2A

APPROBATION

Plan Local d'Urbanisme

Conforme à la loi portant Engagement National pour l'Environnement (Grenelle 2) et à la loi ALUR

GRANVILLE NORMANDIE

RAPPORT DE PRESENTATION
Tome 1
8- Analyse des déplacements

atelier du CANAL

Révision arrêtée le :
21 septembre 2016

Révision approuvée le :
29 mai 2017

Modification simplifiée N°1 approuvée le :
03 mars 2020

1 : Délibération
2 : Rapport de présentation
3 : PADD
4 : Orientations d'aménagement et de programmation
5 : Documents graphiques
6 : Règlement
7 : annexes.

Sommaire

INTRODUCTION : 393

1. PRESENTATION DES PRINCIPAUX FLUX DE CIRCULATION : 394

1.1 Analyse des circulations pendulaires (liaison domicile travail) : 394

1.2. Les réseaux de transport à l'échelle départementale et nationale : 396

1.3. Présentation des principaux pôles générateurs de flux de circulation : 397

2. ANALYSE DES DONNEES RECUEILLIES SUR LE TRAFIC ET LES CIRCULATIONS : 399

2.1. Analyse des données quantitatives : campagne de comptages routiers : 399

2.2. Analyse des données qualitatives : enquête origine/destination.....403

3. ANALYSE FONCTIONNELLE DES CIRCULATIONS 406

3.1. Localisation des différents dysfonctionnements dans le transit routier : 406

3.2. Les déplacements automobiles dans le centre-ville 407

3.3. Présentation des mode de déplacements alternatifs à la voiture : 408

3.4. Analyse de l'offre en stationnements : 412

3.5. Les projets routiers à venir : 414

Introduction :

L'analyse des circulations routières, cyclistes et piétonnes est un élément important de la phase de diagnostic, au regard des spécificités de la ville de Granville :

- une implantation sur un cap,
- une densité urbaine forte,
- des pôles économiques et touristiques organisés autour du port et du coeur de ville, sur la partie occidentale de la commune.

Une étude de trafic de l'agglomération Granvillaise a été réalisée en 2004-2005. Elle a été commanditée par le Conseil Général 50 auprès des cabinets CID et Dynalogic, dans le cadre des études complémentaires menées en accompagnement du projet portuaire. Son objectif est d'analyser les impacts du projet d'extension portuaire en terme de circulation. Elle a été l'occasion de réaliser un diagnostic exhaustif sur toute la commune, et de proposer des solutions sur les abords du port, mais aussi de façon plus générale sur le réseau principal de circulation. Le diagnostic de cette étude est résumé dans les pages suivantes, la prise en compte des propositions étant ensuite détaillée dans le projet exposé dans le reste du dossier de PLU.

A partir des constats exposés dans cette étude, le PLU propose un diagnostic global, permettant de mieux comprendre les enjeux de la politique des déplacements sur la commune de Granville pour les 15 prochaines années.

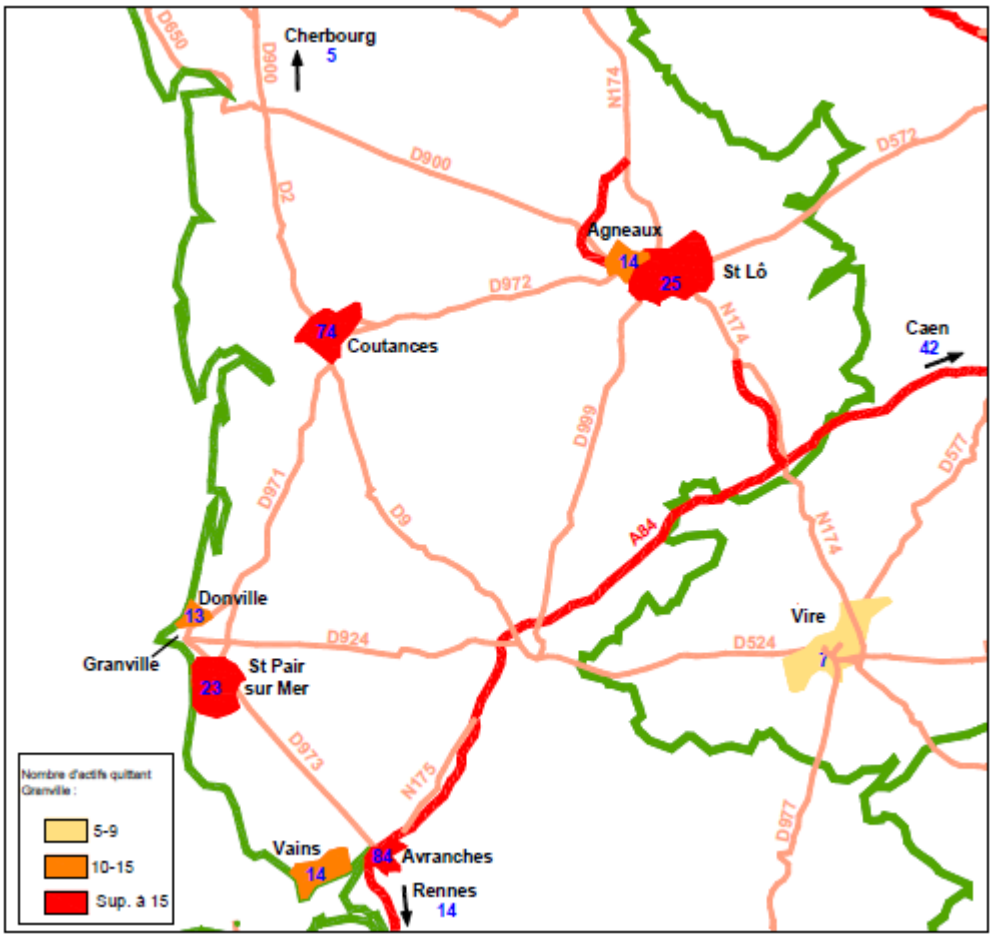
Une étude portant spécifiquement sur la problématique du stationnement dans le coeur de ville a été menée par le cabinet ITEM a partir de la fin 2016. Les éléments de constat et d'enjeux sont intégrées dans le présent chapitre du PLU.

