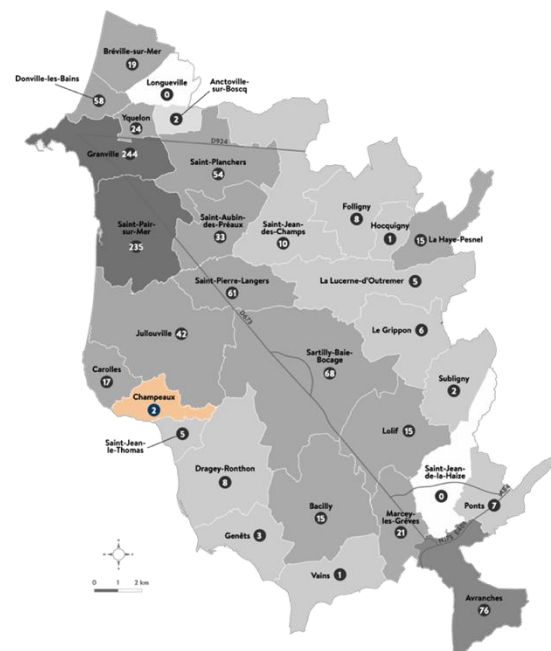


Figure 74 : répartition des contributions par thématique selon la commune



2 avis provenant de Champeaux		
0 favorable	2 défavorables	0 neutre
	<p>Projet 2x2 voies – les deux avis défavorables expriment un rejet du projet partiel, jugé insuffisant au regard des attentes.</p> <p>Acceptabilité et perception du projet – sentiment que l'aménagement proposé est une dépense inutile, sans impact réel sur les flux.</p>	
<p>Conclusion</p> <p>À Champeaux, commune littorale très attachée à son cadre naturel, les quelques contributions exprimées rejettent un projet perçu comme inefficace, mais la volumétrie reste très limitée.</p>		

• Saint-Jean-Le-Thomas

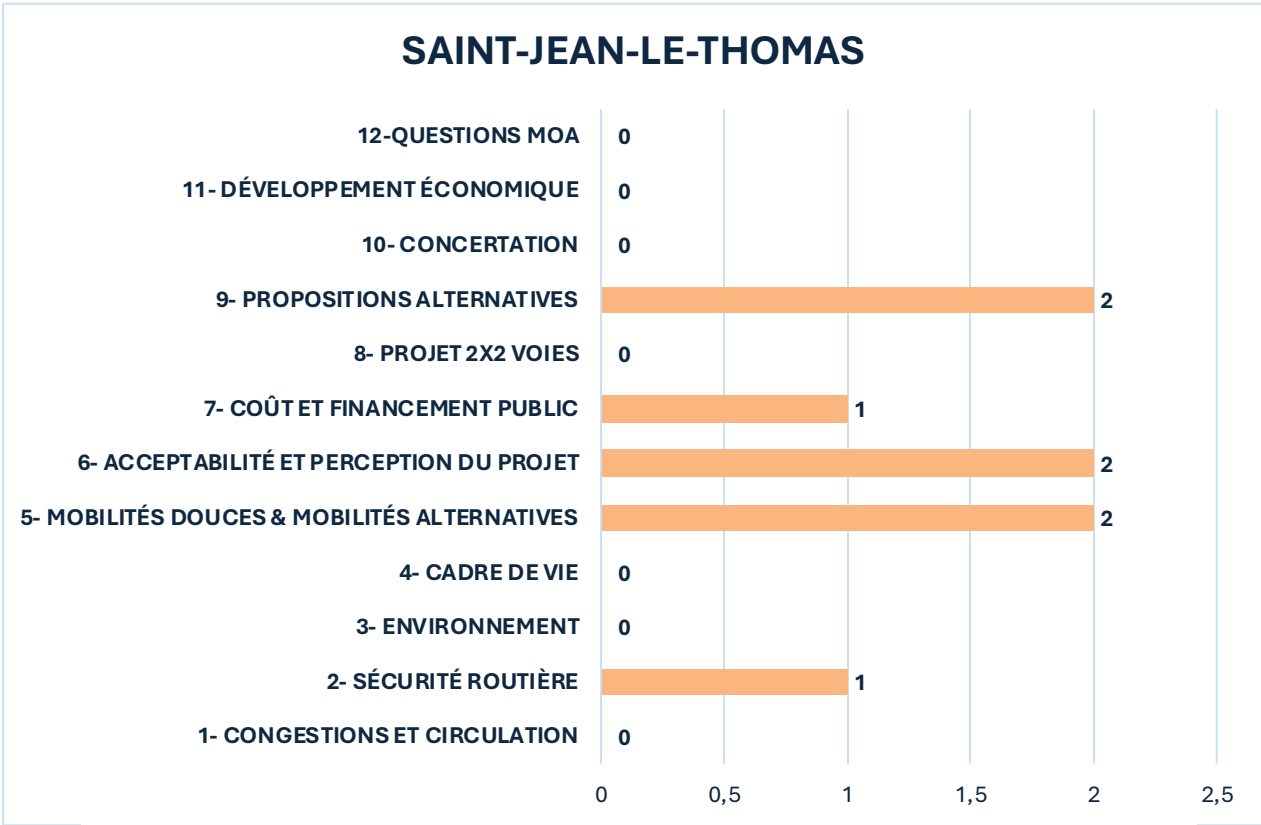
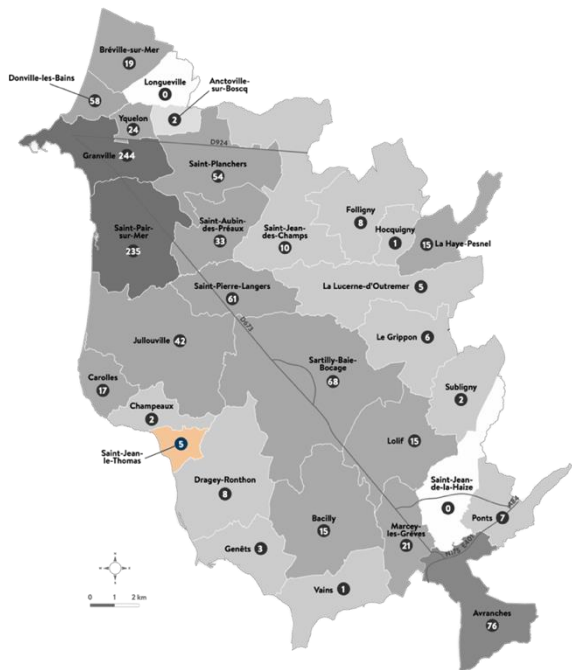


Figure 75 : répartition des contributions par thématique selon la commune



5 avis provenant de Saint-Jean-le-Thomas		
2 favorables	0 défavorable	3 neutres
<p>Mobilités douces & alternatives – intérêt pour des aménagements cohérents avec la vocation touristique et littorale de la commune.</p> <p>Acceptabilité et perception du projet – reconnaissance d’un compromis utile, permettant d’avancer sur un dossier bloqué.</p> <p>Sécurité routière – quelques attentes d’améliorations sur des zones jugées dangereuses</p>		<p>Mobilités douces – Attente d’un meilleur partage de la voirie et de cheminements sécurisés pour les piétons et cyclistes, notamment en période touristique.</p> <p>Coût et financement public – Préoccupation quant au coût global du projet et à la nécessité d’un investissement proportionné aux besoins réels de la commune</p>
<p>Conclusion</p> <p>À Saint-Jean-le-Thomas, petite commune balnéaire de la baie, les quelques contributions recueillies sont globalement positives ou neutres, avec un intérêt pour les mobilités douces et la sécurité, mais sans rejet marqué du projet.</p>		

- Dragey-Ronthon

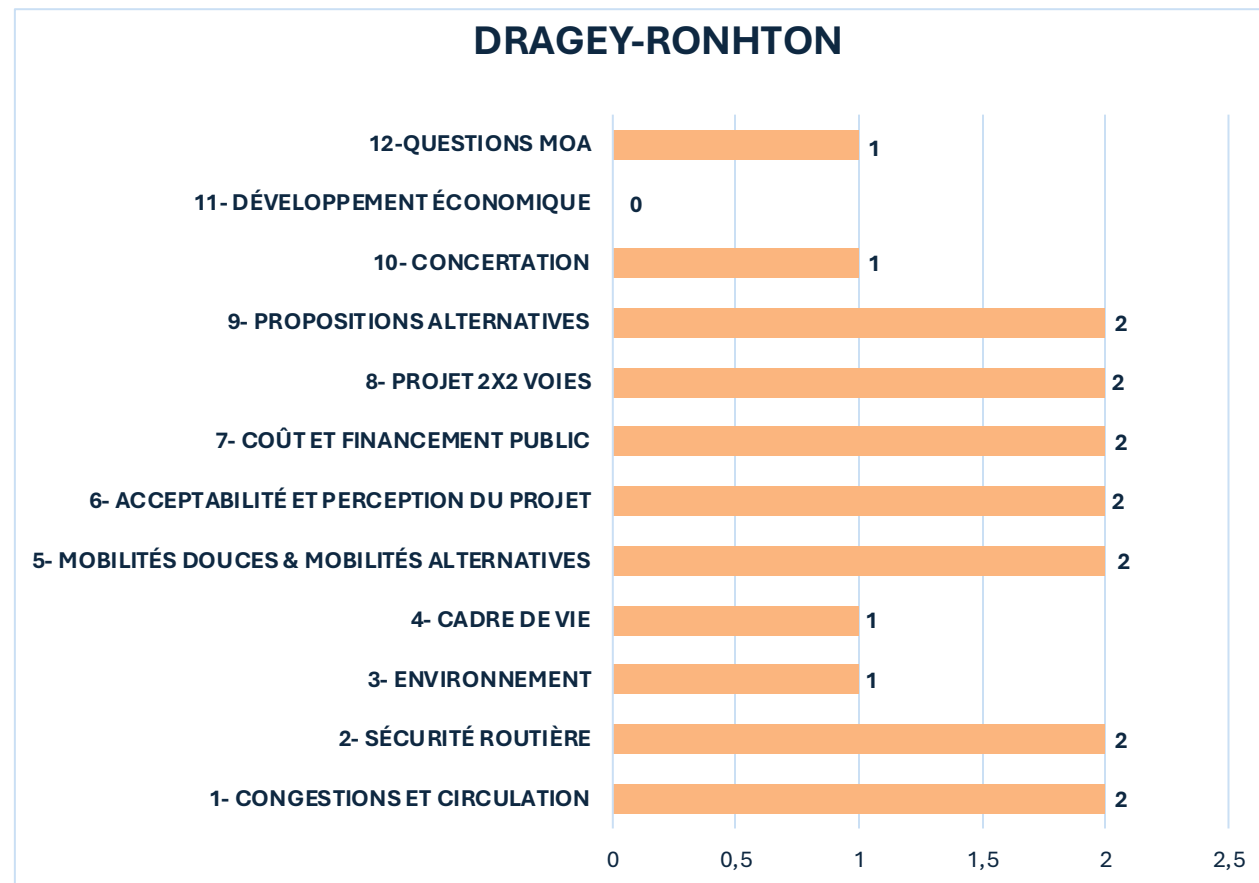
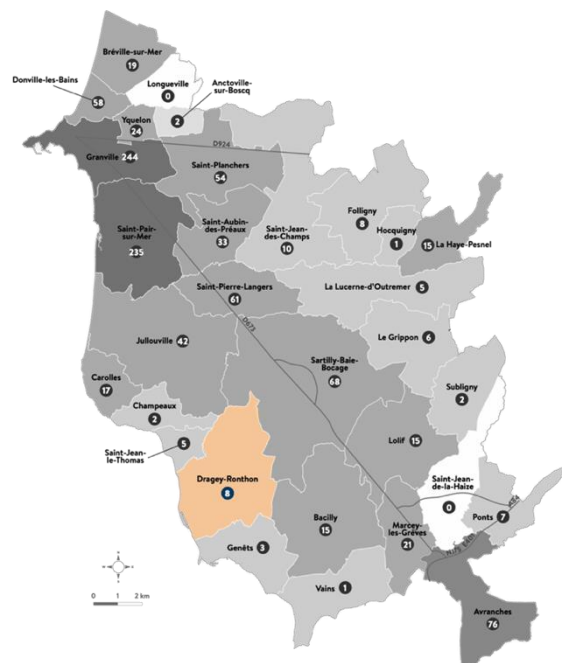


Figure 76 : répartition des contributions par thématique selon la commune



6 contributions provenant de Dragey-Ronthon		
2 favorables	2 défavorables	2 neutres
<p>Sécurité routière – reconnaissance de l'intérêt de sécuriser un axe jugé accidentogène, notamment aux abords de la commune.</p> <p>Congestions et circulation – certains habitants estiment que le projet pourrait améliorer la fluidité du trafic local.</p> <p>Acceptabilité et perception du projet – minorité qui voit dans ce projet une avancée utile après des années d'attente.</p>	<p>Projet 2x2 voies – rejet du projet actuel, considéré comme trop limité et incapable de désenclaver efficacement le secteur.</p> <p>Acceptabilité et perception du projet – sentiment d'une demi-mesure coûteuse, jugée inefficace au regard des attentes locales.</p> <p>Environnement – quelques inquiétudes liées à l'impact sur le paysage et les terres agricoles, sensibles dans ce secteur littoral.</p>	<p>Congestions et circulation – Constat de difficultés de circulation récurrentes et attente d'améliorations ciblées pour fluidifier le trafic, notamment aux heures de pointe.</p> <p>Sécurité routière – Préoccupation pour la sécurité des usagers, traduisant une demande d'aménagements concrets pour réduire les risques sur l'axe.</p>
<p>Conclusion</p> <p>À Dragey-Ronthon, commune littorale tournée vers la baie, les avis sont partagés : une partie de la population déplore l'abandon de la 2x2 voies, tandis que d'autres soulignent les bénéfices possibles en matière de sécurité et de circulation quotidienne.</p>		

• Bacilly

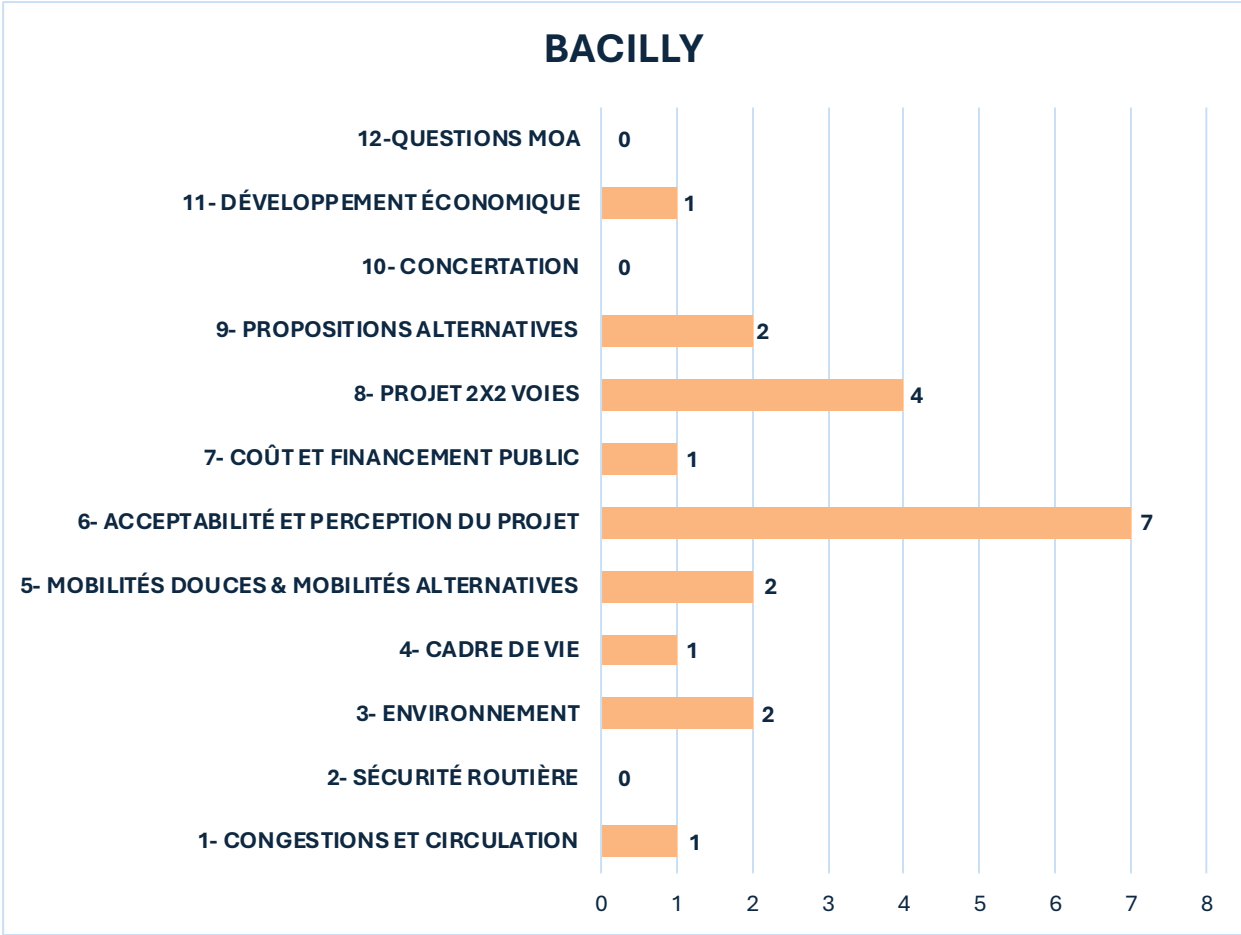
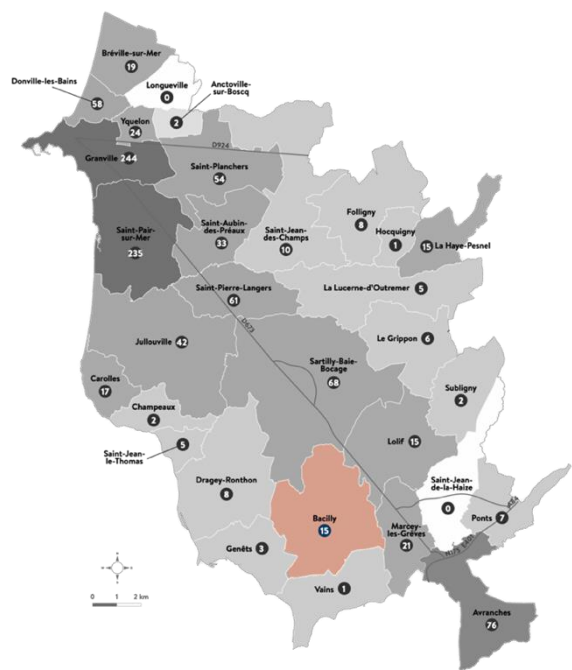


Figure 77 : répartition des contributions par thématique selon la commune



13 contributions provenant de Bacilly		
4 favorables	6 défavorables	3 neutres
<p>Projet 2x2 voies – rejet du projet départemental, jugé trop limité pour répondre aux besoins de désenclavement et aux flux estivaux importants.</p> <p>Acceptabilité et perception du projet – critiques d’une solution partielle perçue comme inefficace et coûteuse.</p> <p>Environnement – inquiétudes sur les impacts paysagers et agricoles, sensibles dans une commune à vocation rurale et touristique (proximité de la baie).</p>	<p>Sécurité routière – attentes d’améliorations concrètes sur des zones accidentogènes.</p> <p>Congestions et circulation – certains habitants voient un intérêt à fluidifier les trajets quotidiens.</p> <p>Acceptabilité et perception du projet – minorité qui juge utile d’avancer malgré un projet jugé imparfait</p>	<p>Développement économique – Attente d’un projet soutenant le dynamisme local et facilitant l’accès aux pôles d’emploi voisins.</p> <p>Cadre de vie – Souhait d’un aménagement préservant la qualité de vie et la tranquillité du village.</p> <p>Congestions et circulation – Constat de difficultés de circulation aux heures de pointe, appelant à des ajustements ciblés pour améliorer la fluidité.</p>
<p>Conclusion</p> <p>À Bacilly, commune rurale en bordure de baie, les avis restent partagés : les habitants expriment à la fois des attentes en matière de circulation et de vitalité économique, tout en veillant à préserver le cadre rural et la qualité de vie locale.</p>		