1. Présentation des principaux flux de circulation :

1.1 Analyse des circulations pendulaires (liaison domicile travail) :

Les données présentées sont issues du recensement de 1999 de l'INSEE, les recensements plus récents n'apportant plus d'informations aussi fines en terme de déplacements quotidiens. Ces information de 1999 permettent de comprendre les grands principes d'entrée et de sortie du territoire communal pour les déplacements domicile- travail.

- Destination des actifs sortant de Granville pour travailler :

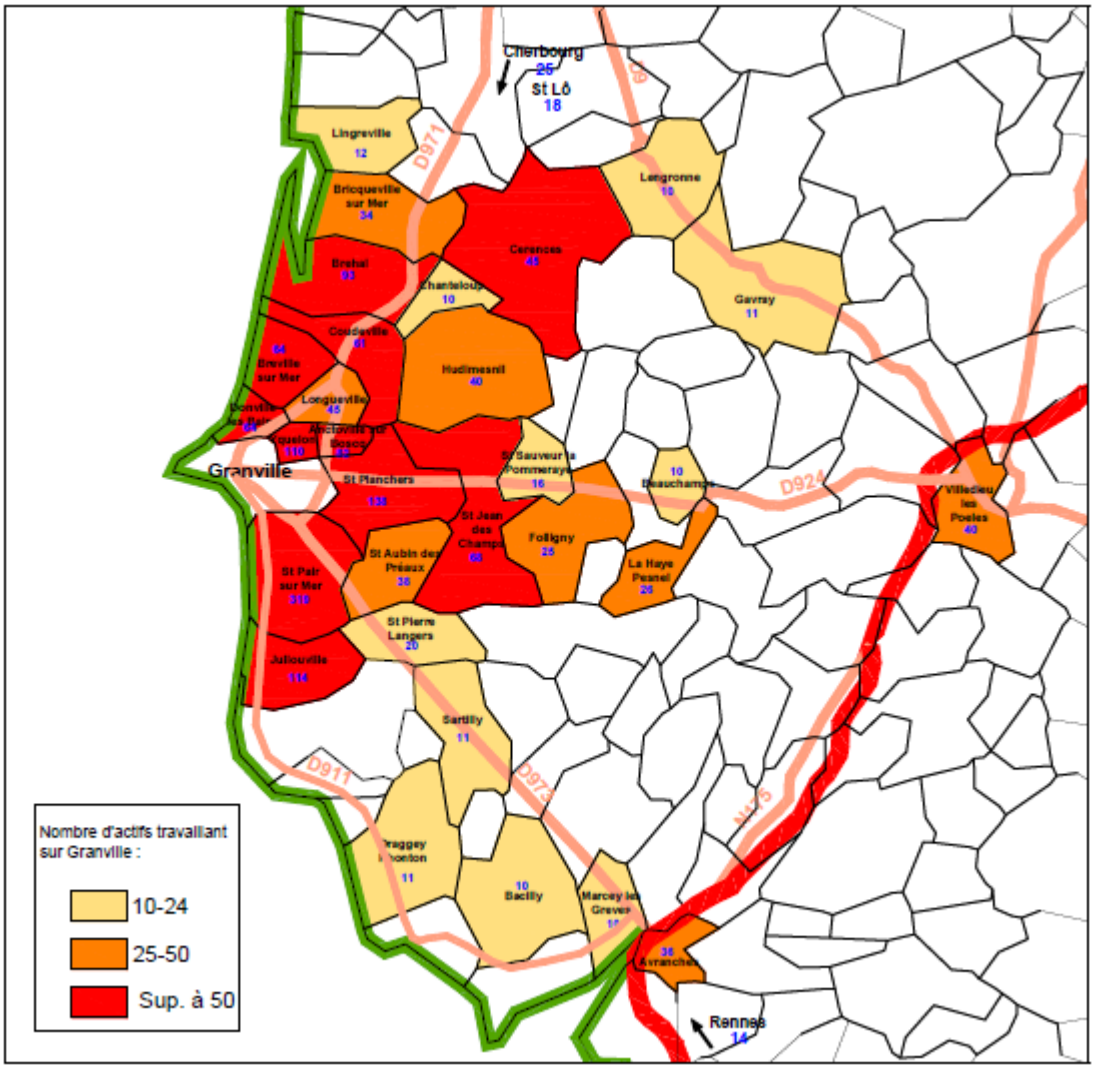


Les principales destination des actifs sortant de Granville pour travailler sont :

- les **petits pôles d'emplois** très proches de Granville : Donville les Bains (13 personnes) et St Pair sur Mer (23).
- les **principaux pôles économiques** du département : Avranches-Vains (98 au total), Coutances (74) puis St-Lô - Agneaux (39), et à une moindre mesure Cherbourg (5).
- les **grands pôles économiques régionaux** : Caen (42) et Rennes (14).

Toutes ces migrations empruntent les trois axes principaux irriguant Granville : les routes de Coutances (RD 971), Villedieu les Poeles (RD 924) et Avranches (RD 973).

- **Provenance des actifs venant travailler sur Granville** :



Granville est un pôle économique majeur du département, la commune attire donc des actifs sur un vaste secteur, jusqu'à entrer en concurrence face aux autres pôles économiques (Saint-Lô, Coutances, Avranches, ...). On peut distinguer deux espaces dans son aire d'attraction :

- au nord et à l'est : Granville n'est concurrencé que par Coutances, Saint Lô, voire Villedieu les Poeles, son aire d'influence est donc assez importante (jusqu'à une vingtaine de kilomètres).
- au sud, Granville entre rapidement en concurrence avec Avranches, son aire d'influence est moins grande, mais ce secteur lui apporte beaucoup d'actifs en provenance de St Pair sur Mer et Jullouville, deux villes assez peuplées et très proches de Granville.

En conclusion, Granville attire des actifs sur un vaste territoire périphérique, profitant de l'absence de pôles d'emplois concurrents à proximité. Cette attractivité génère des flux de circulation quotidienne importants, répartis sur les trois axes principaux, avec la particularité du sud où la voie littorale (RD 911) capte une partie du transit provenant de St Pair et Jullouville.

1.2. Les réseaux de transport à l'échelle départementale et nationale :

- Axes routiers : Depuis l'ouverture de l'autoroute des Estuaires (A 84), Granville est à 1 heure de Rennes et 50 minutes de Caen.

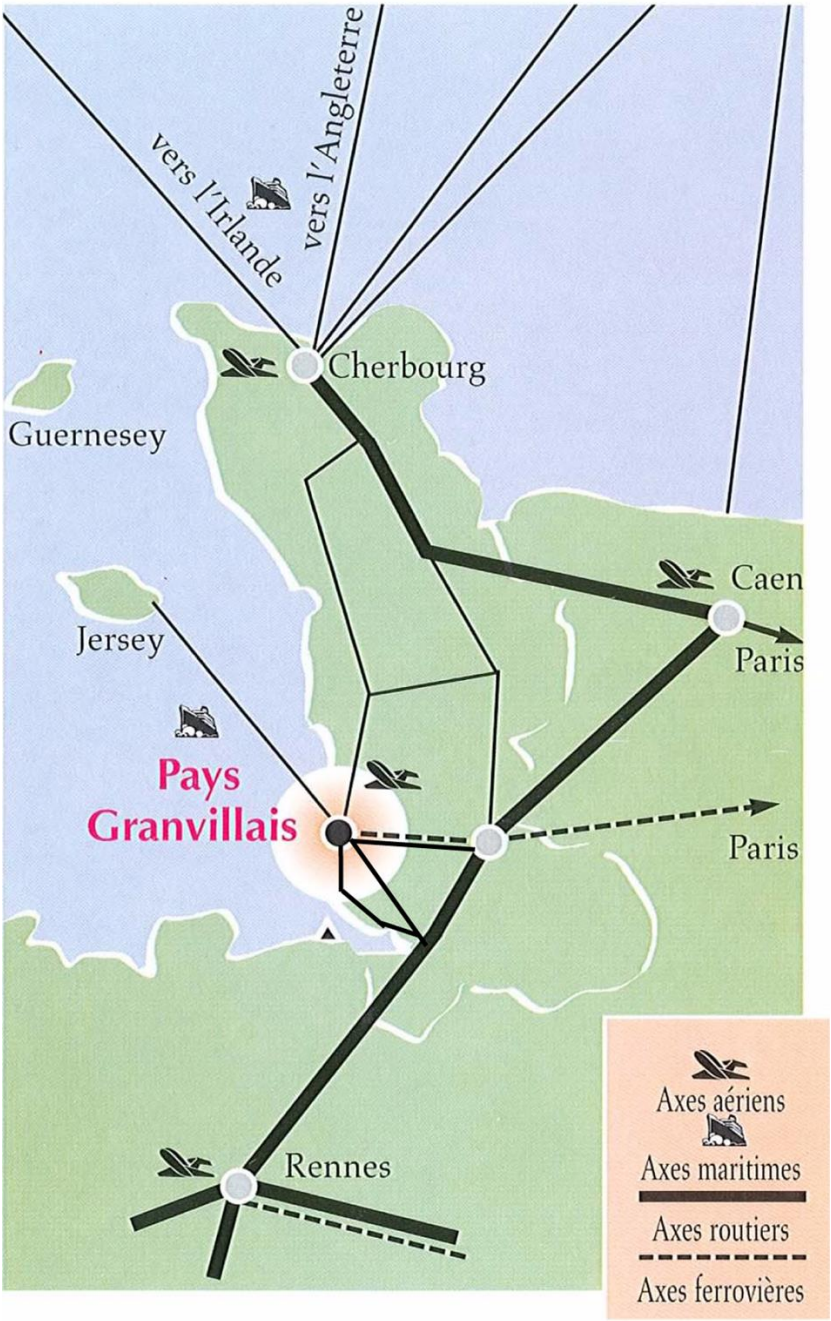
Pour les véhicules venant du nord, de l'est et du sud de la France, la route de Villedieu (RD 924) est l'axe privilégié pour rejoindre Granville. La route d'Avranches (RD 973) est utilisée pour les véhicules venant de l'ouest de la France.