• Lolif

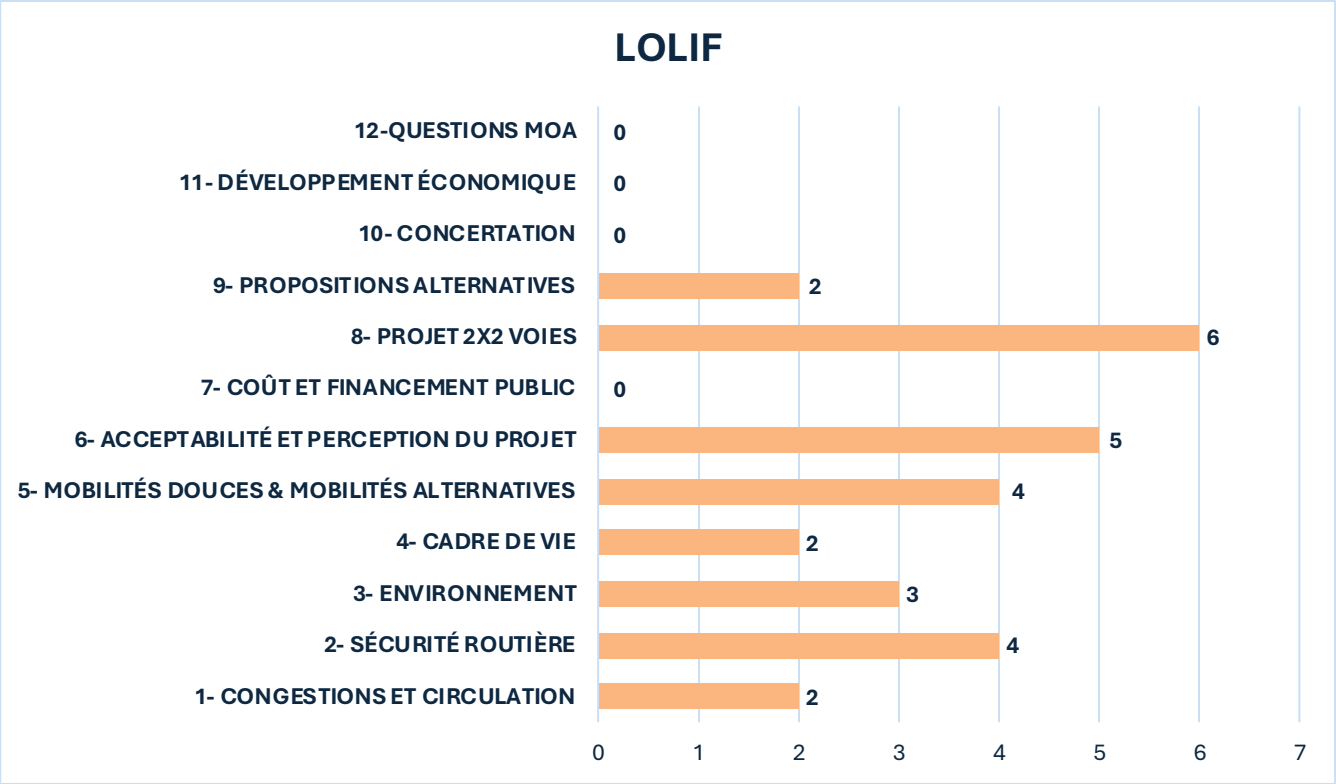
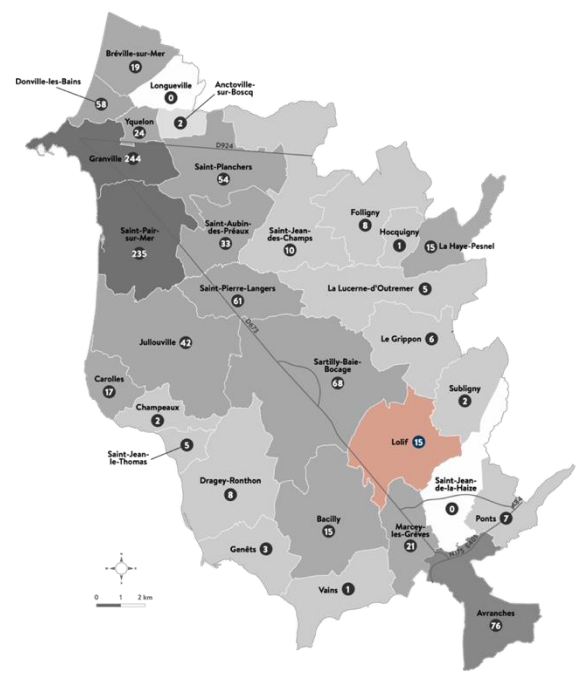


Figure 78 : répartition des contributions par thématique selon la commune



15 contributions provenant de Lolif		
2 favorables	9 défavorables	4 neutres
<p>Sécurité routière – reconnaissance de l'intérêt de réduire les risques sur un axe jugé accidentogène.</p> <p>Congestions et circulation – certains habitants estiment que des améliorations ponctuelles sont possibles.</p> <p>Acceptabilité et perception du projet – minorité qui considère ce projet comme une avancée, même limitée.</p>	<p>Projet 2x2 voies – rejet du projet actuel, considéré comme une réponse trop faible pour désenclaver la commune et améliorer les liaisons vers Avranches et Granville.</p> <p>Acceptabilité et perception du projet – critique d'un projet vu comme inefficace et coûteux, sans bénéfice réel pour les habitants.</p> <p>Développement économique – inquiétude que le maintien d'un axe mal calibré freine l'attractivité résidentielle et les activités locales</p>	<p>Congestions et circulation– Constat de difficultés récurrentes de circulation sur l'axe, traduisant une attente d'aménagements concrets pour fluidifier les déplacements du quotidien.</p>
<p>Conclusion</p> <p>À Lolif, commune rurale de l'arrière-pays, le rejet domine : les habitants attendent une infrastructure plus ambitieuse, jugeant le projet actuel inefficace.</p>		

• Marcey-les-Grèves

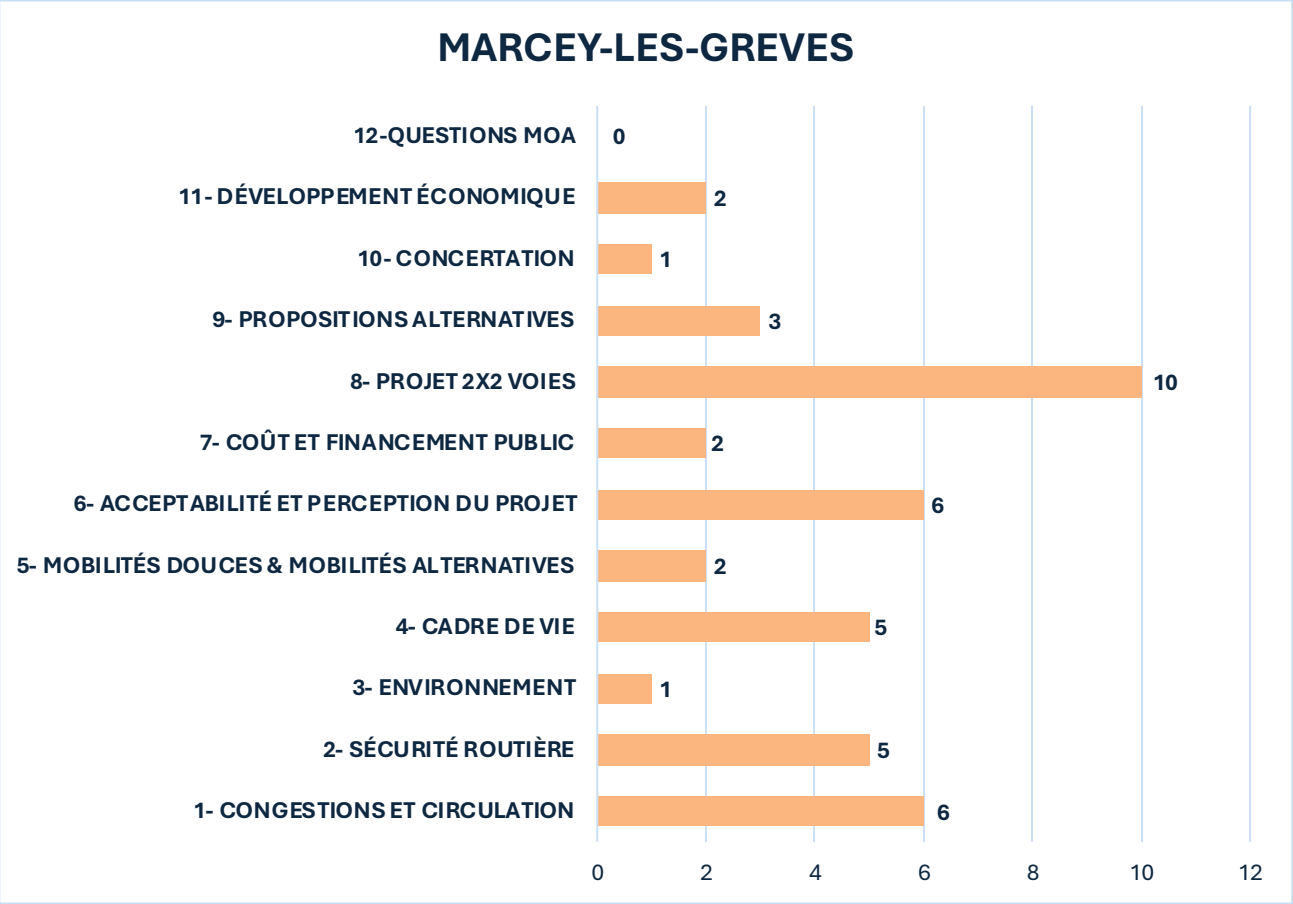
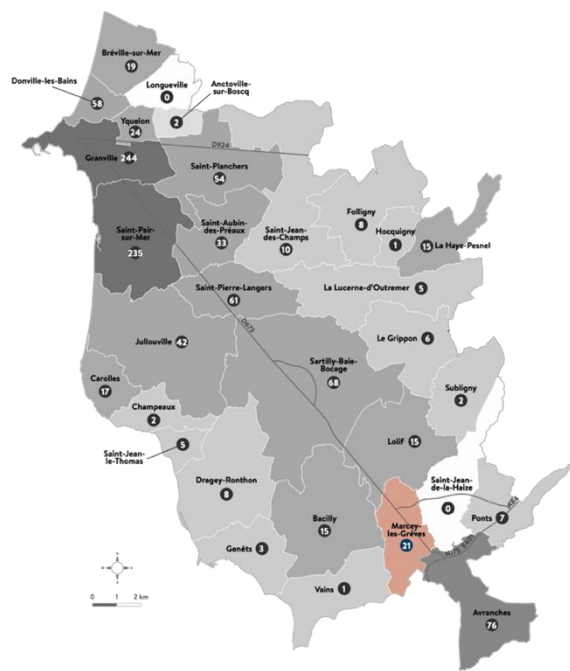


Figure 79 : répartition des contributions par thématique selon la commune



21 contributions provenant de Marcey-les-Grèves		
2 favorables	9 défavorables	9 neutres
<p>Sécurité routière – quelques habitants soulignent l’intérêt d’aménagements pour réduire les risques d’accident.</p> <p>Acceptabilité et perception du projet – une voix favorable mettant en avant l’utilité d’avoir un projet concret.</p> <p>Mobilités douces & alternatives – intérêt ponctuel pour compléter la desserte routière par des solutions vélo ou bus.</p>	<p>Projet 2x2 voies – rejet du projet actuel, considéré comme trop limité pour un secteur qui constitue une porte d’entrée vers Avranches.</p> <p>Acceptabilité et perception du projet – critiques d’un aménagement jugé inefficace et coûteux, perçu comme une solution de court terme sans réelle ambition.</p> <p>Congestions et circulation – inquiétude que la fluidité ne s’améliore pas, notamment sur les trajets domicile-travail et l’accès à Avranches.</p>	<p>Congestions et circulation – Constats de difficultés récurrentes sur les axes principaux et attente de solutions adaptées pour améliorer la circulation et limiter les embouteillages.</p>
<p>Conclusion</p> <p>À Marcey-les-Grèves, commune stratégique à l’entrée d’Avranches, les contributions sont majoritairement critiques, demandant une 2x2 voies pour répondre aux flux. Le projet départemental est vu comme insuffisant, mais certains saluent son intérêt pour améliorer la sécurité.</p>		

- **Genêts**

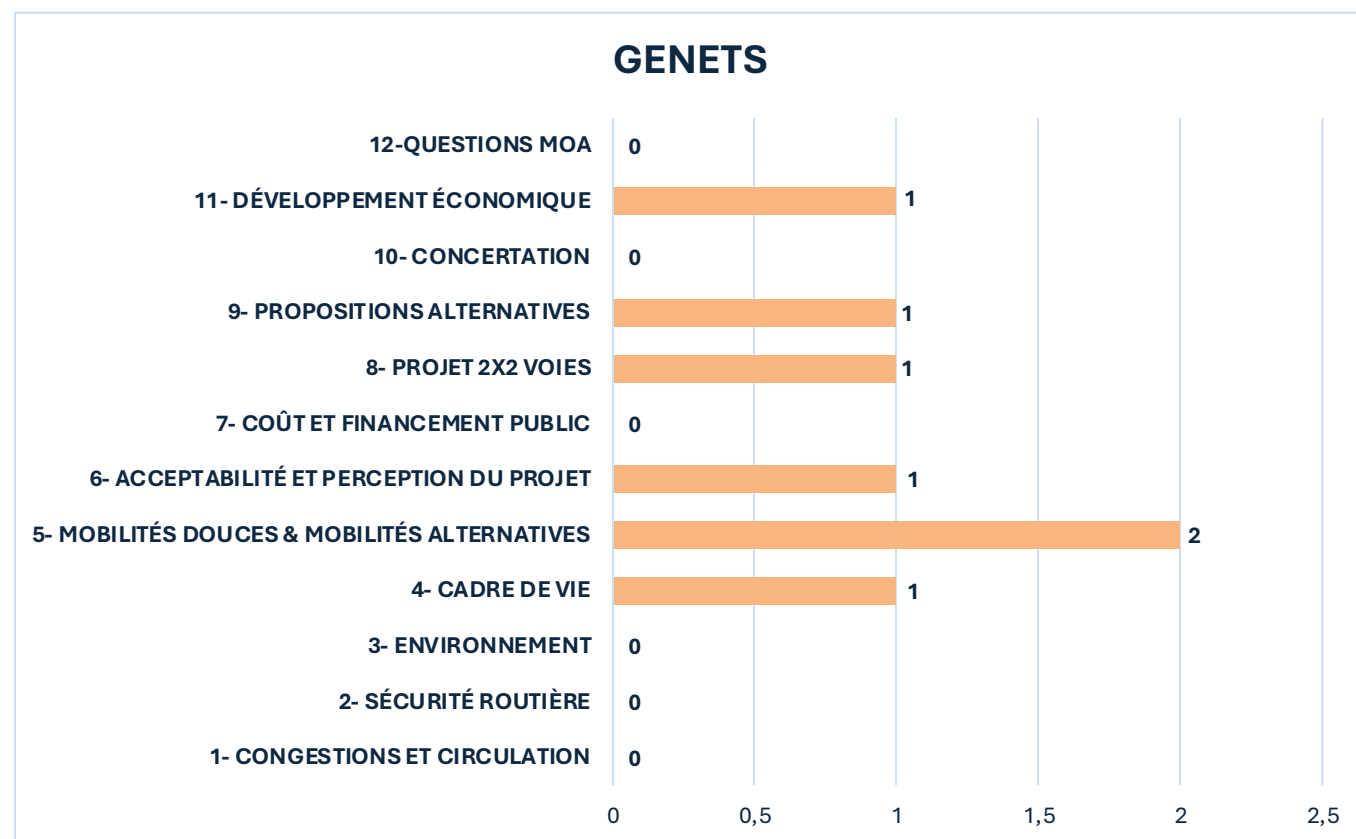
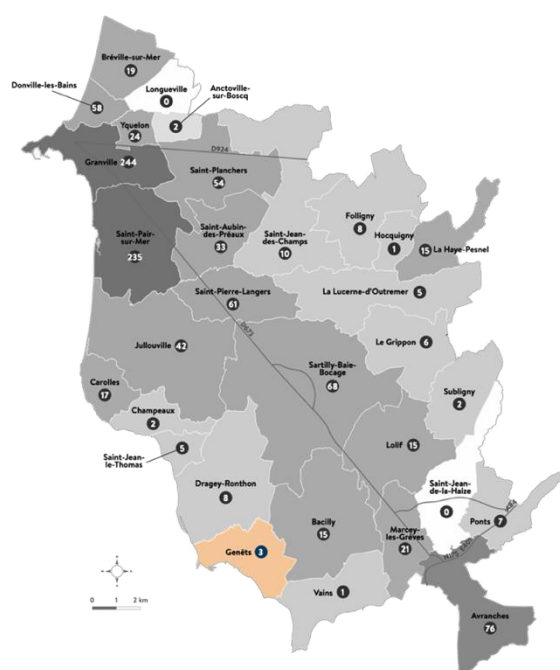


Figure 80 : répartition des contributions par thématique selon la commune



3 contributions provenant de Genêts		
1 favorable	2 défavorables	0 neutre
<p>Sécurité routière – l’unique avis favorable met en avant l’intérêt d’améliorer la sécurité des déplacements.</p> <p>Congestions et circulation – espoir que des aménagements ciblés puissent fluidifier ponctuellement la circulation.</p> <p>Acceptabilité et perception du projet – reconnaissance que, malgré ses limites, le projet représente un pas en avant.</p>	<p>Projet 2x2 voies – rejet du projet départemental, perçu comme insuffisant face aux besoins de désenclavement.</p> <p>Acceptabilité et perception du projet – critique d’un aménagement trop limité et coûteux pour des résultats jugés faibles.</p> <p>Cadre de vie – inquiétude sur les nuisances dans une commune très marquée par son caractère littoral et naturel.</p>	
<p>Conclusion</p> <p>À Genêts, petite commune littorale tournée vers la baie et le tourisme nature, les contributions sont peu nombreuses mais critiques dans l’ensemble. La majorité rejette le projet comme trop limité, tandis qu’un avis favorable souligne l’importance de sécuriser les déplacements.</p>		

- Ponts

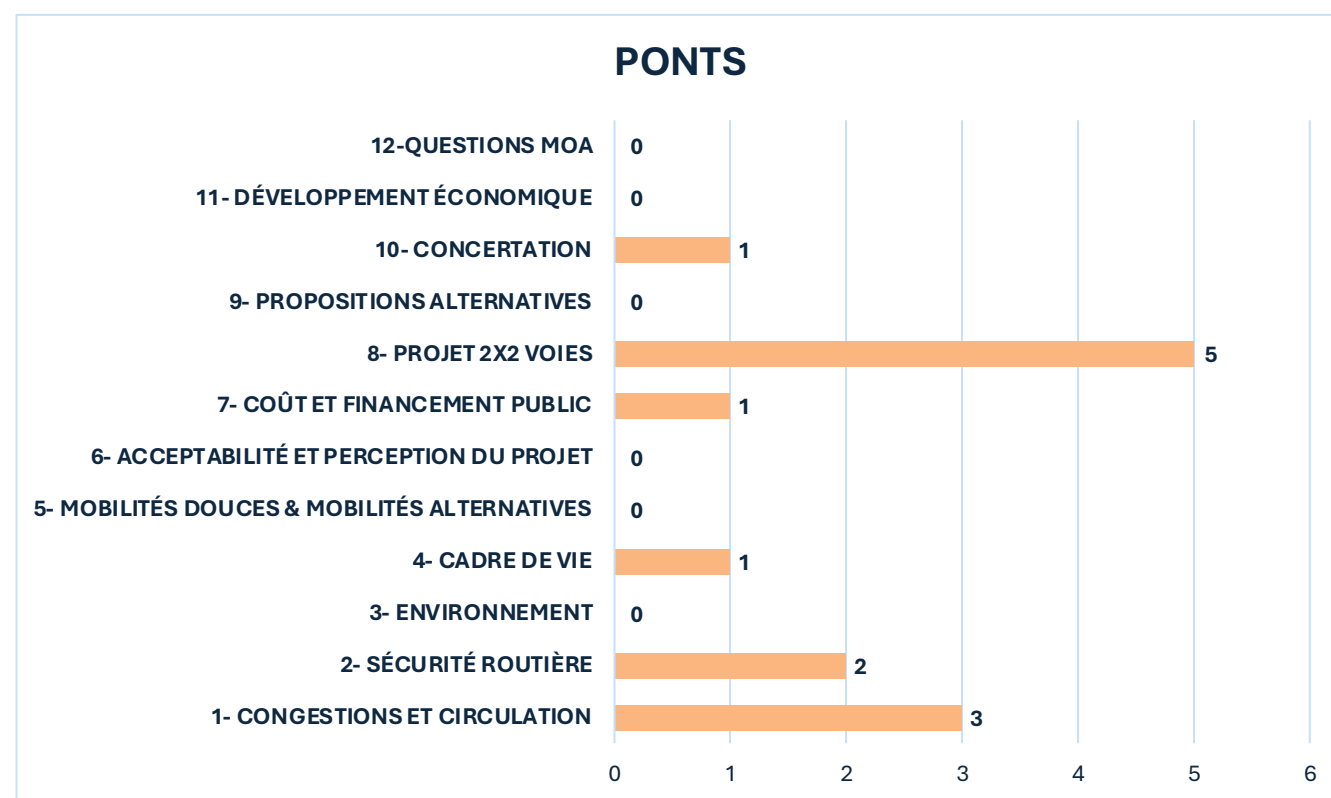
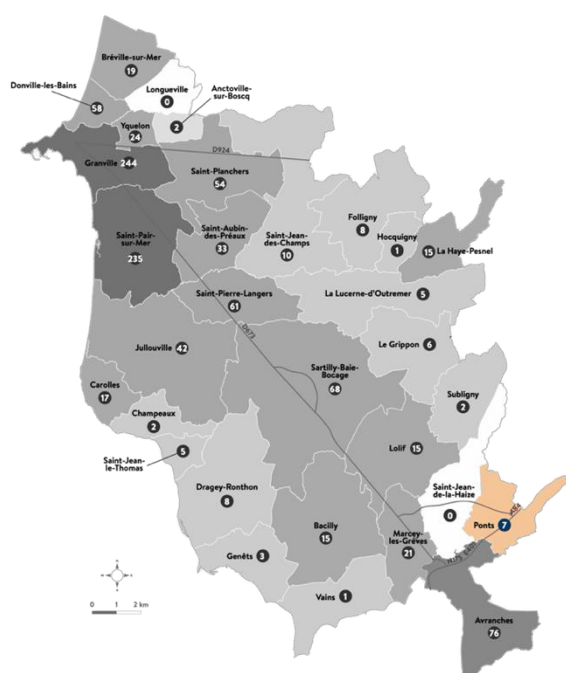


Figure 81 : répartition des contributions par thématique selon la commune



7 contributions provenant de Ponts		
1 favorable	4 défavorables	3 neutres
<p>Sécurité routière – l'unique contribution favorable met en avant le bénéfice attendu pour sécuriser un axe accidentogène.</p> <p>Acceptabilité et perception du projet – reconnaissance d'un compromis permettant d'avancer malgré tout.</p> <p>Congestions et circulation – attente d'un léger mieux dans la fluidité à l'entrée de ville.</p>	<p>Projet 2x2 voies – rejet d'un projet jugé trop limité pour absorber les flux routiers à l'entrée d'Avranches.</p> <p>Acceptabilité et perception du projet – sentiment que l'aménagement ne répond pas aux attentes locales et représente un gaspillage financier.</p> <p>Congestions et circulation – crainte que les difficultés de trafic restent inchangées, notamment aux heures de pointe vers Avranches.</p>	<p>Congestions et circulation – Constat de fortes difficultés de circulation sur le secteur, traduisant une attente d'aménagements efficaces pour fluidifier le trafic et améliorer la sécurité des traversées.</p>
<p>Conclusion</p> <p>À Ponts, commune-carrefour stratégique à l'entrée d'Avranches, les habitants rejettent majoritairement un projet perçu comme inefficace face aux congestions quotidiennes.</p>		

- Vains

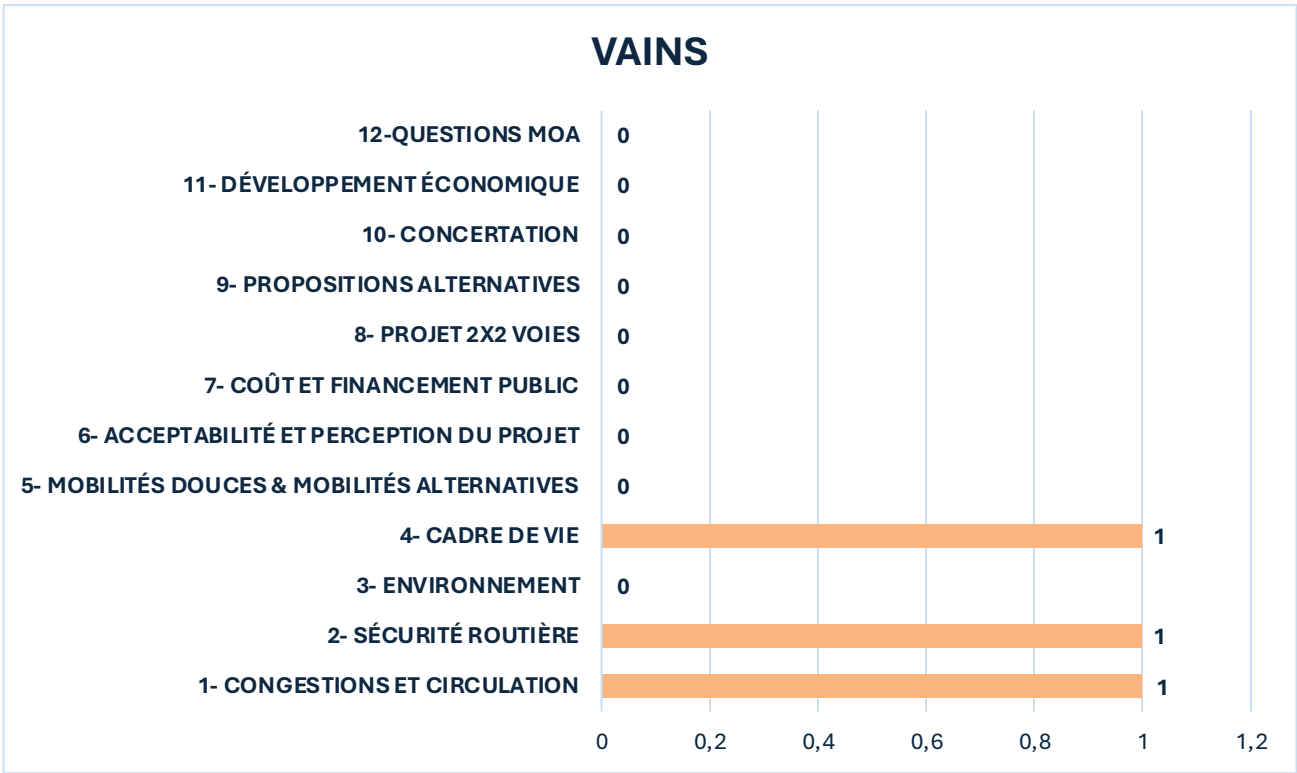
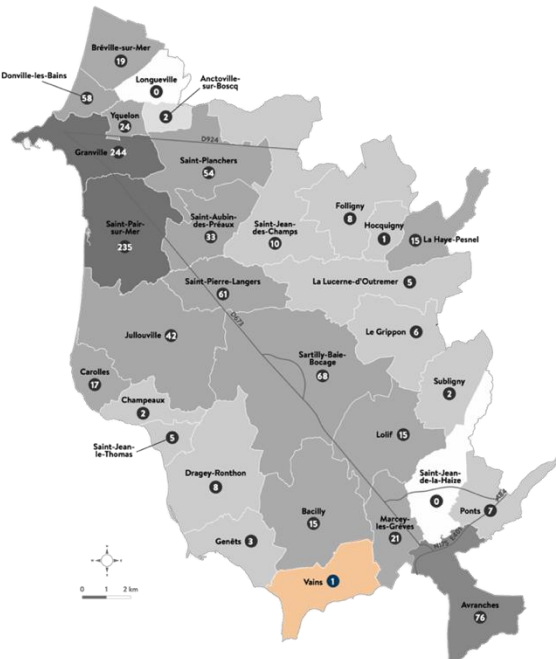


Figure 82 : répartition des contributions par thématique selon la commune



3 contributions provenant de Vains		
1 favorable	2 défavorables	1 neutre
<p>Sécurité routière – l’unique avis favorable insiste sur l’amélioration possible de la sécurité pour les trajets quotidiens.</p> <p>Congestions et circulation – perception que le projet peut apporter un léger mieux à court terme.</p> <p>Acceptabilité et perception du projet – reconnaissance d’une avancée concrète malgré ses limites.</p>	<p>Projet 2x2 voies – rejet du projet départemental, perçu comme une réponse trop faible. Les habitants rappellent que seule une 2x2 voies intégrale peut absorber les flux saisonniers vers la baie et assurer une desserte efficace.</p> <p>Acceptabilité et perception du projet – critiques d’un aménagement jugé inefficace et coûteux, qualifié de “demi-mesure” sans impact réel.</p> <p>Cadre de vie – inquiétudes sur la persistance des nuisances de circulation (embouteillages, bruit) sans solution de fond.</p>	<p>Congestions et circulation – Constat d’une circulation dense et ralentie sur l’axe, traduisant une attente d’améliorations pour faciliter les trajets quotidiens.</p>
<p>Conclusion</p> <p>À Vains, petite commune littorale de la baie, la participation est très réduite mais globalement critique : les quelques contributions défavorables jugent le projet trop limité pour répondre aux besoins de désenclavement et aux flux touristiques. L’unique avis favorable met surtout en avant la sécurité routière, sans constituer un soutien fort.</p>		

• Avranches

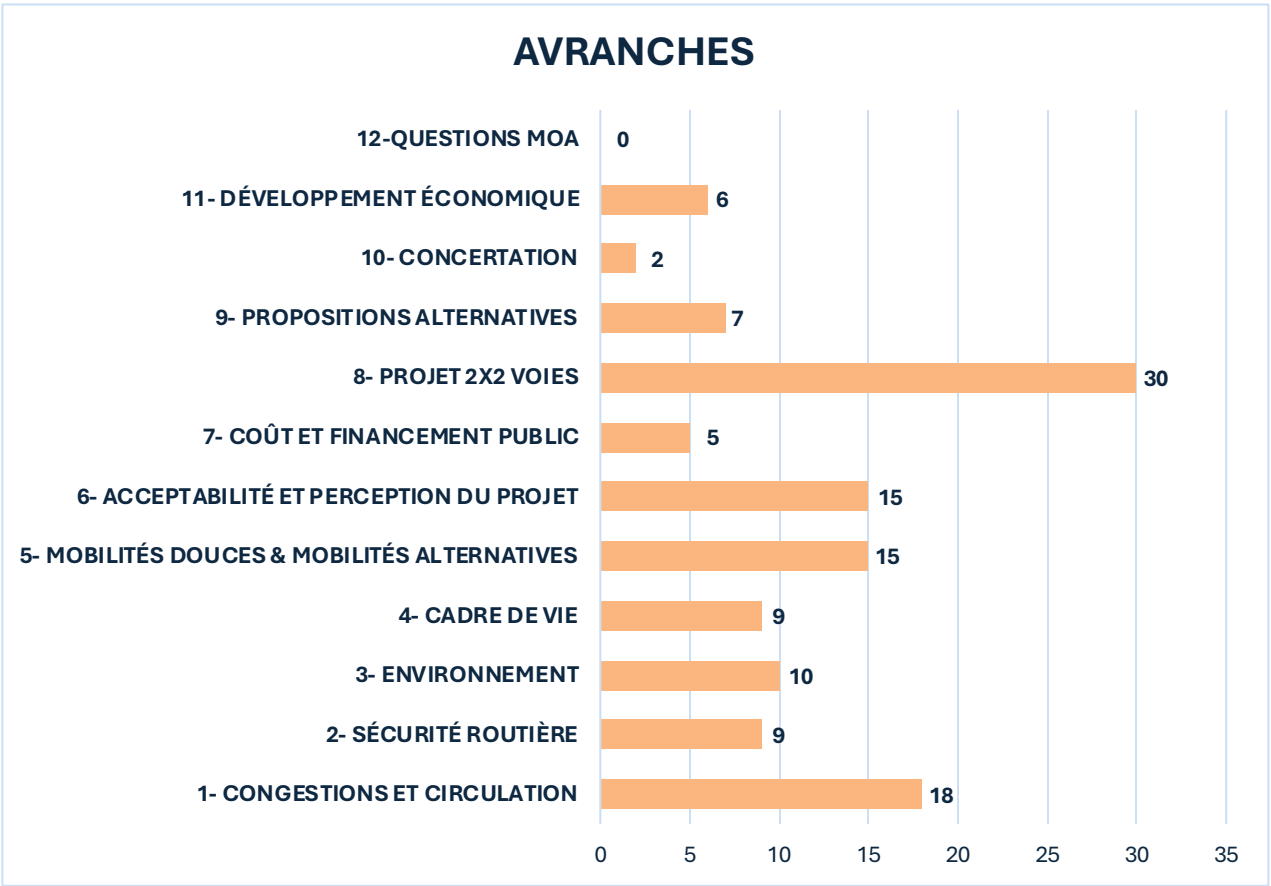
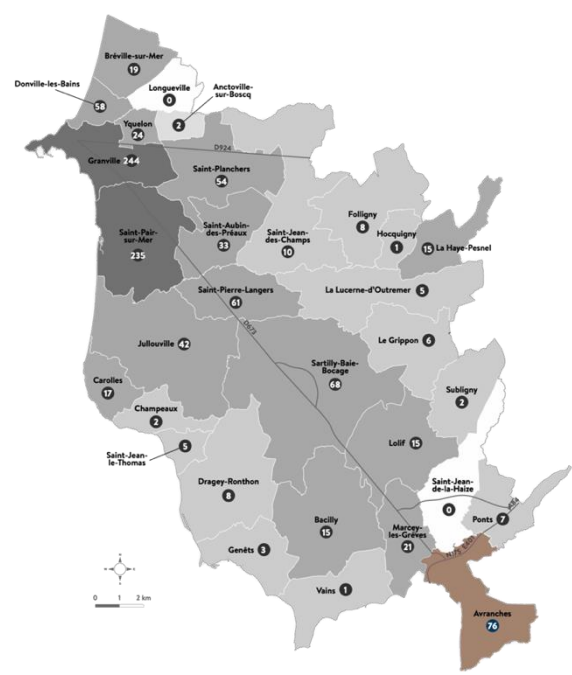


Figure 83 : répartition des contributions par thématique selon la commune



72 avis provenant de Avranches		
9 avis favorables	30 avis défavorables	33 avis neutres
<p>Projet 2x2 voies – de nombreux habitants dénoncent l’abandon de la 2x2 voies intégrale, jugée indispensable pour relier Avranches à Granville et soutenir le rôle de pôle central du Sud-Manche.</p> <p>Acceptabilité et perception du projet – critiques contre un projet vu comme trop limité et inefficace au regard des besoins d’un bassin de vie et d’emplois structurant.</p> <p>Congestions et circulation – inquiétude que les aménagements proposés ne suffisent pas à améliorer les flux domicile-travail ni à réduire les embouteillages, notamment aux abords de la ville et des zones commerciales.</p>	<p>Acceptabilité et perception du projet – une partie des habitants considère qu’il s’agit d’un compromis concret et pragmatique, permettant enfin d’avancer après des années de blocage.</p> <p>Sécurité routière – reconnaissance que le projet pourrait sécuriser des secteurs identifiés comme accidentogènes et dangereux.</p> <p>Développement économique – quelques contributions favorables estiment que même limité, le projet soutiendra l’attractivité et les activités locales, notamment pour l’accès aux zones commerciales et aux équipements.</p>	<p>Congestions et circulation – Constat de saturations régulières aux entrées de ville et attente d’aménagements ciblés pour fluidifier le trafic et réduire les temps de trajet.</p> <p>Environnement – Vigilance sur la préservation des espaces naturels et la limitation des nuisances liées au trafic, notamment dans les zones habitées.</p> <p>Mobilités douces – Attente d’un meilleur développement des itinéraires piétons et cyclables, traduisant la volonté d’un équilibre entre fluidité routière et mobilité durable.</p>
<p>Conclusion</p> <p>À Avranches, pôle urbain et commercial du Sud-Manche, les positions apparaissent contrastées : une majorité déplore un projet trop limité au regard des besoins de circulation et de désenclavement du bassin de vie, tandis qu’une part non négligeable salue un compromis réaliste améliorant la sécurité et l’accès aux zones économiques. Les avis neutres soulignent quant à eux la nécessité d’aménagements ciblés pour fluidifier le trafic, préserver l’environnement et développer les mobilités douces.</p>		

• Autre commune de la Manche

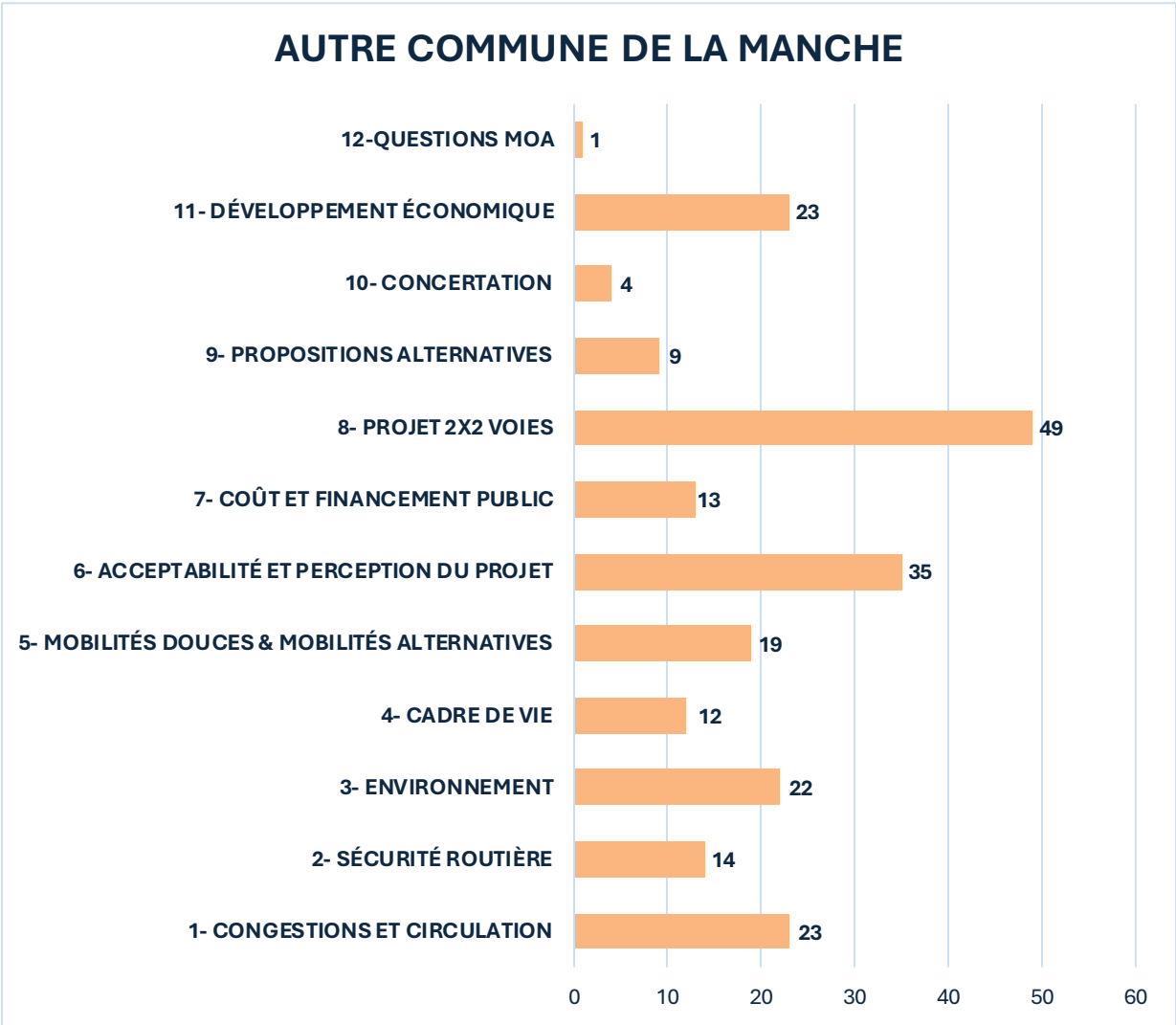


Figure 84 : répartition des contributions par thématique

119 contributions provenant d'autre commune de la Manche		
15 favorables	54 défavorables	50 neutres
<p>Acceptabilité et perception du projet – reconnaissance d'un compromis réaliste et pragmatique, permettant d'agir sans attendre la 2x2 voies intégrale.</p> <p>Sécurité routière – valorisation des améliorations attendues en termes de sécurité sur l'axe.</p> <p>Mobilités douces & alternatives – intérêt pour développer les transports collectifs et le vélo en complément de l'aménagement routier.</p>	<p>Projet 2x2 voies – rejet du projet partiel, beaucoup de contributeurs extérieurs estiment que seule une 2x2 voies intégrale peut répondre aux enjeux de désenclavement du Sud-Manche.</p> <p>Acceptabilité et perception du projet – sentiment que le projet est trop limité, coûteux et inefficace, perçu comme un compromis sans ambition.</p> <p>Environnement – inquiétudes liées à l'artificialisation et aux impacts sur les terres agricoles, exprimées par des habitants d'autres communes rurales du département.</p>	<p>Congestions et circulation – Constat de difficultés de circulation sur l'axe et attente d'aménagements adaptés pour améliorer la fluidité et la sécurité des déplacements.</p> <p>Environnement – Vigilance sur la préservation des espaces naturels et la réduction des nuisances liées au trafic routier.</p> <p>Acceptabilité et perception du projet – Attente d'un projet plus lisible et cohérent, capable de répondre aux besoins du territoire tout en tenant compte des réalités locales</p>
<p>Conclusion</p> <p>Dans les communes situées en dehors du périmètre de la concertation mais dans le Département de la Manche, les positions apparaissent nuancées : si beaucoup jugent le projet trop limité pour répondre aux besoins de désenclavement du Sud-Manche, d'autres saluent une approche réaliste qui améliore la sécurité sans alourdir les coûts. Les avis neutres, eux, insistent surtout sur la nécessité d'un projet plus lisible, conciliant circulation fluide, respect de l'environnement et mobilité durable.</p>		