- Axes aériens :

Il existe un aérodrome à Breville, à 5 km au nord de Granville. Les aéroports les plus proches sont ceux de Cherbourg et de Caen, situés à 1 heure de route.

- Axes ferroviaires :

Granville est le terminus de la ligne directe Paris-Granville qui dessert L'Aigle, Argentan, Vire et Villedieu les Poeles. En semaine, 5 aller-retours quotidiens permettent de rejoindre la capitale, pour un temps de trajet de 3h10.



(source : "Etude de trafic de l'agglomération Granvillaise" , CID , 2004)

- Axes maritimes :

Le transport de passagers se fait en direction des Iles Anglonormandes et Chaussey.
En 2015, il y a eu 190.870 passagers embarqués et débarqués sur l'archipel de Chausey et sur les îles anglo-normandes. Deux compagnies assurent chacune la traversée vers l'un des deux destination.

Le transport de marchandises est lié au commerce et à la pêche, les volumes annuels (2015) sont :

- 10 800 tonnes de ferraille
- 49 600 tonnes de graviers
- 9 900 tonnes issues de la pêche

1.3. Présentation des principaux pôles générateurs de flux de circulation :

La carte de la page suivante localise les principaux pôles générateurs de déplacements. Ils peuvent être classés en trois catégories :
- les pôles industriels et commerciaux
- les pôles administratifs et fonctionnels (sportifs, scolaires, ...)
- les pôles touristiques.

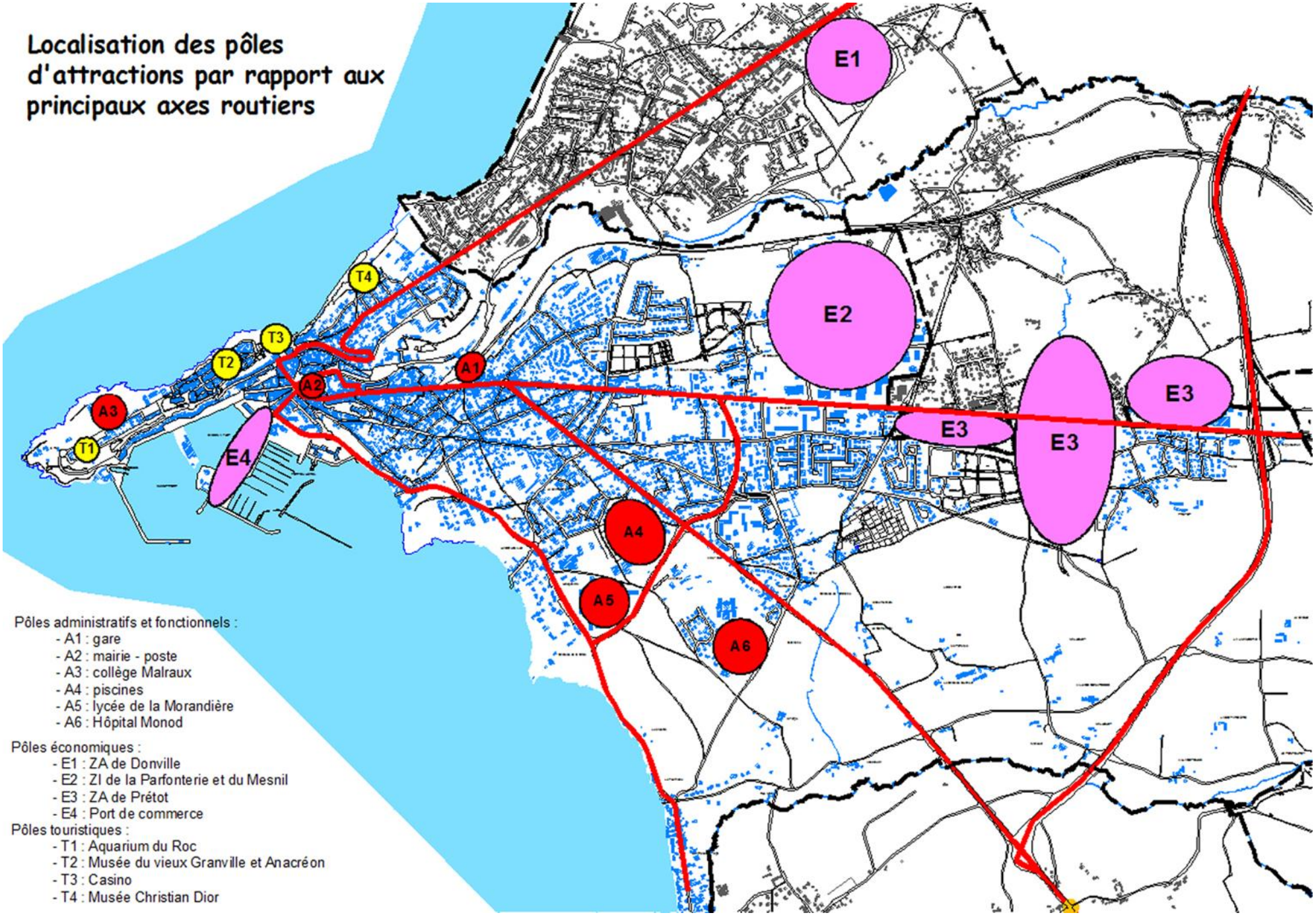
Les pôles industriels et commerciaux se sont implantés en périphérie de la ville, avant d'être rejoints par l'extension des zones d'habitat. La majorité des zones se concentrent sur la route de Villedieu, à cheval entre Granville et Yquelon. Ces zones sont directement accessibles depuis l'extérieur de la ville par l'échangeur de Prétot sur la RD 924.
Le port constitue le seul véritable pôle commercial et industriel inséré dans le tissu urbain. Le trafic de poids lourds induit traverse forcément le centre-ville avant d'emprunter les principales artères pour quitter Granville.