• Hors département

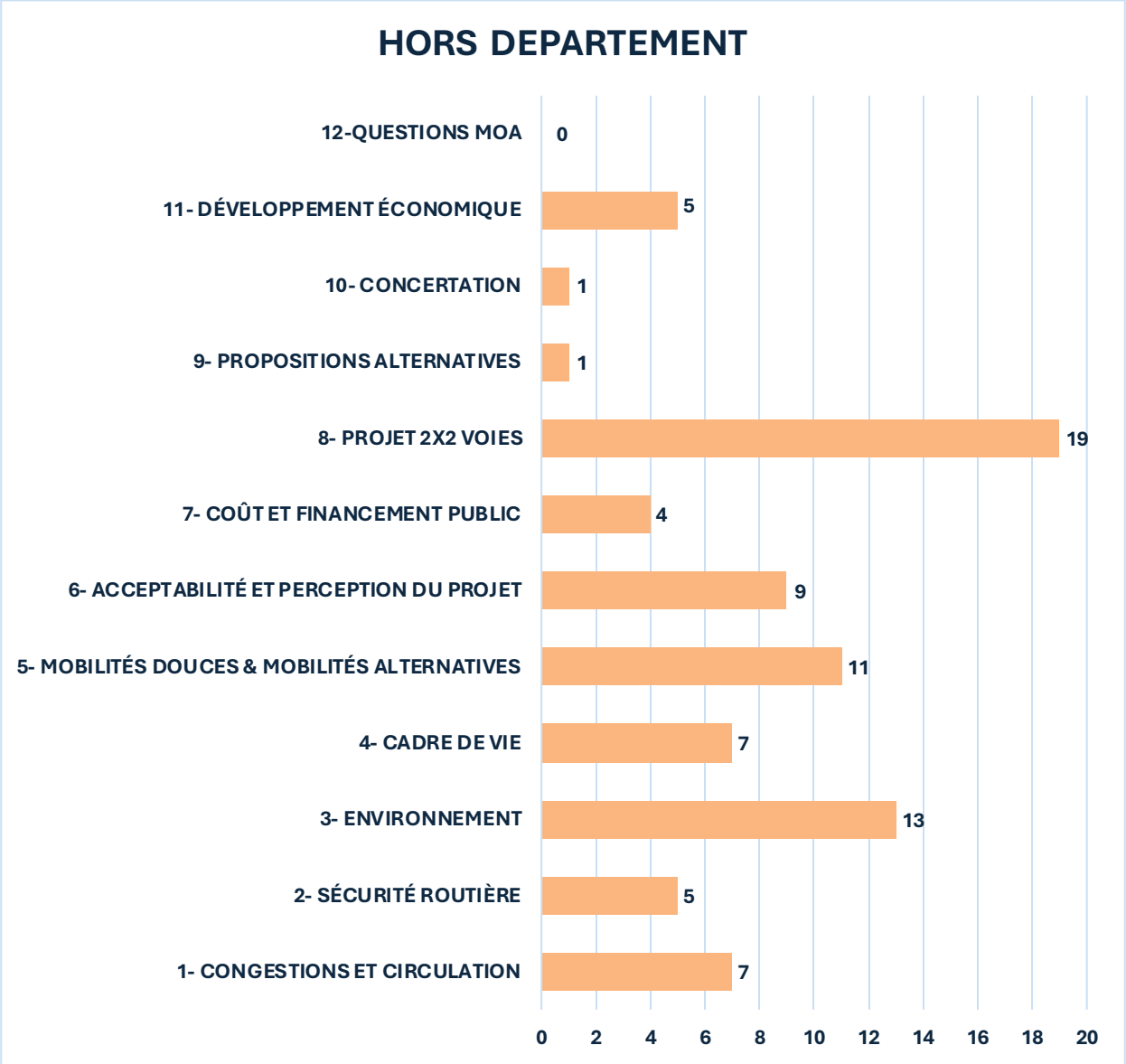


Figure 85 : répartition des contributions par thématique selon la commune

54 avis provenant hors du département		
9 favorables	22 défavorables	23 neutres
<p>Acceptabilité et perception du projet – certains extérieurs considèrent qu’il vaut mieux avancer avec un projet pragmatique que rester dans l’attente d’une 2x2 voies.</p> <p>Sécurité routière – reconnaissance que des aménagements amélioreront la sécurité sur un axe dangereux, y compris pour les visiteurs.</p> <p>Mobilités douces & alternatives – intérêt pour des solutions vélo et piétonnes adaptées aux usages touristiques.</p>	<p>Projet 2x2 voies – rejet d’un projet vu comme trop limité par des usagers extérieurs (touristes, résidents secondaires) qui soulignent la nécessité d’une vraie 2x2 voies pour désengorger l’accès au littoral.</p> <p>Acceptabilité et perception du projet – critiques d’une dépense jugée inutile pour des aménagements sans effet réel sur le trafic.</p> <p>Congestions et circulation – inquiétudes que les bouchons estivaux persistent, pénalisant l’attractivité touristique et l’accès à Granville et à la baie.</p>	<p>Environnement – Sensibilité marquée à la protection des paysages et des terres agricoles, avec un appel à limiter l’artificialisation et les impacts du trafic routier.</p> <p>Mobilités douces – Attente d’un projet plus ouvert aux alternatives à la voiture, intégrant davantage les modes actifs et les transports collectifs dans une logique durable.</p>
<p>Conclusion</p> <p>Chez les contributeurs extérieurs au département, les avis restent partagés : si une grande proportion défend la nécessité d’une 2x2 voies complète pour améliorer la desserte du Sud-Manche, une part importante – souvent neutre vis-à-vis du projet porté par le Département – se montre sensible aux arguments environnementaux et hostile à la 2X2 voies.</p>		

• Je ne souhaite pas répondre

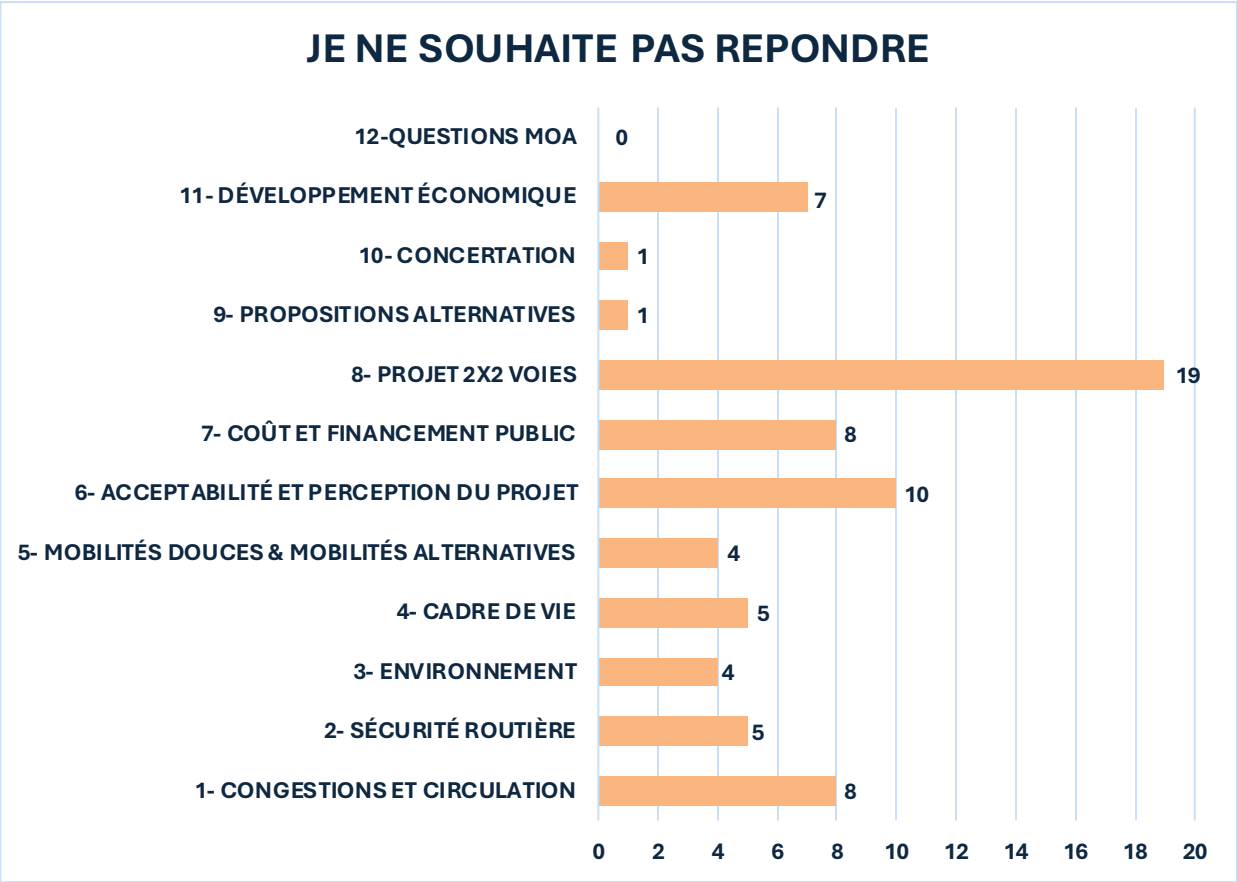


Figure 86 : répartition des contributions par thématique

37 contributions qui ne souhaitent pas préciser leurs communes		
2 favorables	20 défavorables	15 neutres
<p>Acceptabilité et perception du projet – quelques contributions valorisent l’idée d’un compromis pragmatique permettant d’avancer.</p> <p>Sécurité routière – reconnaissance que le projet peut améliorer la sécurité sur l’axe.</p> <p>Congestions et circulation – espoir d’améliorations ciblées sur la fluidité du trafic.</p>	<p>Projet 2x2 voies – forte demande d’une vraie 2x2 voies, rejet du projet actuel jugé trop limité.</p> <p>Acceptabilité et perception du projet – critiques contre un aménagement perçu comme une demi-mesure coûteuse et inefficace.</p> <p>Environnement – inquiétudes sur l’impact du projet, notamment sur l’artificialisation des terres</p>	<p>Congestions et circulation – Constat de difficultés persistantes de circulation sur l’axe, traduisant une attente d’aménagements ciblés pour fluidifier le trafic et améliorer les déplacements quotidiens.</p> <p>Développement économique– Attente d’un projet soutenant la vitalité du territoire et l’accès aux zones d’emploi, perçu comme un levier pour l’attractivité locale</p>
<p>Conclusion</p> <p>Chez les contributeurs extérieurs au département, les avis restent partagés : si une grande proportion défend la nécessité d’une 2x2 voies complète pour améliorer la desserte du Sud-Manche, une part importante – souvent neutre vis-à-vis du projet porté par le Département – se montre sensible aux arguments environnementaux et hostile à la 2X2 voies.</p>		

5.5 Analyse croisée des contributions par communes

Sur le **littoral granvillais et la frange balnéaire** (Granville, Saint-Pair-sur-Mer, Jullouville, Carolles, Genêts, Saint-Jean-le-Thomas, Dragey-Ronthon, Vains, Champeaux), l'argumentaire défavorable est d'abord touristique : on redoute le maintien des congestions estivales et des temps d'accès dégradés vers les plages, le port, les campings et les départs vers la baie. Saint-Pair concentre la crispation autour du Croissant, vécu comme le symbole d'un projet « trop court » pour absorber les flux.

À Jullouville, Carolles et Genêts, la crainte est de voir l'économie de bord de mer pénalisée par des bouchons non résorbés. À Granville, la dimension vitrine du territoire renforce l'exigence de fluidité et de désenclavement : l'abandon de la 2x2 voies y est perçu comme une occasion manquée qui freine commerce, port et attractivité. Dans ce bloc, les avis favorables existent mais restent minoritaires ; ils soutiennent la sobriété environnementale du projet (préservation de l'environnement, du bocage et des terres agricoles), l'amélioration progressive de la sécurité routière sur des points noirs identifiés et un cadrage budgétaire jugé plus réaliste qu'une 2x2 voies dans le contexte national actuel.

Dans la **ceinture urbaine de Granville et les communes immédiatement traversées** (Donville-les-Bains, Yquelon, Bréville-sur-Mer, Saint-Planchers), les préoccupations portent moins sur les enjeux touristiques que sur les **difficultés du quotidien** : embouteillages aux heures de pointe, nuisances pour les riverains et perception d'une efficacité limitée des aménagements existants (giratoires, bandes multifonctions). Les contributions venant des communes de Donville et Yquelon redoutent de rester des « points noirs » de transit ; Bréville met en avant les impacts sur le cadre de vie (bruit, trafic traversant). Là encore, la 2x2 voies est vue par une majorité comme la seule réponse « crédible » au désenclavement local. Les contributions favorables rappellent toutefois que la maîtrise de l'artificialisation autour de l'agglomération, la sécurisation d'intersections et le phasage financier plaident pour le projet départemental.

Dans les **hameaux et l'arrière-pays** (Saint-Pierre-Langers et le secteur de la Havaudière, Saint-Aubin-des-Préaux, Saint-Jean-des-Champs, La Haye-Pesnel, Folligny, Hocquigny, Subligny, Le Grippon, Lolif, ou encore la Maréchallerie (Saint-Pair-sur-Mer), l'opinion défavorable associe circulation et cadre de vie. On craint que des aménagements « au fil de l'eau » déplacent les nuisances sans traiter la cause (trafic de transit, dépassements risqués, carrefours saturés). La Havaudière ressort comme nœud sensible pour les hameaux ; ailleurs, le sentiment de relégation alimente l'attachement à la 2x2 voies, perçue comme unique réponse structurante. Les voix favorables, plus nombreuses dans les communes très rurales, valorisent le respect des terres agricoles, des haies bocagères et l'approche pragmatique de sécurisation ciblée, proportionnée aux moyens publics.

Sur le **pôle d'Avranches et ses portes d'entrée** (Avranches, Marcey-les-Grèves, Ponts, Saint-Jean-de-la-Haize, Vains), le débat est fortement coloré par la thématique « services publics et urgences ». Le critère d'évaluation du projet devient la garantie d'accès à l'hôpital et aux services d'urgence, avec des goulots identifiés à Marcey-les-Grèves et Ponts. Le rejet se nourrit de l'idée qu'en l'absence de 2x2 voies, ni la circulation quotidienne ni les temps d'accès aux soins ne s'amélioreront réellement. Les soutiens, minoritaires, défendent une solution plus sobre, finançable et centrée sur la réduction des accidents par traitement des carrefours.

Les **contributeurs hors axe, hors Manche ou non localisés** répercutent les mêmes lignes de force : attachement à la 2x2 voies comme horizon de désenclavement « à l'échelle », critique d'un projet jugé « minimaliste », opposée à une minorité qui en soutient la cohérence environnementale et budgétaire. Leur regard extérieur renforce l'idée que la performance de l'axe conditionne l'image et l'accessibilité du sud-Manche.

Au total, trois lectures territorialisées s'imposent pour le **projet du Département**.

Sur le littoral, la condition d'acceptabilité est la démonstration d'un effet tangible sur les flux estivaux ; sans indicateurs de capacité et de temps de parcours en haute saison, la crainte d'une inefficacité persistera.

Dans la ceinture granvillaise et les hameaux, la clé est la combinaison « sécurité + cadre de vie » : apaiser le transit, sécuriser les carrefours emblématiques (Le Croissant, La Havaudière), et prouver que les nuisances diminuent effectivement pour les riverains.

Autour d'Avranches, l'axe est évalué à l'aune des **temps d'accès à l'hôpital** : la crédibilité du projet passera par des objectifs publics, mesurables, « avant/après », sur Marcey et Ponts.

Partout, l'acceptation des aménagements graduels dépendra d'un récit budgétaire clair (coûts, phasage, priorisation par bénéfices), d'une traçabilité écologique lisible (éviter-réduire-compenser sur terres agricoles, haies, zones humides) et d'indicateurs de performance partagés (temps de parcours semaine/été, sécurité, bruit). C'est à cette condition que le triptyque soutenu par les favorables – environnement, sécurité, réalisme financier – pourra se transformer en adhésion plus large, malgré un attachement majoritaire au référentiel « 2x2 voies » dans la plupart des communes.

5.6 Analyse de l'évolution des contributions au cours de la concertation

L'étude de la temporalité des contributions et des échanges met en évidence une dynamique contrastée : un **démarrage fort en attentes**, un **ralentissement estival marqué**, puis un **rebond important à la rentrée**, sans pour autant traduire une implication durable ou homogène. Malgré la notoriété et l'ancienneté du projet, l'analyse comparative des concertations menées

récemment par le Département de la Manche fait apparaître une **mobilisation plus modérée** sur la **concertation de l'axe Granville–Avranches**, malgré un dispositif d'information complet et une durée **exceptionnelle** de **treize** semaines. Au total, **1 264 contributions** ont été recueillies (**1 226 hors doublons**) sur l'ensemble de la période.

À titre de comparaison :

- la concertation sur l'axe **Saint-Lô – Coutances (2022)** avait recueilli **593 contributions** en **6 semaines** ;
- celle sur le **contournement sud-ouest de Cherbourg-en-Cotentin (2024)**, **1 816 contributions** en **7 semaines** ;
- et la concertation sur le **contournement d'Avranches (2025)**, **547 contributions** en **4 semaines**.

Cette participation légèrement plus faible s'explique sans doute par une **forme de fatigue collective** face à la multiplication des démarches de concertation sur les projets routiers du territoire, mais aussi par le **poids de l'histoire du projet Granville–Avranches**, inscrit depuis plus de trente ans dans le paysage local.

Ce long passé, marqué par plusieurs relances, suspensions et reconfigurations, a pu entretenir une certaine **lassitude du public** et un sentiment d'attente prolongée, atténuant la dynamique participative malgré un intérêt toujours réel pour l'avenir de l'axe.

5.6.1 Début de concertation (23 juin – 3 juillet)

La concertation s'est ouverte dans un climat d'attente et d'impatience autour de la **2x2 voies comme projet historique de l'axe**, longtemps perçue comme le symbole du désenclavement attendu du Sud-Manche pour de nombreux contributeurs. Les **premières contributions en ligne**, déposées dès le 23 juin, traduisent une **colère ancienne** face aux reports successifs : les mots "20 ans d'attente", "promesses non tenues", ou "il faut aller vite" reviennent fréquemment.

Lors des **réunions publiques d'Avranches et de Granville**, ces tensions s'expriment directement : le public interroge la cohérence d'un projet qui se veut sécuritaire sans proposer de contournement complet. D'un autre côté, les premières réserves environnementales apparaissent, mais restent marginales.

Le début de la concertation sur l'axe Granville-Avranches fait donc face à un démarrage dominé par la frustration accumulée, et centrée sur la sécurité et la 2x2 voies.

5.6.2 Milieu de concertation (juillet – août)

La période estivale est marquée par un **fléchissement net de la participation**, typique d'un "creux d'attention" lié à la saison estivale. Les contributions se font plus espacées, mais gagnent néanmoins en **diversité d'arguments**.

Plusieurs évolutions qualitatives sont notables. On observe la **montée des arguments environnementaux et agricoles** autour des risques d'artificialisation des terres, des zones humides, de la biodiversité, et des questions de compensations. Plusieurs **propositions alternatives** sont également partagées notamment autour du covoiturage, des bus et trains plus cadencés, du développement du vélo, ou de l'utilisation de voies de dépassement ciblées. La **question économique** se fait également plus ressentir entre défense d'un aménagement jugé nécessaire à l'emploi et une contestation de son coût jugé "surdimensionné". Cette période estivale, période creuse de la concertation fait ressortir malgré une baisse de la fréquentation de la plateforme de contribution, un débat qui s'élargit et s'équilibre : la 2x2 voies reste très citée, mais la prise en compte environnementale et les alternatives gagnent en visibilité.

5.6.3 Rentrée et reprise de la concertation (septembre)

Le mois de septembre marque la reprise de la concertation notamment par de nouveaux temps participatifs, avec les **réunions de Folligny (9 septembre)** et **Sartilly (18 septembre)**, provoquant un **pic de contributions**. Cette phase concentre la plus forte activité, mais aussi la **plus grande polarisation**. Les inquiétudes concernent les **nuisances sonores**, la **sécurité des traversées**, et le **désenclavement économique**. La période de fin de la concertation marque un moment de tension à la fois en réunions publiques et sur les contributions en ligne : les **partisans de la 2x2 voies** plaident pour "agir avant qu'un accident grave ne relance tout", tandis que les **opposants écologistes et agricoles** invoquent la réglementation environnementale (ZAN, zones humides, coût des compensations) et la non-corrélation d'étudier un projet routier dans un contexte de dérèglement climatique. Il faut également remarquer un contraste fort entre le **nombre de contributions (plus de 1 200)** et la **faible proportion d'échanges réellement structurés** : plus la concertation avance, plus les messages s'apparentent à un **flux réactif**, fait de répétitions et d'avis brefs, moins argumentés ou en réaction à des contributions déposées par des « opposants ».

On observe donc une fin de concertation plus conflictuelle, marquée par la cristallisation des oppositions entre tenants d'une 2x2 voies "indispensable" et défenseurs d'une approche sobre et environnementale.

5.6.4 Lecture globale

Malgré un volume de contributions conséquent en apparence, la **mobilisation citoyenne** reste **modeste** pour un projet de cette ampleur et une attente forte, ce qui pourrait se traduire par un **intérêt latent** mais peu incarné.

La **baisse estivale**, le **pic de rentrée** et le **caractère réactif** des contributions tardives montrent que la concertation a surtout suscité des **prises de position symboliques**, davantage qu'un véritable débat d'idées. L'essentiel des échanges a donc servi à **réaffirmer des positions préexistantes**, sans générer de consensus ou de propositions convergentes. La concertation aura permis d'exprimer la diversité des sensibilités locales, mais pas encore de construire une **vision collective partagée** du devenir de l'axe Granville-Avranches.

6. Analyse des contributions issues des cahiers d'acteurs

6.1 Analyse par acteur

Contribution de la FNTR Normandie (Fédération Nationale des Transports Routiers - antenne régionale)

Représente près de 200 entreprises de transport routier de marchandises en Normandie

► Position générale :

La FNTR Normandie exprime un **soutien affirmé et ancien** à la réalisation de l'axeroutier Granville-Avranches en 2x2 voies. Elle qualifie ce projet d'**infrastructure structurante** capable de répondre simultanément à des enjeux économiques, sécuritaires, sociaux et environnementaux.

► Arguments principaux :

- Économie locale et compétitivité :

Le projet est vu comme un **levier de développement économique**, en permettant une meilleure fluidité logistique, essentielle à la compétitivité des entreprises. Il est aussi perçu comme un **facteur d'attractivité territoriale** susceptible de favoriser l'investissement et l'emploi.

- Sécurité routière :

La fédération insiste sur les bénéfices d'une 2x2 voies pour **réduire l'accidentologie**, en limitant les intersections et en facilitant les dépassements sécurisés. Elle évoque un **apaisement des comportements routiers** induit par des infrastructures plus adaptées.

- **Qualité de vie des riverains :**

Consciente des nuisances que peuvent générer les poids lourds, la FNTR plaide pour un **itinéraire dédié**, permettant d'**éviter le transit par les centres-bourgs** et zones résidentielles. Cette approche est présentée comme une réponse aux attentes légitimes des habitants.

- **Environnement et carburant :**

Le document souligne que la fluidité du trafic permet de **réduire les consommations de carburant**, donc les émissions de CO₂, avec un gain potentiel de 30 %. L'organisation valorise les démarches d'**écoconduite** mises en œuvre dans la profession et appelle à **compenser l'artificialisation des sols** dans une logique globale d'équilibre.

Contribution des Transports Jourdan

L'entreprise Transports Jourdan, basée à Saint-Hilaire-du-Harcouët et employant environ 200 collaborateurs, a transmis une contribution en soutien à la **réalisation de la 2x2 voies** entre Granville et Avranches.

Toutefois, l'analyse du contenu montre que ce document constitue une **reprise quasi intégrale** du **cahier d'acteur déposé par la FNTR Normandie** (Fédération Nationale des Transports Routiers – antenne régionale), transmis en juillet 2025. Les deux textes présentent la **même structure**, les **mêmes arguments** et la **même formulation**, à l'exception du signataire, de la date et de quelques adaptations mineures de vocabulaire. Le contenu développe les mêmes axes d'argumentation.

En conséquence, cette contribution peut être considérée comme une **déclinaison à titre individuel** du positionnement déjà exprimé collectivement par la FNTR Normandie, dont l'entreprise est adhérente. Elle **ne constitue pas un apport argumentaire distinct**, mais **renforce la cohérence et la représentativité** de la position favorable des acteurs du transport routier au projet de 2x2 voies.

Contribution de la CPME Manche (Confédération des Petites et Moyennes Entreprises)

Représente les petites et moyennes entreprises du département de la Manche (commerce, industrie, services, artisanat).

► Position générale :

La CPME Manche exprime un soutien clair et appuyé à l'achèvement de la liaison rapide Granville-Avranches. Elle considère ce projet comme une nécessité stratégique pour l'avenir économique et social du Sud-Manche.

► Arguments principaux :

- **Économie et compétitivité** : L'absence de voie rapide freine l'activité des PME et artisans (retards, difficultés de recrutement, perte de compétitivité face à d'autres territoires mieux desservis). Le projet est perçu comme un levier indispensable pour la croissance et l'attractivité des entreprises locales.
- **Attractivité territoriale** : La fluidité entre Granville et Avranches est jugée essentielle pour accueillir de nouvelles activités, favoriser l'installation de populations actives et valoriser les atouts littoraux et patrimoniaux du Sud-Manche. La voie rapide est vue comme un outil d'équilibre territorial entre littoral et arrière-pays.
- **Sécurité routière et services** : L'axe actuel est saturé et dangereux. Une voie rapide réduirait les accidents, améliorerait la sécurité des riverains et faciliterait l'accès aux hôpitaux, critère vital pour les entreprises et les habitants.

Contribution de la CAPEB Manche (Confédération de l'Artisanat et des Petites Entreprises du Bâtiment)

Représente les artisans et petites entreprises du bâtiment du département (maçonnerie, électricité, menuiserie, couverture, plomberie, peinture, etc.), soit plusieurs centaines d'entreprises et plusieurs milliers d'emplois locaux.

► Position générale :

La CAPEB Manche soutient pleinement le projet de contournement routier entre Granville et Avranches. Elle plaide pour une infrastructure ambitieuse, continue et sécurisée, au profil de voie express, considérée comme indispensable à la compétitivité des TPE/PME, à la sécurité des usagers et à la qualité de vie des habitants.

► Arguments principaux :

- **Délais et coûts** : l'axe actuel provoque retards, surcoûts de carburant et d'heures improductives, désorganisation des plannings.
- **Freins à l'activité** : certaines entreprises refusent des chantiers ou appliquent des majorations en raison des difficultés de circulation, ce qui pénalise les acteurs locaux et bloque des projets.

- **Sécurité et conditions de travail** : trafic dense, carrefours à niveau et cohabitation avec les poids lourds créent du stress, de la pénibilité et favorisent les accidents.
- **Environnement** : la circulation en accordéon et les détours accroissent les émissions et les nuisances dans les bourgs.
- **Demandes concrètes** :
 1. Un contournement en voie express avec séparateur central et échangeurs dénivelés.
 2. Des accès garantis vers zones d'activités et bourgs, avec aménagements cyclables.
 3. Un phasage des travaux respectueux de l'économie locale, avec information en temps réel.
 4. Une mise en service progressive priorisant les points noirs.
 5. Une reconversion de l'axe existant au bénéfice des mobilités douces et de la qualité de vie des riverains.

UMIH 50 (Union des Métiers et des Industries de l'Hôtellerie, de la Restauration, des Cafés, et des Discothèques de la Manche)

Organisation professionnelle rassemblant les établissements CHRD (hôtels, restaurants, cafés, discothèques) du département de la Manche. Porte la voix d'un secteur essentiel au tourisme et à l'économie locale (emplois non délocalisables, attractivité littorale et patrimoniale).

► Position générale :

Favorable et résolument engagée en faveur de la réalisation complète de la 2x2 voies entre Avranches et Granville. L'UMIH 50 considère ce projet comme une nécessité stratégique pour la sécurité, le développement économique, la qualité de vie et la transition écologique du Sud-Manche.

► Arguments principaux :

- **Sécurité routière** : Constat de circulation difficile et dangereuse sur l'axe actuel, accentuée en période estivale. Le passage à 2x2 voies est présenté comme la solution la plus efficace pour réduire l'accidentologie, fluidifier le trafic et apaiser la conduite.
- **Économie et attractivité touristique** : La 2x2 voies est vue comme un levier de développement pour les activités touristiques et hôtelières. La Manche dispose d'atouts majeurs (Mont-Saint-Michel, Granville, stations balnéaires, patrimoine naturel), mais leur valorisation dépend de l'accessibilité. L'amélioration des flux logistiques et touristiques soutiendrait directement des milliers d'emplois locaux et renforcerait la compétitivité du territoire.
- **Qualité de vie et mobilité quotidienne** : temps de trajets allongés et congestion récurrente pénalisant les habitants et les travailleurs. Une infrastructure modernisée améliorerait la fluidité, la rapidité et la sécurité des déplacements, renforçant l'attractivité résidentielle.
- **Environnement** : Rejet des critiques "anti-infrastructures" : selon l'UMIH, la modernisation routière peut réduire les émissions (moins d'arrêts, moins de bouchons). Appel à

accompagner le projet de mesures de préservation environnementale conciliant mobilité et durabilité.

Contribution du MEDEF Manche (Mouvement des Entreprises de France – antenne départementale)

Organisation représentative des entreprises industrielles, commerciales, agricoles et de services du département de la Manche.

► **Position générale :**

Le MEDEF Manche exprime un soutien plein et entier au projet de mise en 2x2 voies de l'axe Granville–Avranches. Il considère cette infrastructure comme un levier majeur pour le développement économique, la sécurité routière et la qualité de vie des habitants.

► **Arguments principaux :**

- **Économie et emploi** : la 2x2 voies est présentée comme un moteur de compétitivité, en fluidifiant les échanges, réduisant les temps de trajet et favorisant l'attractivité du territoire pour les investisseurs et créateurs d'emplois.
- **Sécurité routière** : l'infrastructure réduira les points de conflits et facilitera les dépassements, contribuant directement à la baisse des accidents et à l'apaisement de la circulation.
- **Cadre de vie** : la voie rapide doit limiter le transit des poids lourds dans les zones résidentielles, protégeant ainsi les habitants des nuisances.
- **Environnement** : le MEDEF souligne que la fluidité du trafic est synonyme de réduction des émissions de CO₂ et de consommation de carburant. Il appelle à des mesures de compensation pour équilibrer l'impact environnemental du projet.

Contribution de La Déroute des routes (collectif national opposé aux grands projets routiers)

Collectif inter luttes regroupant 85 collectifs en France, en lien avec l'Alliance Écologique et Sociale (AES), incluant syndicats (Solidaires, FSU), ONG (Attac, Oxfam, Greenpeace, Amis de la Terre). Milite pour un moratoire sur les projets routiers et une réorientation des financements publics vers le ferroviaire et les mobilités durables.

► **Position générale :**

La Déroute des routes s'oppose fermement à la mise en 2x2 voies de l'axe Granville–Avranches. Le collectif demande l'abandon du projet au profit d'investissements dans l'entretien du réseau routier existant, le développement du ferroviaire, des transports collectifs et des mobilités douces.

► **Arguments principaux :**

- **Environnement et climat** : la construction de nouvelles routes est jugée incompatible avec les objectifs climatiques (artificialisation des sols, perte de terres agricoles et forestières, consommation d'énergies fossiles). Le collectif rappelle que la France perd l'équivalent d'un département en surfaces agricoles/naturelles tous les six ans.
- **Modèle de mobilité** : prône un changement radical : plus de transports en commun, de trains, de covoiturage et de mobilités douces, plutôt que l'encouragement à l'usage de la voiture individuelle.
- **Accidentologie** : conteste l'argument sécuritaire, en soulignant que les statistiques de la DDTM ne montrent pas une accidentologie alarmante sur l'axe (1 décès en 5 ans).
- **Santé et services publics** : critique la centralisation des services hospitaliers qui allonge les trajets, mais estime que le projet routier ne répond pas à cette problématique.
- **Coût financier** : rappelle qu'une 2x2 voies coûte en moyenne 8 M€/km et appelle à réorienter ces financements vers le rail du quotidien et le fret ferroviaire.
- **Mobilisation nationale** : inscrit son action dans la campagne « Moins de routes, plus de trains », en synergie avec AES, pour obtenir des victoires locales (sauvegarde de petites lignes, refus de fermetures de gares).

Le collectif « La Déroute des Routes » a déposé neuf cahiers d'acteurs distincts au cours de la concertation. Dans un souci d'équité de traitement entre l'ensemble des contributeurs et afin d'éviter toute surreprésentation d'un même acteur, seul le premier cahier d'acteur publié, également le plus complet et argumenté, a été retenu pour analyse détaillée. Les huit autres documents, de contenu très similaire, ont été signalés mais non analysés séparément.

Contribution d'Écologie Normande (association environnementale régionale, reconnue d'intérêt général)

Association basée dans l'Eure, active en Normandie et engagée sur la protection de l'environnement, la biodiversité, l'agriculture durable et les énergies renouvelables. Présidée par Pierre Juhel, ingénieur et ancien commissaire-enquêteur.

► **Position générale :**

Écologie Normande soutient la réalisation d'une infrastructure routière modernisée entre Granville et Avranches, mais plaide pour un projet « équilibré » conciliant impératifs économiques, sécurité des usagers, besoins hospitaliers et respect de l'environnement. L'association se démarque des positions strictement opposées aux routes : elle défend un modèle de 2x2 voies conçue comme un

« projet pilote » intégrant des solutions écologiques innovantes et un haut niveau d'exigence environnementale.

► **Arguments principaux :**

- **Économie et attractivité** : l'axe est jugé indispensable au développement du Sud-Manche, pour soutenir les pôles d'activités (tourisme, mer, PME/TPME) et maintenir l'emploi local, avec une meilleure connexion aux bassins de vie (Granville Terre & Mer, Mont-Saint-Michel).
- **Santé et services publics** : la liaison directe entre les hôpitaux d'Avranches et de Granville est présentée comme une obligation de santé publique nécessitant une infrastructure fiable et rapide.
- **Sécurité routière et nuisances** : la situation actuelle est jugée dangereuse (ralentissements, poids lourds dans les bourgs). Le projet doit réduire les accidents, protéger les riverains et intégrer des solutions anti-bruit (enrobés acoustiques, écrans intégrés au paysage).
- **Environnement et intégration locale** : propose un tracé évitant les zones humides sensibles (vallée du Thar, ZNIEFF de la Mare de Bouillon), avec ouvrages sur pilotis, et une reconversion de l'ancienne route pour les usages locaux (mobilités douces, desserte agricole).
- **Modèle de projet** : Écologie Normande demande que ce projet devienne une « vitrine » conciliant développement routier et impératifs environnementaux (zones tampons, halte écologique pédagogique, revêtements innovants).
- **Mobilités du futur** : l'association reconnaît que le ferroviaire ne peut répondre seul aux besoins de ce territoire ; la route restera longtemps indispensable, mais doit être modernisée intelligemment pour réduire pollutions et nuisances.

Contribution de l'ASVEGA (Association pour la voie express Granville–Avranches)

Association d'usagers et de riverains, regroupés pour défendre l'achèvement de la voie rapide entre Granville et Avranches.

► **Position générale :**

L'ASVEGA soutient fermement l'achèvement du projet de voie rapide. L'association insiste sur l'urgence de sortir le Sud-Manche de l'enclavement et dénonce l'« absurdité » d'un chantier engagé depuis plus de 40 ans et toujours inachevé. Elle réclame l'implication de l'État aux côtés du Département pour finaliser les 15 km restants.

► **Arguments principaux :**

- **Saturation et sécurité** : avec 17 000 véhicules/jour en moyenne (25 000 en été), l'axe est saturé et accidentogène (densité de 0,19 accident/km contre 0,15 ailleurs). Les riverains subissent nuisances sonores, fissures dans les habitations et difficultés de circulation.

- **Nécessité humaine et sanitaire** : le contournement est jugé vital pour améliorer la vie des riverains (« route de l'enfer ») et pour garantir un accès rapide aux services hospitaliers d'Avranches (urgences vitales comme infarctus/AVC).
- **Économie et emploi** : l'absence de voie rapide freine les entreprises et artisans (difficultés de recrutement, retards de livraisons, perte de compétitivité), alors que 3 500 projets d'embauche sont jugés difficiles à pourvoir en 2025.
- **Environnement et mobilités douces** : les embouteillages génèrent seize fois plus d'émissions de GES qu'un trafic fluide. La voie rapide est présentée comme une solution écologique, permettant de convertir l'axe actuel en itinéraire cyclable et sécurisé.
- **Dimension politique et budgétaire** : rappelle l'histoire du projet (première DUP en 2006, deux contournements réalisés en 2015 et 2019, trois tronçons manquants), dénonce un « non-sens budgétaire » après 5 M€ déjà dépensés.
- **Propositions concrètes** : aire de covoiturage avec ombrières photovoltaïques sur le site de l'ancienne déchèterie du Theil ; mise en valeur écologique des zones humides (exemple de la déviation de Marcey-les-Grèves).

Contribution d'Agissons pour le Climat (collectif citoyen pour la transition écologique)

*Porté par Armel Prieur, ingénieur et ancien cadre européen devenu activiste climat, fondateur de l'Association pour l'emploi sans carbone. Le collectif milite pour la mise en place d'un **compte carbone individuel** et pour une transition énergétique radicale.*

► **Position générale :**

Agissons pour le Climat ne prend pas directement position sur l'axe routier Granville–Avranches, mais son cahier est orienté contre toute politique favorisant l'augmentation des trafics routiers et des émissions. Il plaide pour des mécanismes contraignants de réduction des gaz à effet de serre, dont la mise en place d'un quota carbone individuel.