Les pôles administratifs et fonctionnels sont implantés sur trois sites :
- la gare et les administrations locales (mairie, poste) se trouvent au coeur de la ville.
- le collège Malraux, ainsi que des administrations sociales (ANPE, ...) occupent l'extrémité urbanisé du cap.
- les équipements nécessitant plus de surface (lycée, piscine, hôpital) sont implantés ensemble, au sud de la ville, entre la route d'Avranches et la mer.

Si le dernier site est facilement accessible par la route d'Avranches, les deux autres sont plus difficiles à desservir et le stationnement y est plus problématique, du fait de la densité du tissu urbain.

Les principaux pôles touristiques, en plus des plages et des structures d'hébergement, sont :
- l'aquarium du Roc : 33 214 visites en 2015
- le musée Christian Dior : 37 152 visites en 2015
- le musée Richard Anacréon : 12 643 visites en 2015
- le musée du Vieux Granville : 5 182 visites en 2015
- la casino :

Excepté le musée Dior, l'ensemble des sites touristiques payants se trouvent sur la Haute-ville ou à son pied (casino), ce qui rend leur accès et le stationnement difficiles. Leur accès se fait donc principalement à pied, au grès de promenade à travers la Haute-ville.


Localisation des pôles d'attractions par rapport aux principaux axes routiers
E1
E2
E3
E3
E3
E4
A1
A2
A3
A4
A5
A6
T1
T2
T3
T4
Pôles administratifs et fonctionnels :
- A1 : gare
- A2 : mairie - poste
- A3 : collège Malraux
- A4 : piscines
- A5 : lycée de la Morandière
- A6 : Hôpital Monod
Pôles économiques :
- E1 : ZA de Donville
- E2 : ZI de la Parfonterie et du Mesnil
- E3 : ZA de Prétot
- E4 : Port de commerce
Pôles touristiques :
- T1 : Aquarium du Roc
- T2 : Musée du vieux Granville et Anacréon
- T3 : Casino
- T4 : Musée Christian Dior

2. Analyse des données recueillies sur le trafic et les circulations :

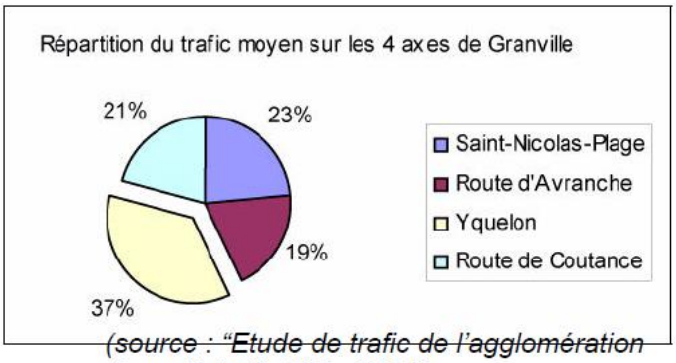
Le cabinet CID a analysé l'ensemble du réseau routier afin de relever les dysfonctionnements tels que des signalétiques absentes, des marquages effacés ou des aménagements peu fonctionnels pour les piétons, etc. Ces éléments n'ont pas vocation a être retranscris dans le PLU, mais ont été portés à la connaissance des élus pour améliorer leur gestion du domaine routier.

2.1. Analyse des données quantitatives : campagne de comptages routiers :

Le cabinet CID a ensuite procédé à plusieurs campagnes de comptage en juillet (période estivale), en septembre (hors vacances scolaires) et pendant une grande marée, afin de connaître le volume et le type de trafic sur les 4 axes routiers pénétrant dans la ville (RD 911 = route côtière sud, RD 973, RD 924 et RD 971), ainsi que sur les deux accès au port : le rue du Port et la Rue des Isles. Les principaux résultats figurent à la page suivante, leur exploitation apporte les informations suivantes :

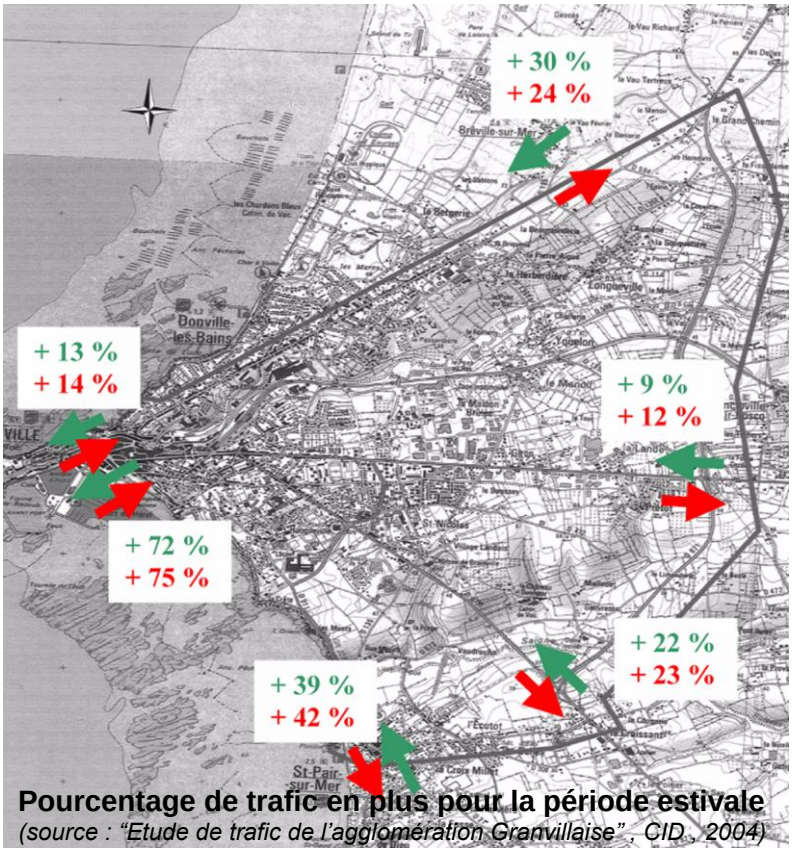
- poids lourds : les résultats sont similaires selon les périodes, excepté pour la route côtière 911 plus fréquentée en été du fait des campings-car.