► **Arguments principaux :**

- **Compte carbone** : chaque citoyen disposerait d'un quota de carbone annuel, réduit de 6 % chaque année, géré par une agence nationale coordonnée à l'échelle européenne. Cet outil, soutenu par plusieurs ONG et repris lors de la Convention citoyenne pour le climat, est présenté comme indispensable pour atteindre -80 % d'émissions en 30 ans.
- **Urgence climatique** : rappelle les alertes du GIEC et du programme Copernicus (54 Gt CO₂eq/an au niveau mondial). Souligne que les scénarios actuels (SSP1 à SSP5) montrent une trajectoire insoutenable sans mesures radicales.
- **Changement de paradigme** : considère que l'avenir doit être construit sur des politiques de sobriété (moins de routes, plus de transports collectifs, modes doux).

- **Sensibilisation** : propose la création de mille comités locaux pour promouvoir le compte carbone, avec outils pédagogiques (film, campagnes virales, réunions locales).
- **Mobilisation citoyenne et politique** : appelle à interpeller élus et institutions pour accompagner rapidement la mise en place d'une loi-cadre climat ambitieuse.

Contribution d'Initiative Granville (association de soutien à la création et au développement d'entreprises)

Association active à Villedieu Intercom et Granville Terre & Mer, regroupant 450 entreprises adhérentes (commerçants, artisans, PME, PMI, professions libérales), représentant des milliers de salariés.

► **Position générale :**

Initiative Granville exprime un soutien affirmé à la réalisation d'une 2x2 voies entre Granville et Avranches, présentée comme l'unique solution pérenne pour désenclaver le territoire, soutenir l'économie et sécuriser les mobilités.

► **Arguments principaux :**

- **Économie et désenclavement** : l'axe est vu comme vital pour rompre l'isolement du Sud-Manche, soutenir le tourisme, faciliter le transport des marchandises et renforcer l'attractivité pour les investisseurs et créateurs d'entreprises.
- **Utilité des infrastructures existantes** : seule une 2x2 voies complète permettrait de rendre pleinement utile la déviation de Marcey-les-Grèves, aujourd'hui sous-utilisée faute de raccordement direct.
- **Santé publique** : le nouvel axe garantirait un transport rapide des patients entre les deux sites hospitaliers Avranches-Granville.
- **Sécurité routière** : rappelle que les routes à chaussées séparées sont nettement moins accidentogènes que les axes à double sens.
- **Environnement** : estime qu'une circulation fluide et l'aménagement d'aires de covoiturage permettraient de limiter l'impact environnemental des déplacements.

Contribution de la CNAMS Manche (Confédération Nationale de l'Artisanat des Métiers et des Services – antenne départementale)

Organisation représentative des entreprises artisanales de services, regroupant plus de 3 000 entreprises dans la Manche, dont 1 000 adhérents pour la structure locale.

► **Position générale :**

La CNAMS Manche soutient la réalisation de la 2x2 voies entre Granville et Avranches. Elle considère ce projet comme une priorité stratégique pour la sécurité des usagers, la compétitivité des entreprises de services et la qualité de vie des riverains.

► **Arguments principaux :**

- **Économie et délais** : l'axe actuel provoque pertes de temps, surcoûts logistiques et pénalise la marge des entreprises de services (notamment les activités de services à la personne).
- **Sécurité routière** : juge l'axe actuel dangereux, avec un risque accru d'accidents. Une 2x2 voies permettrait une circulation plus fluide et plus sûre.
- **Environnement et riverains** : les ralentissements concentrent les émissions de CO₂ et aggravent les nuisances sonores pour les riverains, parfois au-dessus des seuils réglementaires. Une fluidité accrue réduirait ces impacts.
- **Continuité territoriale** : la nouvelle infrastructure est vue comme le prolongement logique des tronçons déjà réalisés, offrant aux entreprises un réseau cohérent et sécurisé.

Contribution de l'U2P Manche (Union des Entreprises de Proximité – antenne départementale)

Organisation représentant plus de 10 000 entreprises artisanales, de services, alimentaires et professions libérales dans la Manche, dont plus de 3 000 adhérents locaux.

► **Position générale :**

L'U2P Manche soutient fermement la réalisation de la 2x2 voies entre Granville et Avranches, qu'elle considère comme indispensable à la sécurité, à la compétitivité et à la continuité territoriale.

► **Arguments principaux :**

- **Économie et entreprises** : l'axe est crucial pour les artisans, commerçants, professions libérales et services. Les trajets fréquents, notamment ceux liés aux professions médicales et hospitalières, sont ralentis et pèsent sur les marges des entreprises.
- **Sécurité routière** : l'infrastructure actuelle est jugée dangereuse. Une 2x2 voies réduirait le risque d'accidents et sécuriserait les déplacements quotidiens.
- **Environnement et riverains** : les ralentissements accentuent les émissions de CO₂ et les nuisances sonores, parfois au-dessus des seuils réglementaires. Une circulation fluide permettrait de réduire ces impacts.
- **Santé publique** : insiste sur l'importance des trajets entre les hôpitaux de Granville et Avranches pour les urgences médicales (infirmiers, personnels hospitaliers).

- **Perspectives économiques régionales** : anticipe les besoins liés aux futurs travaux dans le secteur nucléaire à Cherbourg. La fluidité de l'axe Granville–Avranches est vue comme stratégique pour permettre le transport de pièces lourdes, de matériaux et de personnel.

Contribution de la CCI Ouest Normandie (Chambre de Commerce et d'Industrie)

Représente les intérêts et attentes de près de 28 000 entreprises en Normandie. Forte implantation dans le Sud-Manche (7 500 entreprises), avec des secteurs clés : agroalimentaire, tourisme, activités maritimes et nautiques.

► **Position générale :**

La CCI Ouest Normandie soutient fortement la modernisation de l'axe Granville–Avranches, jugé vital pour le désenclavement, la compétitivité des entreprises et l'attractivité du territoire. Elle défend la réalisation d'un projet structurant mais adapté, conciliant sécurité, fluidité et respect environnemental.

► **Arguments principaux :**

- **Économie et attractivité** : l'axe est stratégique pour l'économie locale (ports, tourisme, Mont-Saint-Michel avec 2,7 millions de visiteurs en 2024). Les entreprises souffrent de l'enclavement, avec 67 % des recrutements jugés difficiles à pourvoir en 2025.
- **Sécurité routière et fluidité** : nécessité de supprimer les zones accidentogènes, sécuriser les déplacements et améliorer la desserte des zones d'activités.
- **Santé publique** : importance de la liaison rapide vers les hôpitaux d'Avranches et de Granville pour les urgences et le suivi médical.
- **Mobilités complémentaires** : bien que la route soit prioritaire, la CCI souligne la nécessité d'intégrer aussi l'optimisation du ferroviaire et des solutions alternatives de mobilité.

Contribution de la Mairie de Saint-Planchers

Commune de 1 300 habitants située au sud de Granville, directement concernée par le projet d'aménagement routier.

► **Position générale :**

La commune ne remet pas en cause le projet de contournement, mais formule une proposition technique pour améliorer la cohérence des raccordements locaux.

► **Arguments principaux :**

- **Raccordement prévu** : un giratoire dit « de Saint-Planchers » doit être créé sur la D971 au niveau du Village Touzé, avec un barreau de 600 m reliant la D472.
- **Problèmes identifiés** : la D472 présente une dangerosité à son entrée dans le bourg (virage en épingle avec la D154). De plus, la déviation prévue surplombera la D151, qui comporte déjà un hameau accidentogène (La Couperie) et une sortie complexe au Croissant.
- **Proposition de la mairie** : privilégier un raccordement de la D151 à la déviation, permettant de rejoindre Avranches via le giratoire « CCI/Intermarché ».
- **Justification financière** : la suppression du barreau D472–giratoire éviterait une dépense supplémentaire et renforcerait la sécurité.

Contribution de la CMA Normandie (Chambre de Métiers et de l'Artisanat – régionale et départementale)

Représente plus de 20 % de l'économie locale à travers les activités artisanales (bâtiment, alimentation, énergie, services de proximité). Porte la voix des artisans, salariés et professions de terrain dans le Sud-Manche.

► **Position générale :**

La CMA Normandie soutient résolument la réalisation d'une 2x2 voies entre Granville et Avranches. Elle défend un projet stratégique pour la vitalité économique du Sud-Manche, la sécurité routière et l'attractivité artisanale, tout en intégrant des aménagements « verts » et de proximité.

► **Arguments principaux :**

- **Économie artisanale** : les artisans passent beaucoup de temps sur la route (1 à 2 h/jour). Une 2x2 voies permettrait un gain de temps de 20 à 30 %, améliorant la productivité et la compétitivité.
- **Sécurité routière et santé** : les véhicules utilitaires souvent chargés nécessitent un axe sécurisé, notamment pour les artisans, taxis et transports de malades assis. Une modernisation réduirait fortement les risques d'accidents, aggravés par la météo locale.
- **Emploi et attractivité** : un axe fluide et rapide faciliterait les recrutements, fidéliserait les salariés et rendrait le territoire plus attractif face aux pôles concurrents (Caen, Rennes, Cotentin).
- **Coopération économique** : une meilleure connexion renforcerait le bassin économique Granville–Avranches et soutiendrait les filières locales (BTP, circuits courts, énergies, alimentation).
- **Équilibre territorial** : juge indispensable de renforcer le Sud-Manche alors que le Nord-Cotentin bénéficie déjà de grands projets industriels.

- **Aménagement durable** : appelle à intégrer bornes de recharge électriques, aires de covoiturage, et limiter l'étalement urbain en favorisant une desserte directe et rapide.
- **Vision politique** : considère la 2x2 voies comme un projet de territoire au service d'un développement équitable et équilibré de la Manche.

Cahiers d'acteurs du collectif "Granville Terre et Mer – 12+1 associations"

Sept cahiers d'acteurs ont été déposés par des associations membres du collectif "Granville Terre et Mer – 12+1 associations" :

- Agissons pour le Climat GTM,
- Association pour la Promotion des Ports de Granville (AAPG),
- Un Avenir avec les Saint-Pairais (UAASP),
- Manche Nature,
- La Ville à Vélo,
- Rencontres Granvillaises,
- Collectif citoyen de défense des axes ferroviaires sud-Normandie (Collectif Train).

Ces sept documents présentent un contenu quasi identique, à plus de 95 % mot pour mot, reprenant la même structure, les mêmes formulations introductives et les mêmes propositions, à l'exception de quelques variantes propres à chaque association (climat, ports, vélo, covoiturage, biodiversité, rail).

Leur traitement est donc réalisé de manière groupée, comme un cahier collectif unique exprimant une position commune du réseau associatif "GTM / 12+1".

► *Position générale :*

Le collectif exprime une **opposition nette** à tout projet de 2x2 voies continue entre Granville et Avranches, jugée contraire aux engagements environnementaux et budgétaires du département. Il défend une **modernisation sobre** de l'axe existant centrée sur la sécurité, la réduction de l'autosolisme et le développement des **mobilités alternatives** (train, vélo, covoiturage, tram-train, modes doux).

► *Arguments principaux :*

Environnement et climat :

- Le projet de contournements est jugé **incompatible avec la décarbonation** (Loi Climat et Résilience, SNBC, Accord de Paris).

- Les associations dénoncent la **consommation d'espaces agricoles et naturels** (≈1,2 ha/km), la **fragmentation des milieux** (vallée du Thar, zones humides du Croissant) et les **émissions supplémentaires de CO₂** liées à l'induction de trafic.
- Elles promeuvent au contraire une logique de **sobriété foncière et énergétique**, condition de la soutenabilité territoriale.

Mobilité et alternatives :

- Rejet unanime des contournements ; soutien au **réaménagement de l'axe actuel** (sécurisation, limitation de vitesse, traversées apaisées).
- Promotion d'un **report modal** vers les mobilités douces et collectives :
 - tram-train Granville–Avranches–Dol (Collectif Train),
 - réseau cyclable structurant (Ville à Vélo),
 - covoiturage local "Covoistop" (Rencontres Granvillaises).
- Les associations plaident pour un **schéma global de mobilités décarbonées** à l'échelle du bassin Granville–Avranches–Villedieu.

Économie et finances publiques :

- Les contournements (136 M€) sont jugés **disproportionnés** par rapport au réaménagement de l'existant (26 M€).
- Les associations défendent une approche "**qualité à coût maîtrisé**", fondée sur la requalification de l'existant, le rachat volontaire de logements exposés et l'isolation phonique.

Planification et gouvernance :

- Le collectif critique l'absence d'une **vision stratégique intermodale** intégrant le ferroviaire, le vélo et le covoiturage.
- Il appelle à **réinterroger les documents d'urbanisme** (SCOT, PLU, STRADDET) et à corriger les incohérences antérieures (urbanisation du Croissant).
- Les élus sont invités à **opter pour des solutions sobres et concertées**, respectueuses du cadre budgétaire et environnemental.

Contribution de l'AAPEGA (Association pour un Aménagement Protecteur de l'Environnement de la RD673 Granville–Avranches)

L'A.A.P.E.G.A., association de riverains du secteur du Croissant, fait partie du collectif "Granville Terre et Mer – 12+1 associations". Elle partage sa position générale mais a rédigé un **cahier autonome**, non sur le texte commun. Son contenu étant original, **il est traité à part** du groupe collectif.

► Position générale :

L'AAPEGA reconnaît la nécessité d'améliorer l'axe routier actuel pour fluidifier et sécuriser les déplacements, mais rejette l'option d'une 2x2 voies intégrale. Elle défend un projet adapté, conciliant circulation, préservation agricole et écologique, et développement des mobilités douces.

► Arguments principaux :

- **Qualité du tracé existant** : rappelle que la RD673 est historiquement rectiligne (ex-route impériale) et qu'un aménagement de la route actuelle est plus cohérent qu'une nouvelle 2x2 voies qui rallongerait inutilement les parcours.
- **Riverains et nuisances** : souligne la pression croissante dans le secteur du Croissant et la nécessité de solutions adaptées, tout en préservant les habitants des nuisances supplémentaires.
- **Mobilités durables** : plaide pour développer le réseau cyclable d'intérêt départemental, améliorer la desserte par transports en commun (Nomad interurbain, gratuité des bus locaux) et encourager le covoiturage (ex. initiative « Covoistop »).
- **Analyse des variantes de tracé (secteur du Croissant)** :
 - *Variante A* : jugée inacceptable car destructrice pour une exploitation agricole bio et très impactante sur les zones humides sensibles.
 - *Variante C* : inadaptée car maintien d'une voie urbaine élargie au cœur des habitations, aggravant les nuisances.
 - *Variante B* : considérée comme un compromis acceptable, permettant de soulager les riverains avec un impact environnemental et agricole limité.
- **Transition écologique** : considère qu'il faut rompre avec les logiques routières des années 2000 et concevoir un projet conciliant circulation, agriculture, environnement et nouvelles mobilités.

Contribution de Respire en Val de Sée (association citoyenne environnementale)

Association locale engagée dans la défense de l'environnement, de la santé et du cadre de vie des habitants. Elle mène une vigilance active face aux projets industriels et routiers jugés menaçants pour l'écologie et la justice sociale.

► Position générale :

Respire en Val de Sée s'oppose à tout retour déguisé d'un projet de 2x2 voies et plaide pour une route plus sûre intégrée à une stratégie globale de mobilité durable. L'association défend une approche fondée sur la sobriété, la justice sociale et la protection du vivant.

► Arguments principaux :

- **Climat et biodiversité** : considère que relancer une 2x2 voies est un non-sens dans le contexte de canicules, inondations, disparition du bocage et perte des zones humides. Chaque hectare artificialisé est une perte irréversible.
- **Critique du projet actuel** : bien que la 2x2 voies intégrale ait été abandonnée, le projet départemental reste trop centré sur la logique routière et ignore :
 1. une vision multimodale (train, vélo, transports collectifs),
 2. les risques climatiques (zones inondables, ruissellement),
 3. l'angle sanitaire (pollution de l'air, bruit).
- **Propositions** : développer les mobilités alternatives (train, tram-train, vélo, covoiturage), protéger les terres agricoles et zones humides, réduire les nuisances routières, lutter contre la dépendance au tout-voiture.
- **Analyse des variantes (secteur du Croissant)** :
 - *Variante A* : inacceptable (atteintes graves aux zones humides, arbres patrimoniaux, fermes bio).
 - *Variante B* : envisageable seulement si sobriété foncière et financière garanties.
 - *Variante C* : acceptable sous réserve du respect strict des riverains et milieux naturels.
- **Critique de la concertation** : dénonce une tentative de transformer la concertation en « faux référendum » pro-2x2 voies, au détriment du débat argumenté et des alternatives.

Contribution de la F RTP Normandie (Fédération Régionale des Travaux Publics)

Regroupe 400 entreprises de Travaux Publics en Normandie, actives dans la conception, construction et entretien des infrastructures de mobilité, d'énergie, d'eau et de réseaux numériques.

► Position générale :

La F RTP Normandie soutient pleinement le projet de mise en 2x2 voies de l'axe Granville-Avranches. Elle le considère comme un projet structurant essentiel pour la sécurité, le développement économique et l'attractivité du sud-Manche, compatible avec les exigences de transition écologique.

► Arguments principaux :

- **Économie et attractivité** : relie deux pôles économiques majeurs (Granville, Avranches), soutient les activités portuaires, touristiques, agricoles et industrielles. La 2x2 voies est vue comme une réponse au désenclavement, favorisant compétitivité, investissements et emploi.
- **Environnement et transition** : affirme que les TP peuvent concilier infrastructures et sobriété foncière (réduction des emprises, recyclage des matériaux, engins propres). Fluidité = baisse des consommations et émissions de CO₂. Compensation écologique prévue.

- **Sécurité et cadre de vie** : moins d'accidents grâce à la séparation des flux et suppression des carrefours dangereux ; réduction des nuisances pour les riverains via le contournement des bourgs.
- **Cohésion territoriale** : meilleure intégration au réseau normand (A84, RN175) et équité pour le sud-Manche par rapport à d'autres territoires mieux desservis.
- **Tourisme et attractivité résidentielle** : meilleure desserte des sites touristiques (Mont-Saint-Michel, port de plaisance de Granville) et confort de vie pour les habitants.
- **Innovation et résilience** : possibilité d'intégrer des équipements modernes (bornes électriques, parkings relais, enrobés acoustiques, LED intelligentes).
- **Emploi local** : chantiers générateurs d'emplois directs et indirects, effet multiplicateur sur l'économie locale.
- **Coût** : insiste sur le coût élevé de la non-réalisation (accidents, retards, perte de compétitivité). Le projet doit être vu comme un investissement de long terme.

Contribution de Nouvel élan pour Granville (association citoyenne locale)

Association loi 1901 présentée comme une « maison commune » des Granvillais, animée autour de Nicolas Germain, avec une ambition politique locale (échéance municipale).

► *Position générale :*

L'association soutient fermement l'achèvement d'une voie rapide intégrale Granville-Avranches, reprenant le tracé prévu de 2006. Elle considère cet aménagement comme un enjeu d'intérêt public majeur pour le Sud-Manche, au même titre que les infrastructures déjà réalisées en Bretagne voisine.

► *Arguments principaux :*

- **Riverains et nuisances** : décrit la RD673 comme une « route de l'enfer » : nuisances sonores, insécurité, fissures dans les maisons, ras-le-bol des habitants.
- **Usagers et économie** : l'axe est saturé (17 000 véhicules/jour, pics à 22 000), comparable à des trafics autoroutiers. Impact négatif sur artisans, entreprises, travailleurs quotidiens, zones d'activité.
- **Santé et hôpitaux** : insiste sur la nécessité d'une liaison fluide pour les interventions d'urgence et la mutualisation des hôpitaux Avranches-Granville.
- **Démographie et climat** : croissance démographique prévue (+4 500 habitants d'ici 2037) et afflux ponctuel de « réfugiés climatiques » renforcent la pression sur l'axe.
- **Environnement et compensations** : affirme qu'un trafic fluide émet moins de GES qu'un trafic embouteillé. Propose des compensations : écoducs, passages à faune, reconversion de la RD673 en itinéraire pour mobilités douces et agricoles.
- **Équité territoriale** : le Sud-Manche mérite les mêmes infrastructures que ses voisins ; dénonce un statu quo vieux de trente ans.

- **Finances** : rappelle que plusieurs millions d'euros ont déjà été engagés (foncier, études), justifiant d'achever le projet plutôt que de l'abandonner.

Contribution de l'ADRAGA (Association pour la Défense des Riverains de l'Axe Granville-Avranches)

Association regroupant environ 370 habitations et 700 riverains directement concernés par la RD673, hors contournements déjà réalisés (Sartilly, Marcey-les-Grèves).

► *Position générale :*

L'ADRAGA soutient fermement la reprise du projet initial de 2x2 voies intégrale entre Granville et Avranches. Elle considère que seule une voie express complète permettra de mettre fin aux nuisances subies depuis des décennies et de sécuriser durablement les riverains.

► *Arguments principaux :*

- **Nuisances actuelles** : bruit permanent, pollution atmosphérique (NO₂ au-dessus des seuils OMS, particules fines, risques sanitaires), vibrations, fissures dans les maisons, dévalorisation immobilière.
- **Sécurité** : difficultés d'insertion et de traversée pour les riverains, risques accrus aux arrêts scolaires, insécurité pour les engins agricoles cohabitant avec le trafic dense (17 000 à 23 000 véhicules/jour).
- **Pollution et santé** : embouteillages = émissions accrues de CO₂ et particules fines ; riverains atteints d'asthme ou de cancers. Études acoustiques confirment un dépassement massif des seuils de bruit, avec effets avérés sur le sommeil, la santé cardiovasculaire et la vigilance.
- **Environnement local** : polluants lessivés vers le Thar, qui alimente l'usine d'eau potable du bassin granvillais.
- **Critique du projet départemental 2025** : les aménagements proposés (bandes multifonctions, enrobés phoniques, murs antibruit) sont jugés inefficaces et irréalistes. Les variantes A, B et C sur les secteurs du Croissant et de la Havaudière ne régleraient pas la congestion ni les nuisances.
- **Solution défendue** : reprendre le tracé initial de la 2x2 voies (DUP 2006), déjà foncier acquis et financements engagés, pour achever les 16 km manquants. L'ancienne route pourrait être recalibrée pour mobilités douces, dessertes locales et agricoles.
- **Services publics et mobilités** : plaide pour la création de vraies pistes cyclables après délestage du trafic, extension de la ligne de bus Neva, désenclavement de Saint-Planchers par raccordement à la déviation.
- **Appui politique** : rappelle la visite de Jean Morin (Président du Conseil départemental) en janvier 2025, constatant la « détresse des riverains », et son soutien affiché à une reprise du projet.

Contribution des Écologistes (collectif politique et associatif régional)

Regroupe des militants et élus écologistes normands, s'exprimant dans le cadre de la concertation sur l'axe Granville-Avranches, avec une approche orientée vers la transition écologique, la santé publique et la justice sociale.

► Position générale :

Les Écologistes s'opposent à toute relance d'une 2x2 voies intégrale et soutiennent les variantes sobres proposées par le Département : **C (Croissant)**, **A (Havaudière)** et **B (Marcey-les-Grèves)**. Ils défendent un projet réaliste, proportionné et compatible avec les engagements climat, biodiversité et finances publiques.

► Arguments principaux :

- **Variante C (Croissant)** : aménagements localisés de sécurisation/fluidification, évitant l'artificialisation des sols et protégeant zones agricoles/humides.
- **Variante A (Havaudière)** : sécurisation des traversées, réduction des nuisances, amélioration de la qualité de vie des riverains sans nouvelle infrastructure lourde.
- **Variante B (Marcey-les-Grèves)** : optimisation des contournements existants, sécurisation des carrefours, rapport coûts/bénéfices favorable.
- **Climat et santé** : transports = 34 % des GES en France. Élargir les routes = « trafic induit ». Mobilités collectives et douces (train, bus, vélo) = vraie solution de réduction des émissions. Pollution routière = maladies respiratoires et cardiovasculaires.
- **Biodiversité** : zones humides = stockage carbone, régulation des crues, biodiversité remarquable. Les préserver = enjeu vital. Refus de nouvelles destructions (haies, trames bocagères).
- **Démographie et trafic** : Manche en déclin démographique (-9 % population active 2008–2022). Trafic stable sur la D673, pas de justification à une 2x2 voies.
- **Économie et budget** : grands projets routiers trop coûteux (8 M€/km). Département sous tension budgétaire → privilégier sobriété et alternatives.
- **Mobilités alternatives** : modernisation de la ligne ferroviaire Granville-Avranches-Rennes, tram-train, bus express, covoiturage, vélo. Considérés comme leviers structurants et moins coûteux que la route.

Contribution de Normandie Écologie (groupe politique régional d'opposition)

Créé en 2021 à la suite des élections régionales, ce groupe rassemble 11 élu·es (Les Écologistes, Génération.s, Génération Écologie) siégeant dans l'opposition au Conseil régional de Normandie.

► Position générale :

Normandie Écologie soutient exclusivement les variantes sobres du projet départemental : **C (Croissant)**, **A (Havaudière)** et **B (Marcey-les-Grèves)**. Le groupe s'oppose à toute relance d'un projet de 2x2 voies intégrale, jugée incompatible avec les orientations régionales en matière d'aménagement, de mobilité et de climat.

► Arguments principaux :

- **Aménagement du territoire et SRADDET** : les grands projets routiers lourds sont incompatibles avec les objectifs régionaux (sobriété foncière, Zéro Artificialisation Nette, protection des continuités écologiques). Les variantes C, A et B modernisent l'existant sans artificialisation massive.
- **Mobilités et transports** : la Région est autorité organisatrice (cars Nomad, TER). Préfère renforcer l'axe ferroviaire Caen-Granville-Avranches-Rennes et développer des solutions innovantes (tram-train, covoiturage, mobilités douces). Les variantes sobres libèrent des marges budgétaires pour ces investissements.
- **Développement économique et attractivité** : le Sud-Manche mise sur son identité écologique et paysagère. Les grands projets routiers risquent de banaliser les paysages et nuire au tourisme. Les variantes sobres permettent sécurité et fluidité tout en préservant le cadre de vie.
- **Transition écologique et climat** : transports = 1er poste d'émissions régionales de GES. Les variantes sobres limitent l'empreinte carbone et évitent l'effet « trafic induit ».
- **Jeunesse et formation** : souligne que les jeunes générations attendent des alternatives crédibles à la voiture individuelle ; les variantes sobres y répondent (train, vélo, covoiturage).

6.2 Analyse croisée et enseignements à tirer des cahiers d'acteurs

L'analyse des **38 cahiers d'acteurs** déposés dans le cadre de la concertation met en évidence **quatre grands ensembles de positions**, traduisant des visions contrastées de l'avenir de l'axe Granville-Avranches.

6.2.1. Répartition des positions exprimées

> **Les partisans d'une 2×2 voies continue et structurante (17 cahiers – 57 %)**
Acteurs principaux : FNTR Normandie, Transports Jourdan, MEDEF Manche, CPME Manche, CAPEB Manche, F RTP Normandie, CNAMS Manche, U2P Manche, CMA Normandie, CCI Ouest Normandie, Initiative Granville, ASVEGA, ADRAGA, Nouvel Élan pour Granville...

- Soutien affirmé à la réalisation d'une 2x2 voies intégrale, perçue comme **indispensable au désenclavement**, à la **sécurité routière** et à la **dynamisation économique** du Sud-Manche.
- Ces acteurs défendent un projet à vocation territoriale et économique, condition de **compétitivité** et d'**équité** entre le Sud-Manche et les autres pôles normands.
- La plupart reconnaissent la nécessité d'intégrer des **mesures de compensation environnementale** (zones humides, haies, bruit), sans remettre en cause la nature routière du projet.

> Les soutiens aux variantes "sobres" proposées par le Département (9 cahiers – 30 %)

Acteurs principaux : *Manche-Nature, UAASP, Les Écologistes, Normandie Écologie, mairie de Saint-Planchers...*

- Appui clair à une **modernisation de l'existant** et à une **approche pragmatique** fondée sur la sécurisation des points noirs.
- Volonté de concilier **sécurité et sobriété foncière**, en cohérence avec les objectifs **Zéro Artificialisation Nette (ZAN)**.
- Recherche d'une solution **financièrement soutenable**, mieux articulée avec les documents de planification (SCOT, SRADDET, PLUi).

> Les défenseurs d'alternatives multimodales (3 cahiers – 10 %)

Acteurs principaux : *membre de GTM, AAPEGA, Respire en Val de Sée, Agissons pour le Climat (national),...*

- Rejet d'une voie rapide intégrale jugée incompatible avec les **objectifs climatiques et budgétaires**.
- Proposition d'un **réaménagement de la RD673 sur place**, avec abaissement des vitesses et amélioration de la sécurité.
- Promotion d'un **report modal massif** vers le **ferroviaire, les transports collectifs, le covoiturage et le vélo**.
- Accent mis sur la **protection des zones humides, la justice sociale et la réduction de la dépendance automobile**.

> Les positions intermédiaires ou "éco-conditionnées" (1 cahiers – 3 %)

Acteurs principaux : *Écologie Normande et quelques acteurs locaux isolés.*

- Ouverture à une 2x2 voies **sous conditions environnementales strictes** :
 - évitement des zones humides et ZNIEFF,
 - ouvrages sur pilotis,
 - reconversion de sections en voies vertes,
 - protections acoustiques et paysagères renforcées.

En synthèse, la lecture des cahiers d'acteurs fait apparaître une **polarisation nette** entre deux visions d'un côté, une **infrastructure structurante** répondant à des enjeux de développement et de sécurité ; de l'autre, une **approche de sobriété et de mobilité décarbonée**, centrée sur l'existant et les alternatives à la route.

6.2.2 Les arguments principaux selon les positions

A. Partisans d'une 2x2 voies structurante

Les acteurs économiques et professionnels favorables à la réalisation d'une **2x2 voies intégrale** développent un argumentaire homogène, fondé sur quatre grands axes.

• Sécurité et santé publique

Ces acteurs placent la **sécurité routière** au cœur de leur argumentation. Ils estiment qu'une 2x2 voies permettrait de réduire significativement les risques d'accident grâce à la séparation des flux, la suppression des carrefours à niveau et l'amélioration des conditions de dépassement. L'accès rapide et fiable aux **hôpitaux d'Avranches et de Granville** est également présenté comme un enjeu de santé publique, notamment pour les urgences vitales (AVC, infarctus). Les zones identifiées comme les plus accidentogènes – notamment **le Croissant, la Havaudière et les traversées urbaines** – sont citées comme des priorités à traiter en premier lieu.

• Économie, emploi et équité territoriale

Le projet est considéré comme **vital pour la compétitivité du Sud-Manche**. Les entreprises artisanales, industrielles et touristiques subiraient aujourd'hui les effets du désenclavement : retards, surcoûts logistiques, difficultés de recrutement et perte d'attractivité face à d'autres territoires mieux desservis. La 2x2 voies est ainsi perçue comme un **levier d'équilibre territorial**, garantissant des conditions d'accès équitables avec les axes majeurs environnants (A84, RN175) et répondant à une attente jugée ancienne et légitime : « *finir ce qui a été commencé* ».

• Environnement et cadre de vie

Les partisans de la voie rapide défendent une vision **pragmatique et compensatrice** de l'environnement : selon eux, une circulation fluide réduirait les émissions de CO₂, les nuisances sonores et la congestion dans les bourgs traversés. La majorité reconnaît la nécessité de **mesures de compensation écologique** – plantations, écoducs, réhabilitation de haies ou de zones humides – selon la logique **Éviter, Réduire, Compenser (ERC)**, considérée comme une garantie suffisante d'équilibre entre développement et préservation.

• Gouvernance et finances publiques

Ces acteurs insistent sur le **coût de l'inaction**. Pour eux, les dépenses liées aux accidents, à la dégradation des infrastructures et à la perte d'attractivité économique excèdent largement le coût d'un aménagement structurant à long terme. Ils appellent à un **engagement clair de l'État** et à une **planification pluriannuelle** du financement, estimant que le projet doit être vu non comme une dépense, mais comme un **investissement territorial et social durable**.

B. Appui aux variantes sobres du Département

Un deuxième ensemble de contributeurs, comprenant notamment **les membres du collectif GTM, Les Écologistes, Normandie Écologie** ainsi que la **commune de Saint-Planchers**, exprime un **soutien clair à la démarche engagée par le Département**. Ces acteurs saluent une orientation plus pragmatique, privilégiant la **sécurisation ciblée et la modernisation de l'existant** plutôt qu'une nouvelle infrastructure lourde. Leur argumentaire s'organise autour de quatre grands axes.

- Pertinence de l'approche modulaire

Ces contributeurs approuvent la méthode adoptée par le Département, qui consiste à **intervenir par secteurs** selon les priorités de sécurité et de fluidité. L'accent est mis sur :

- le traitement des **carrefours accidentogènes** et des **points noirs** identifiés ;
 - la gestion des vitesses et l'amélioration de la **cohabitation entre les différents usagers** ;
 - l'intégration de **bandes multifonctions (BMF)** et de **créneaux de dépassement** uniquement là où cela est justifié ;
 - une **insertion paysagère soignée**, conciliant sécurité, cadre de vie et préservation de l'environnement.
- Sobriété foncière, ZAN et biodiversité

Les soutiens aux variantes sobres insistent sur la nécessité de **limiter l'artificialisation des sols** et de préserver les **zones humides et les continuités écologiques**. Ils privilégient des aménagements **sur l'emprise existante**, considérés comme suffisants pour améliorer la sécurité et la fluidité, et n'acceptent de nouveaux contournements **que si leur bénéfice environnemental et social est démontré**. Cette position s'inscrit pleinement dans les objectifs du **Zéro Artificialisation Nette (ZAN)** et de la **transition écologique régionale**.

- Soutenabilité budgétaire et phasage réaliste

Ces acteurs appellent à une **gestion rigoureuse des finances publiques**, en cohérence avec les capacités budgétaires du Département. Ils défendent des **choix proportionnés aux besoins réels du territoire**, privilégiant les solutions les plus efficaces au regard de leur coût. Le **phasage progressif des travaux** est vu comme un atout, permettant d'agir rapidement sur les secteurs prioritaires tout en conservant de la souplesse pour les ajustements futurs.

- Cohérence territoriale et complémentarité des mobilités

Enfin, les soutiens aux variantes sobres soulignent l'importance d'une **cohérence d'aménagement à l'échelle du bassin de vie**. Ils appellent à articuler le projet routier avec :

- les documents de planification territoriale (**SCOT, SRADET, PLUi**) ;

- la **prise en compte des flux portuaires et des zones d'activités économiques** ;
- et le développement de **modes de déplacement complémentaires** : transports collectifs (bus NEVA, lignes Nomad), **covoiturage** structuré et **réseau cyclable continu**.

C. Alternatives multimodales (opposition à une 2×2 continue)

Un troisième ensemble de contributeurs, exprime une **opposition nette à la relance d'un projet de 2×2 voies continue**. Ces acteurs plaident pour une approche alternative fondée sur la **sobriété**, la **protection du vivant** et le **report modal massif** vers des solutions de mobilité décarbonée. Leur argumentation, très structurée, s'articule autour de quatre grands volets.

- Climat, qualité de l'air et biodiversité

Les associations rappellent que la construction de nouvelles routes conduit inévitablement à une **artificialisation importante des sols** – estimée dans plusieurs cahiers à près de **1,2 hectare par kilomètre** –, à une **fragmentation écologique accrue** et à une **perte de terres agricoles et humides**. Elles considèrent qu'un tel projet serait **incompatible avec les objectifs nationaux de neutralité carbone et de Zéro Artificialisation Nette (ZAN)**. Plusieurs contributions évoquent également les **coûts sanitaires liés à la pollution atmosphérique et au bruit**, estimant qu'ils excèdent largement les bénéfices escomptés d'un aménagement routier.

- Efficacité contestée du modèle routier

Ces acteurs remettent en cause la logique même du projet, dénonçant l'**effet de trafic induit** : selon eux, l'élargissement d'une route attire davantage de véhicules sans résoudre durablement les congestions. Ils s'appuient sur les données disponibles du Département, qui montrent une **accidentologie relativement localisée** (en moyenne **0,19 accident/km**, concentrée sur quelques zones sensibles comme le **secteur du Croissant**). Plutôt qu'une infrastructure lourde et coûteuse, ils préconisent des **traitements ciblés** sur ces secteurs à risque, jugés suffisants pour améliorer la sécurité et la fluidité.

- Justice sociale et accessibilité

Ces collectifs mettent également en avant la dimension **sociale de la mobilité**, rappelant qu'une part importante des habitants du Sud-Manche – jeunes, seniors ou ménages modestes – **ne dispose pas d'un véhicule individuel**. Ils défendent donc la création d'**alternatives abordables et inclusives**, combinant transports collectifs renforcés, **lignes ferroviaires de proximité, covoiturage et parkings-relais**.

- Propositions concrètes et locales

Ces cahiers se distinguent par la richesse de leurs propositions opérationnelles :

- **abaissement des vitesses** sur les traversées urbaines et zones denses ;
- installation de **feux tricolores intelligents, radars et murs antibruit ciblés** ;
- **réaménagement sur place de la RD673**, plutôt que construction de nouveaux contournements ;
- développement de **pistes cyclables continues et sécurisées** ;
- **remise à niveau de la ligne ferroviaire Folligny–Avranches–Pontorson**, voire création d'un **tram-train** interurbain ;
- déploiement du dispositif **CovoïStop** et d'**aires de covoiturage aménagées** sur les pôles de mobilité.

D. Positions “hybrides”/éco-conditionnées

Une minorité d'acteurs adopte une **position intermédiaire**, reconnaissant la nécessité d'une amélioration significative de l'axe routier, tout en appelant à une **exemplarité environnementale sans précédent** si une 2×2 voies devait voir le jour. C'est le cas notamment d'**Écologie Normande**, ainsi que de quelques **élus et acteurs locaux** prônant une approche de compromis entre performance routière et exigence écologique.

- **Un projet “pilote” de conciliation**

Ces acteurs n'excluent pas la possibilité d'une voie rapide continue, mais uniquement sous la forme d'un **projet exemplaire** conciliant **efficacité routière, santé publique et innovation environnementale**. Ils formulent plusieurs conditions claires :

- **éviter** les zones humides et naturelles sensibles, notamment la **vallée du Thar** et les **ZNIEFF** recensées ;
- **réduire** au maximum les impacts fonciers et hydrauliques, par des solutions techniques adaptées (ouvrages sur **pilotis**, franchissements faunistiques, bassins tampons) ;
- **compenser** les atteintes résiduelles selon un **ratio élevé** et un **suivi écologique pluriannuel**, garantissant la pérennité des milieux restaurés ;
- intégrer des **protections acoustiques et paysagères** renforcées pour préserver la qualité de vie des riverains ;
- enfin, **reconvertir l'actuelle RD673** en **voie douce ou agricole**, favorisant les mobilités actives et la desserte locale.

6.2.3 Lignes de fracture et points de convergence

L'examen des cahiers d'acteurs met en évidence plusieurs **lignes de fracture structurantes** au sein du débat, traduisant des visions divergentes du développement territorial et de la transition écologique dans le Sud-Manche. Ces clivages, bien que marqués, s'accompagnent toutefois de **points de convergence notables**, témoignant d'une volonté partagée d'améliorer la sécurité et la qualité de vie le long de l'axe Granville–Avranches.

Lignes de fracture

1. Le modèle d'aménagement

La principale divergence porte sur la **nature même du projet** :

- d'un côté, les partisans d'une **voie rapide complète** défendent un aménagement structurant garantissant la **sécurité, la fluidité et l'égalité d'accès** entre les territoires ;
- de l'autre, les défenseurs d'une **modernisation sobre** prônent une approche fondée sur la **réutilisation de l'existant**, la **maîtrise foncière** et le **report modal** vers les transports collectifs, le ferroviaire, le vélo et le covoiturage. Ce clivage illustre deux visions du développement territorial : l'une, fondée sur l'investissement routier comme moteur économique ; l'autre, sur la transition vers une mobilité plus décarbonée et intégrée.

2. L'empreinte foncière et écologique

Le second point de tension concerne la **gestion des impacts environnementaux** :

- les acteurs économiques et institutionnels favorables à la 2×2 voies acceptent le principe de **compensation écologique**, considérée comme un outil d'équilibre entre aménagement et préservation ;
- à l'inverse, les associations et collectifs environnementaux défendent une logique d'**évitement strict**, jugeant la compensation insuffisante pour répondre aux enjeux de **biodiversité, de zones humides et de trames écologiques**. Cette fracture reflète deux approches de la planification environnementale : l'une curative et régulée, l'autre préventive et restrictive.