- **véhicules légers** :
L'axe le plus emprunté est la route de Villedieu, passant au sud d'Yquelon. Le deuxième axe est la route de St-Nicolas (importance des migrations pendulaires + route touristique), puis la route de Coutance et enfin celle d'Avranches.



(source : "Etude de trafic de l'agglomération Granvillaise", CID , 2004)

Les flux de circulations augmentent de façon importante lors des périodes estivales (22 % en moyenne). La carte ci-contre indique que cette hausse est inégalement répartie :
- pour les axes d'entrée-sortie de Granville, la plus forte hausse concerne la route côtière vers le sud, accès privilégié par les touristes pour rejoindre la Baie du Mont St Michel.
- pour les accès au port, la route des Iles connait une forte hausse, conférant à la rue du Port une certaine stabilité (seulement + 14 %). La rue des Iles offre un potentiel de stationnement important pour de nombreux touristes, qui rejoignent le bout du cap et la Haute Ville à pied.



Pourcentage de trafic en plus pour la période estivale
(source : "Etude de trafic de l'agglomération Granvillaise", CID , 2004)

Comptages semaine 30 (19 - 25 juillet 2004)
(source : "Etude de trafic de l'agglomération Granvillaise", CID , 2004)

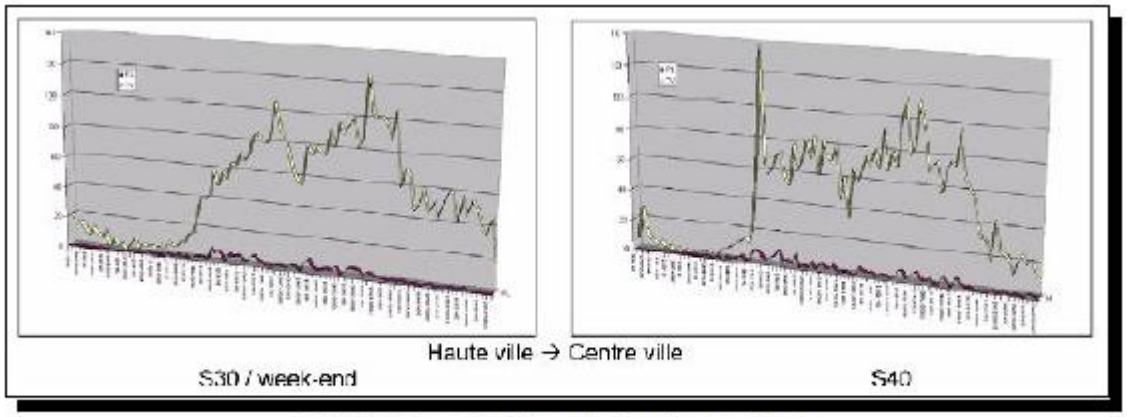
Comptages semaine 38 (14 - 20 septembre 2004)
(source : "Etude de trafic de l'agglomération Granvillaise", CID , 2004)

Comptages sem. 40 (28 septembre - 4 octobre)
(source : "Etude de trafic de l'agglomération Granvillaise", CID , 2004)

- Analyse des comptages Rue du Port :

La variation entre période scolaire et période estivale est assez faible (+11.9 %, alors que la hausse est en moyenne de + 20.7 % sur la ville). Cette voie est un axe essentiel des relations Haute-Ville / Centre-Ville, étant de plus la seule sortie permettant de quitter la Haute-Ville. Les comptages montrent que 2/3 des entrants de la Haute-Ville passent par cet axe, l'autre tiers utilisant la Rue des Juifs.
Les poids lourds sont plus nombreux en période scolaire : ce sont les cars desservant le collège Malraux.
Les périodes de pointe sont les suivantes :

- en période estivale et le week-end : 11h30-12h30 et 16h00-19h00.
- en période scolaire : 7h30-8h30 (hyper pointe) et 16h00-19h00.



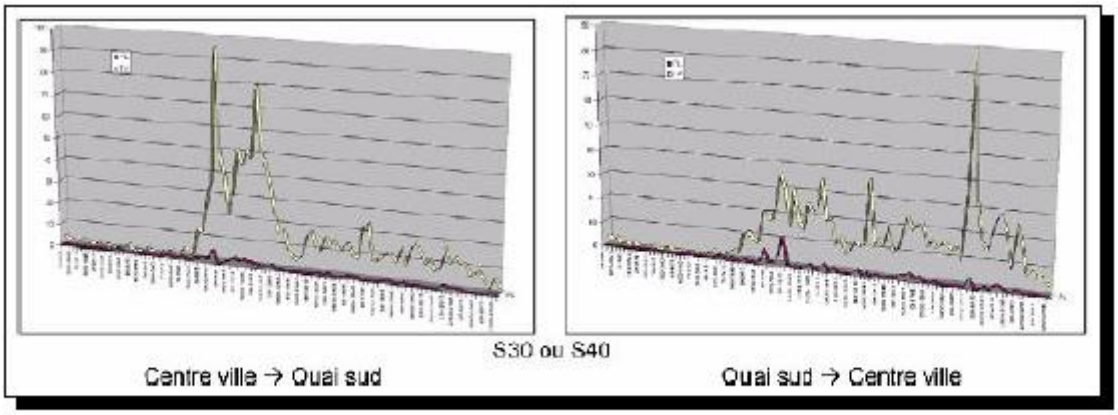
Distribution de la fréquentation Rue du Port
(source : "Etude de trafic de l'agglomération Granvillaise", CID, 2004)

- Analyse des comptages Rue des Isles :

La variation entre période scolaire et période estivale est forte (+43 %, alors que la hausse est en moyenne de + 20.7 % sur la ville). Cette hausse est liée à l'activité portuaire : transports de passagers vers Chaussey et les Iles Anglo-Normande (36 600 passagers sur Juillet - Aout), ainsi que la Plaisance, mais aussi au stationnement des touristes fréquentant le centre ville.

Les périodes de pointe, identiques en période scolaire ou estivale, sont les suivantes :

- en direction du quai sud : 8h30-10h30
- en direction du centre-ville : 16h30-20h30, éventuellement 22h00-23h00 si retour de ferry.



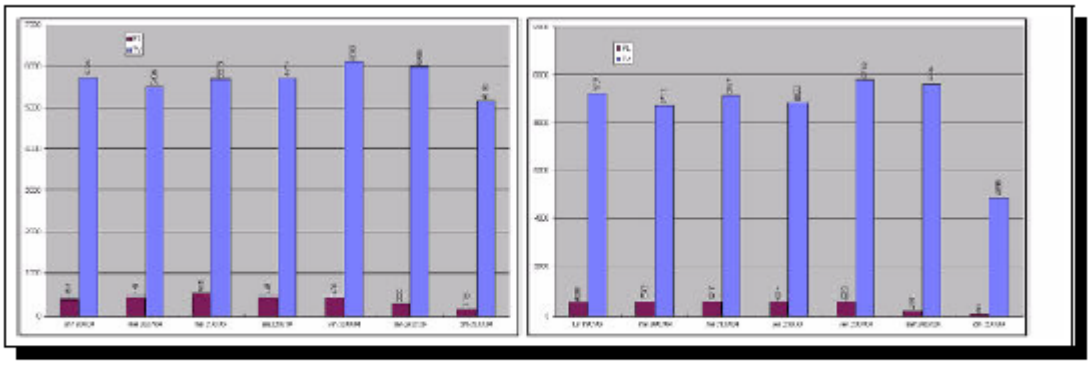
Distribution de la fréquentation Rue des Iles
(source : "Etude de trafic de l'agglomération Granvillaise", CID, 2004)

- Analyse des comptages sur les axes d'accès à Granville :

En période estivale (graphique de gauche), les comptages sur les RD 911, 973 et 971 montrent une fréquentation homogène sur tous les jours de la semaine, avec toutefois une hausse le vendredi et le samedi.

En période scolaire (graphique de droite), la baisse est significative le dimanche, ces axes étant en grande partie fréquentés pour des trajets domicile-travail. La RD 924 (route de Villedieu) connait la même évolution en période estivale, son trafic dominical y est très faible. Cet axe a donc une faible vocation touristique.

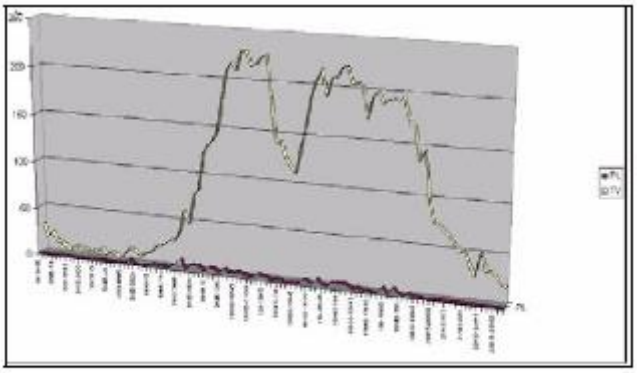
Période estivale Période scolaire



Résultats des comptages sur les principaux axes d'accès à Granville
(source : "Etude de trafic de l'agglomération Granvillaise", CID , 2004)

- Analyse des fréquentations horaires sur les axes d'accès à Granville :

En période estivale, les usagers entrent ou quittent Granville sur deux plages horaires : 9h30-12h00 le matin et 15h00-19h00 l'après midi. Cette distribution s'observe aussi en période scolaire sur la RD 924, fréquentée pour accéder aux zones d'activité commerciales.



Distribution de la fréquentation (période estivale)
(source : "Etude de trafic de l'agglomération Granvillaise", CID , 2004)

Distribution de la fréquentation (période estivale)
(source : "Etude de trafic de l'agglomération Granvillaise", CID , 2004)

En période scolaire, les pics de fréquentation s'observent au moment des trajets domicile-travail, c'est à dire le matin, le midi et le soir entre 16h30 et 19h00.
La route d'Avranches montre un pic très marqué le matin dans le sens des départs, liés aux actifs Granvillais allant travailler sur le bassin d'emplois d'Avranches.