3. La temporalité et la soutenabilité du projet

Enfin, les positions divergent sur la **vitesse et l'échelle de mise en œuvre** :

- les soutiens à la 2×2 voies plaident pour **“agir vite et fort”**, en achevant les **15 à 16 km manquants** afin de répondre à une attente considérée comme ancienne et urgente ;
- les partisans de la sobriété privilégient au contraire un **“agir ciblé et soutenable”**, concentré sur les **points noirs prioritaires** et compatible avec les **contraintes budgétaires et les objectifs ZAN**. Ce débat sur le calendrier traduit une tension entre **urgence politique et responsabilité environnementale et financière**.

Points de convergence

Malgré ces divergences, plusieurs éléments de consensus se dégagent :

- **La sécurité routière** constitue une priorité absolue, reconnue par l'ensemble des contributeurs. Tous s'accordent sur la nécessité de **sécuriser les points noirs**, de réduire les vitesses excessives et d'améliorer les traversées piétonnes et agricoles.
- **La complémentarité des mobilités** fait l'objet d'un accord large : même les partisans d'une 2x2 voies plaident pour le développement du **covoiturage**, des **aires de stationnement sécurisées**, des **liaisons cyclables continues** et d'une **offre ferroviaire renforcée**.
- Enfin, la majorité des acteurs expriment un attachement commun à une **concertation continue** et à une **transparence accrue** sur les impacts environnementaux et les choix techniques, dans un souci de dialogue durable entre élus, habitants et institutions.

Ainsi, au-delà des divergences d'approche, la concertation fait émerger un terrain de discussion partagé autour d'un objectif commun : **améliorer durablement la sécurité, la cohérence et la soutenabilité des mobilités dans le Sud-Manche**.

7. Conclusion du bilan des dispositifs de concertation

Le Département de la Manche tire de cette concertation un bilan contrasté mais riche d'enseignements. Par son ampleur et la diversité des dispositifs mis en œuvre, la démarche a permis d'assurer une large information du public et d'ouvrir un espace de dialogue autour de la modernisation de l'axe Granville-Avranches. Les 45 000 visites du site internet, les nombreuses participations aux réunions publiques et les plus de 1 200 contributions déposées témoignent d'un intérêt réel pour le devenir de cet axe structurant.

Cependant, cette concertation a également révélé ses limites. Elle a été, en partie, **dévié de son objet initial** : la présence persistante du souvenir du projet historique de mise à 2x2 voies, abandonné depuis plusieurs années, a fortement influencé les échanges. Une part importante des interventions et des contributions s'est focalisée sur cette ancienne option, bien plus que sur les variantes effectivement soumises à la concertation. Ce contexte a parfois empêché de concentrer le débat sur les propositions concrètes de modernisation progressive aujourd'hui portées par le Département. Les arguments du Département, s'appuyant en outre sur des éléments étayés de réglementation et sur des avis des services de l'Etat, concluant à l'impossibilité de la réalisation du projet de 2006, n'ont pas été entendus.

Sur le plan méthodologique, plusieurs **biais déjà identifiés** invitent à une lecture prudente des résultats. La forte proportion de contributions anonymes (près de la moitié du total), la présence de doublons et la surreprésentation de certaines communes du nord de l'axe (Granville, Saint-Pair-sur-Mer) par rapport à d'autres secteurs moins mobilisés limitent la représentativité territoriale de l'exercice. S'ajoute le biais structurel propre à toute concertation volontaire : la participation repose

sur l'engagement individuel, et ne peut donc refléter fidèlement la diversité de la population ou la distribution réelle des opinions sur le territoire.

À ces limites s'ajoute un **biais supplémentaire** : parmi les participants s'étant réellement exprimés sur les variantes d'aménagement proposées, la majorité se compose de personnes **non favorables à la relance d'une 2x2 voies** et souvent porteuses d'une **sensibilité environnementale affirmée**. Cette configuration a mécaniquement orienté les préférences exprimées vers les **solutions les plus sobres**, celles qui limitent la consommation foncière, la création d'infrastructures neuves et l'artificialisation des sols.

Ces éléments ne remettent pas en cause la qualité du dispositif ni l'intérêt des enseignements recueillis. Ils rappellent simplement que la concertation reflète avant tout la voix de ceux qui ont choisi d'y participer, et non celle de l'ensemble des usagers de l'axe. Pour le Département, ces résultats constituent néanmoins une base précieuse : ils traduisent un attachement fort du territoire à une approche progressive, pragmatique et respectueuse de l'environnement, tout en soulignant la nécessité de poursuivre le dialogue sur les besoins de mobilité et de développement à long terme.

8. La décision du Département de la Manche

À la lumière de cette concertation, le Département décide de poursuivre la stratégie d'aménagement progressive adoptée en 2023. L'option de retour à une voie express de bout en bout ou de 2x2 voies reste donc exclue, car elle aurait pour conséquence :

- un décalage de calendrier de plusieurs années, préjudiciable aux usagers et aux riverains ;
- un risque élevé de non-aboutissement pour des raisons réglementaires, sans effet tangible sur les problèmes actuels à court terme.

Il convient également de rappeler qu'une telle option impliquerait, au regard de la séquence « éviter, réduire, compenser », de nouvelles études et acquisitions foncières sur un tracé probablement différent de celui envisagé en 2006.

La modernisation de l'axe s'inscrira ainsi dans une logique d'actions progressives et concrètes :

- à court terme :
 - la réalisation de bandes multifonctions entre le giratoire de la CCI et le hameau de la Havaudière, ainsi qu'au sud de Sartilly-Baie-Bocage,
 - la mise en œuvre d'aménagements de sécurisation dans le hameau de la Havaudière,

le tout à compter de l'automne 2026, selon les capacités budgétaires du Département.

- à moyen terme, des aménagements ciblés de sécurité et de fluidité, soumis à autorisations administratives, pour un coût global du projet, sur la base des estimations préalables, est évalué à 67,3 millions d'euros :
 - secteur du Croissant : réalisation de la variante A, plus fluide malgré un tracé plus long, et limitant les nuisances pour les zones habitées le long de l'axe existant. Les impacts résiduels sur les habitations en retrait et les espaces agricoles, enjeu

largement souligné lors des ateliers et des contributions, feront l'objet d'une étude approfondie en vue de proposer, le cas échéant, des mesures d'atténuation et de compensation adaptées à chaque situation, au fur et à mesure de l'avancement des investigations techniques ;

- réalisation de créneaux de dépassement au sud de Saint-Pierre-Langers, intégrant la sécurisation de l'intersection avec la D 143 ;
- secteur Sartilly-Baie-Bocage / Marcey-les-Grèves : réalisation de la variante C, qui constitue un compromis équilibré entre sécurité, fluidité et respect de l'environnement. Elle s'appuie sur le tracé existant avec création de créneaux de dépassement et sécurisation des accès, en particulier ouvrage de franchissement par la RD 241, ainsi que la réalisation d'une optimisation de l'extrémité du contournement de Marcey Les Grèves.

De plus, conscient des difficultés rencontrées par les habitants des hameaux de La Maréchalerie, du Thar et La Havaudière, le Département lancera de nouvelles études en vue de réaliser un contournement en tracé neuf à plus long terme de ce secteur.

Par ailleurs, le Département engagera un travail partenarial avec les communes concernées, la Communauté d'agglomération Mont-Saint-Michel Normandie et la Communauté de communes Granville Terre et Mer, afin de développer le covoiturage, les transports collectifs et les mobilités actives.

Enfin, le Département poursuivra le dialogue avec les acteurs locaux et la population tout au long des prochaines étapes du projet, afin d'ajuster le projet aux attentes exprimées et aux enjeux environnementaux.

9. Réponses aux garants

9.1 Observations des garants sur le déroulement de la concertation

Demande de précisions et/ ou recommandations		Réponse du/ des maître(s) d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée	
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 ?	<p>Selon l'article L.151-1 du Code de la voirie routière, les routes express sont « des routes ou sections de routes appartenant au domaine public de l'Etat, des départements, ou des communes, accessibles seulement en des points aménagés à cet effet, et qui peuvent être interdites à certaines catégories d'usagers et de véhicules. »</p> <p>Les voies express sont des routes à accès réglementé où la voie est interdite aux piétons et animaux, aux véhicules sans moteur, aux véhicules à moteur sans immatriculation et aux voitures sans permis. Les cycles, les tricycles et les quadricycles à moteur dont le poids à vide est inférieur ou égal à 550 kg et dont la puissance du moteur n'excède pas 15 kW ainsi que les véhicules agricoles n'y sont pas autorisés non plus.</p> <p>Ces voies peuvent présenter des profils en travers variés de type 2x2 voies, 2x1 voies ou 2+1 voies, avec ou sans séparation des flux.</p> <p>Nous n'avons en revanche aucune idée de ce que le public entendait par ce terme, dont le concept est de toute façon en dehors du projet débattu et présenté.</p>	
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 ?	<p>Pour rappel, le Département, en tant que gestionnaire des infrastructures routières, ne détient pas de compétence directe en matière de mobilités, celles-ci relevant des autres collectivités territoriales, et notamment des autorités organisatrices de la mobilité (AOM).</p> <p>Néanmoins, le Département manifeste la volonté de collaborer étroitement avec ces acteurs afin que l'axe Granville-Avranches puissent intégrer les différents modes de déplacements que son les transports en commun et les mobilités actives.</p> <p>Dans le cadre de la concertation continue relative au projet, un travail collaboratif avec les AOM sera donc engagé notamment pour définir le besoin en aires de covoiturage innovantes, multimodales (intégrant des arrêts de bus, des stationnements et garage sécurisés pour les vélos, des bornes de recharge...) et performantes conçues pour répondre aux attentes des usagers et constituer une alternative compétitive à l'usage individuel de la voiture.</p> <p>En parallèle, une réflexion sera aussi menée concernant les besoins en liaisons cyclables pour les déplacements ayant pour origine/destination le domicile/travail. En effet, la liaison touristique est déjà traitée au travers la mise en place du Réseau Cyclable d'Intérêt Départemental.</p>	

Demande de précisions et/ ou recommandations		Réponse du/ des maître(s) d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée
Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse		
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 ?	<p>Les solutions de contournement global de la zone située entre La Havaudière et La Maréchalerie sont des options qui n'ont pas été étudiées. Le département, souhaitant agir rapidement, et au vu de l'inefficacité probable de l'option B présentée au niveau de La Havaudière, va rester sur le court terme sur une solution de maintien de l'axe, qui sera accompagnée comme pour le reste de l'axe de mesures visant à améliorer son insertion locale (protections anti-bruit, réfection de la couche de roulement en enrobé phonique...).</p> <p>Néanmoins, nous sommes conscients des attentes fortes des secteurs de La Maréchalerie, du Thar et de La Havaudière. Le département va donc engager une étude visant à contourner sur le plus long terme l'ensemble du secteur, dans le respect des règles juridiques.</p>
4	Les contributions ont fait apparaître des propositions alternatives ainsi que des interrogations et des préoccupations particulières. Il vous appartient d'y apporter réponse.	Voir diverses réponses ci-dessous

9.2 Réponses apportées par le maître d'ouvrage

9.2.1 Les propositions alternatives d'aménagement

(108 contributions identifiées)

Les contributions s'écartant du scénario départemental convergent vers une pluralité de pistes dites "alternatives", cherchant à concilier **sécurité, cadre de vie et sobriété foncière**. Ces propositions traduisent une recherche d'efficacité locale sans bouleversement territorial.

N°	Propositions	Exemples de verbatim	Réponses du Département
1	Amélioration ciblée de l'existant : élargissement ponctuel des virages, réfection des enrobés, sécurisation des carrefours dangereux, meilleure visibilité nocturne, ajout d'îlots directionnels et tourne-à-gauche.	<i>"On n'a pas besoin de tout casser, juste de corriger ce qui ne va pas."</i> <i>"Un bon entretien, quelques virages élargis et une vraie signalisation, ce serait déjà énorme."</i>	Le projet choisi répond à ces besoins de la façon la plus mesurée possible.
2	Créneaux de dépassement alternés (2+1 voies) : aménagement de créneaux de dépassement sur les tronçons les plus fréquentés, transitions douces, marquage renforcé et signalisation adaptée.	<i>"Des bouts de trois voies là où ça coince, pas besoin d'autoroutes."</i> <i>"Ce serait plus réaliste qu'une voie double sur 20 km."</i>	Le projet choisi répond, notamment par la réalisation de créneaux de dépassement, à cette demande.
3	Réduction des vitesses et ralentisseurs à l'approche des bourgs : chicanes, radars pédagogiques, feux tricolores à détection, plateaux ralentisseurs aux entrées d'agglomération.	<i>"C'est dans les traversées qu'on a peur, pas sur la grande route."</i> <i>"Les gens arrivent à 90 km/h à la sortie du hameau, il faut des plateaux, pas des promesses."</i>	Le principal bourg de la section (La Havaudière) sera sécurisé à l'automne 2026.
4	Voies et bandes dédiées aux vélos et piétons : pistes cyclables séparées, trottoirs élargis, liaisons sécurisées entre zones d'habitat, écoles et zones d'emploi, passages piétons protégés.	<i>"Un gamin qui va au collège à vélo doit pouvoir le faire sans risquer sa vie."</i> <i>"On parle d'avenir : il faut penser vélo, trottinette, marche, pas seulement voiture."</i>	Comme déjà évoqué plus haut, le Département mènera une réflexion sur les besoins en aménagements cyclables pour des usages quotidiens pour les déplacements ayant pour origine/destination le domicile travail.
5	Développement du covoiturage et des transports collectifs : lignes de bus express entre Granville et Avranches, navettes locales aux heures de pointe, parkings de covoiturage aux échangeurs, intégration dans un plan de mobilité globale.	<i>"Ce n'est pas la route qu'il faut agrandir, c'est le nombre de bus."</i> <i>"On ferait mieux de mettre l'argent dans un vrai service public de transport."</i>	Un travail sera mené avec les autorités organisatrices de mobilités locales à ce sujet, en vue d'envisager des aménagements d'infrastructures permettant des arrêts sécurisés et favorisant l'intermodalité.
6	Création de voies lentes ou agricoles parallèles : bande multifonction protégée, voie latérale dédiée ou partagée entre engins agricoles, cyclistes et véhicules de service.	<i>"Les tracteurs sont obligés de rouler sur la grande route, c'est dangereux pour tout le monde."</i> <i>"Une bande lente pour les engins agricoles, ça éviterait bien des frayeurs."</i>	L'essentiel du tracé sera équipé par des bandes multifonctions et/ou créneaux de dépassement, ce qui permettra une meilleure insertion des véhicules lents. Il n'est en revanche pas envisagé de voies latérales (sauf au niveau des contournements neufs ou

N°	Propositions	Exemples de verbatim	Réponses du Département
			des créneaux de dépassement en fonction des besoins pour assurer la desserte locale des parcelles riveraines), dans un souci de préservation du foncier.
7	Restriction du transit poids lourds : limitation du transit de poids lourds non locaux, plages horaires restreintes, déviation vers d'autres axes structurants.	<i>"Les camions réveillent tout le hameau à 5 h du matin." "Qu'ils passent ailleurs, on ne peut plus respirer ici."</i>	La RD673 est un axe structurant du département, avec des alternatives peu crédibles et très longues. Il est en outre inclus dans les axes à grande circulation par arrêté ministériel. Il n'est pas envisagé ce type de mesure qui serait bien trop impactante pour la desserte du granvillais. En outre il est rappelé que la grande majorité du trafic de l'axe est du trafic local desservant des pôles d'activités du secteur, la mesure serait totalement inefficace.
8	Réduction des nuisances sonores : enrobés phoniques, merlons et haies anti-bruit, double vitrage acoustique pour les habitations riveraines.	<i>"La route ne s'arrêtera pas de passer, alors qu'au moins elle fasse moins de bruit." "Des murs végétalisés, des haies ou du goudron phonique, ce n'est pas du luxe."</i>	Ces dispositifs seront étudiés avec le plus grand soin, dans le respect de la réglementation, dans le cadre des études préalables à l'enquête publique.
9	Aménagements de contournements légers ou partiels : mini-contournements des zones les plus accidentogènes ou congestionnées, optimisation des giratoires existants.	<i>"Pas besoin de 15 km neufs, mais contourner deux hameaux suffirait à tout changer." "Le problème, c'est le Croissant et la Havaudière, pas toute la route."</i>	L'option présentée et choisie répond totalement à cette suggestion.
10	Traitement du centre-bourg de Marcey-les-Grèves : feux tricolores, aménagements dissuasifs, priorités modifiées pour forcer le report de circulation vers le contournement.	<i>"Il faut qu'on rallonge le temps de parcours dans le centre, sinon personne ne prendra le contournement." "Des feux, des chicanes, un vrai ralentissement : c'est ça qui fera fuir le transit."</i>	Les études de trafic montrent en effet qu'un allongement du temps de parcours au sein du bourg de Marcey-Les-Grèves favoriserait une diminution du trafic dans le bourg au bénéfice de la déviation. Un travail en ce sens est mené depuis 2020 avec la commune, et se poursuivra dans les années qui viennent.
11	Rachat ou déplacement de maisons riveraines : indemnisation et rachat ciblé de logements situés en zones à forte nuisance pour élargissement local ou mise en sécurité.	<i>"On vit collés à la route, les murs tremblent. Racheter ces maisons, ce n'est pas absurde, c'est humain." "Mieux vaut déplacer dix familles que laisser cent vivre dans le bruit et la poussière."</i>	De telles options nécessitent une analyse juridique précise, qui seront regardées dans le cadre des études ultérieures.
12	Mesures de protection paysagère et environnementale : replantations, haies bocagères, corridors écologiques, compensation paysagère locale.	<i>"On veut moins de route, mais plus de haies." "Chaque arbre compte, mais les gens aussi : faisons un projet qui respecte les deux."</i>	Dans le cadre de l'étude du projet d'aménagement retenu, le Département mettra en place la séquence « Eviter, Réduire et Compenser » afin de limiter les impacts sur les milieux naturels et le paysage mais aussi de compenser ces impacts par la mise en œuvre de mesures compensatoires adaptées. Ces dernières pourront intégrer la plantation de haies pour reconstituer le maillage bocager, faciliter l'intégration paysagère des aménagements neufs et la reconstitution de corridors écologiques...
13	Propositions originales ou techniques	<i>"Pourquoi ne pas enterrer la route sur quelques mètres sous les hameaux sensibles ?" "Un viaduc sur pilotis pour franchir la vallée, ça éviterait d'abîmer les zones humides." "Et si on faisait une tranchée couverte sur 200 mètres ?"</i>	Les options proposées ne sont pas très réalistes d'un point de vue économique par rapport aux options pragmatiques proposées au dossier de concertation. Il n'est pas envisagé de les étudier.

9.3 – Recommandations des garants

	Demande de précisions et/ou recommandations	Réponse du/des maître(s) d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée
Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participants		
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	Tous les éléments consultables sur concertation-granvilleavranches.fr tout au long de la concertation sont désormais accessibles sur <i>manche.fr</i> . De plus, tous les nouveaux éléments relatifs à ce projet seront ajustés au fur et mesure sur ce site.
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.	Dans la continuité de la démarche de dialogue local engagée autour du projet, le Département s'engage à informer les élus locaux, puis le grand public, des enseignements tirés de la concertation ainsi que des éléments ayant conduit à sa décision. Une communication dédiée sera organisée à cet effet, de même que durant la poursuite des études.
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 ?	Les choix d'aménagements validés par le Département ne portent pas sur la réalisation d'une voie express. Néanmoins, le public et les acteurs locaux continueront d'être associés à la poursuite des études du projet retenu par le Département dans le cadre de la concertation continue.
4	Préciser les modalités prévues pour la conduite de la concertation continue jusqu'à l'enquête publique	Les modalités de concertation continue seront décidées ultérieurement, dans le cadre des processus habituels de gestion de projet du département.
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.	Dans le cadre de la concertation continue, le Département s'engage à continuer d'informer le grand public, ainsi que les acteurs locaux de la poursuite des études et de ses avancées jusqu'à l'obtention de l'ensemble des autorisations réglementaires nécessaires à sa réalisation. Les instances de gouvernance déjà en place (comités de pilotage notamment) continueront à être organisées.

Coordonnées :

Maison du Département
98 route de Candol - 50050 SAINT-LÔ
02 33 05 55 50

manche.fr