2.2. Analyse des données qualitatives : enquête origine/destination

Cette enquête consiste à arrêter les automobilistes en plusieurs points précis pour leur demander leur destination, l'itinéraire emprunté et les conditions de stationnement.

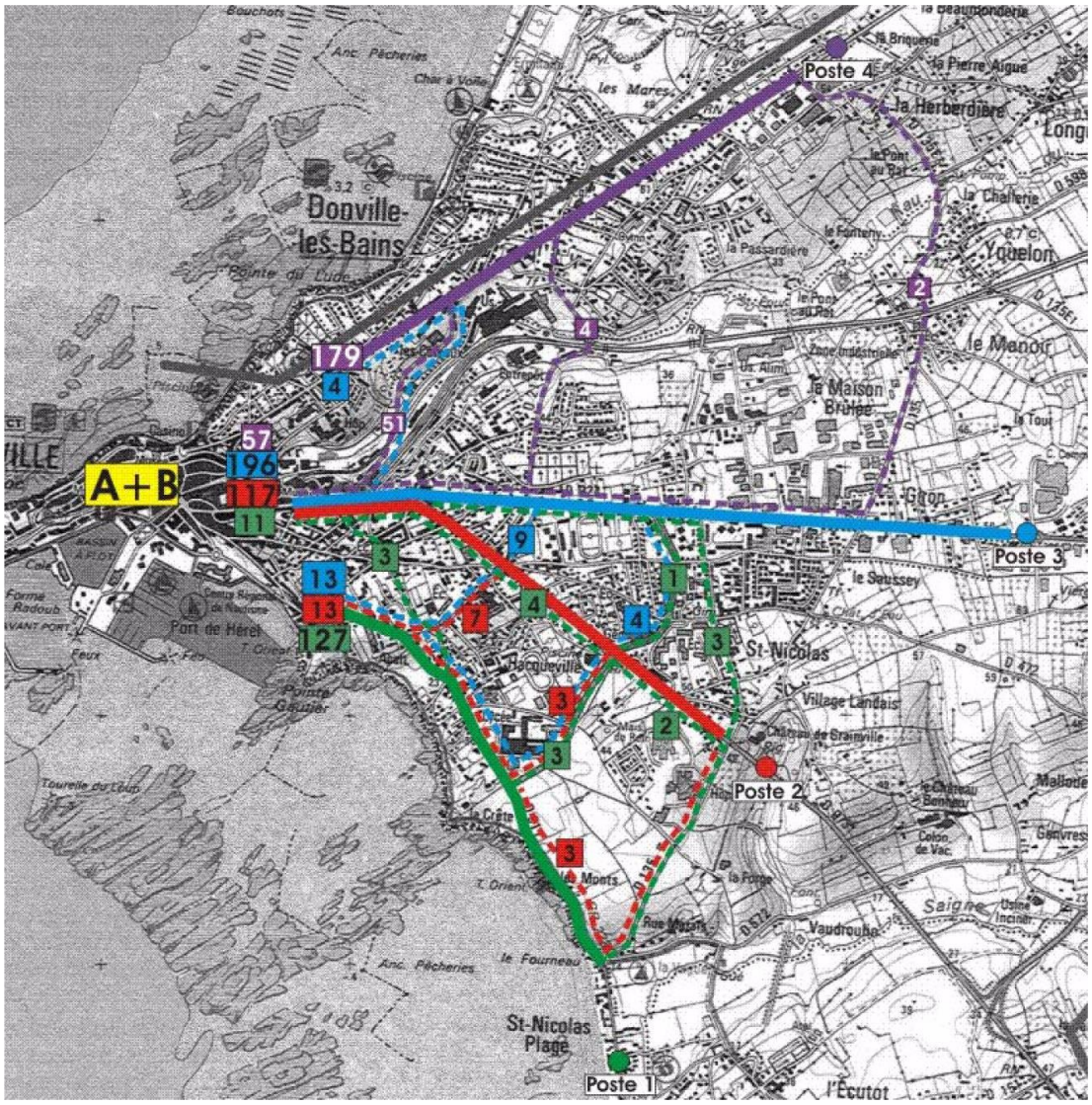
Les résultats obtenus ont été traités de manière quantitative et qualitative.

Les conclusions de l'enquête quantitative sont les suivantes : *(source : "Etude de trafic de l'agglomération Granvillaise" , CID , 2004)*

" Concernant le stationnement, 80 % des usagers ont la connaissance d'un stationnement à proximité de leur lieu de destination et ils sont 50 % à penser que ce stationnement est suffisant.
Mais au final, seulement 15 % des usagers tranchent en pensant que l'offre de stationnement ne correspond pas (en terme de localisation des parkings et d'emplacements disponibles) alors que 48 % estiment qu'elle correspond à leur besoin.
59 % des usagers estiment ne pas être gênés par des problèmes de circulation alors que 35 % pensent le contraire, en déclarant être principalement embarrassés en été. Sur ces 2515 personnes gênées, seulement 30 % utilisent un itinéraire bis lorsque les conditions de circulation leur paraissent difficiles".

Une analyse plus fine des résultats permet de définir des itinéraires types selon le point d'entrée dans la ville et la destination du trajet.
Ce diagnostic reprend les résultats sur deux destinations importantes à analyser car combinant une forte attractivité et un accès difficile : le secteur du port (secteur O) et le secteur de la Haute-ville et du centre-ville (secteur A+B).

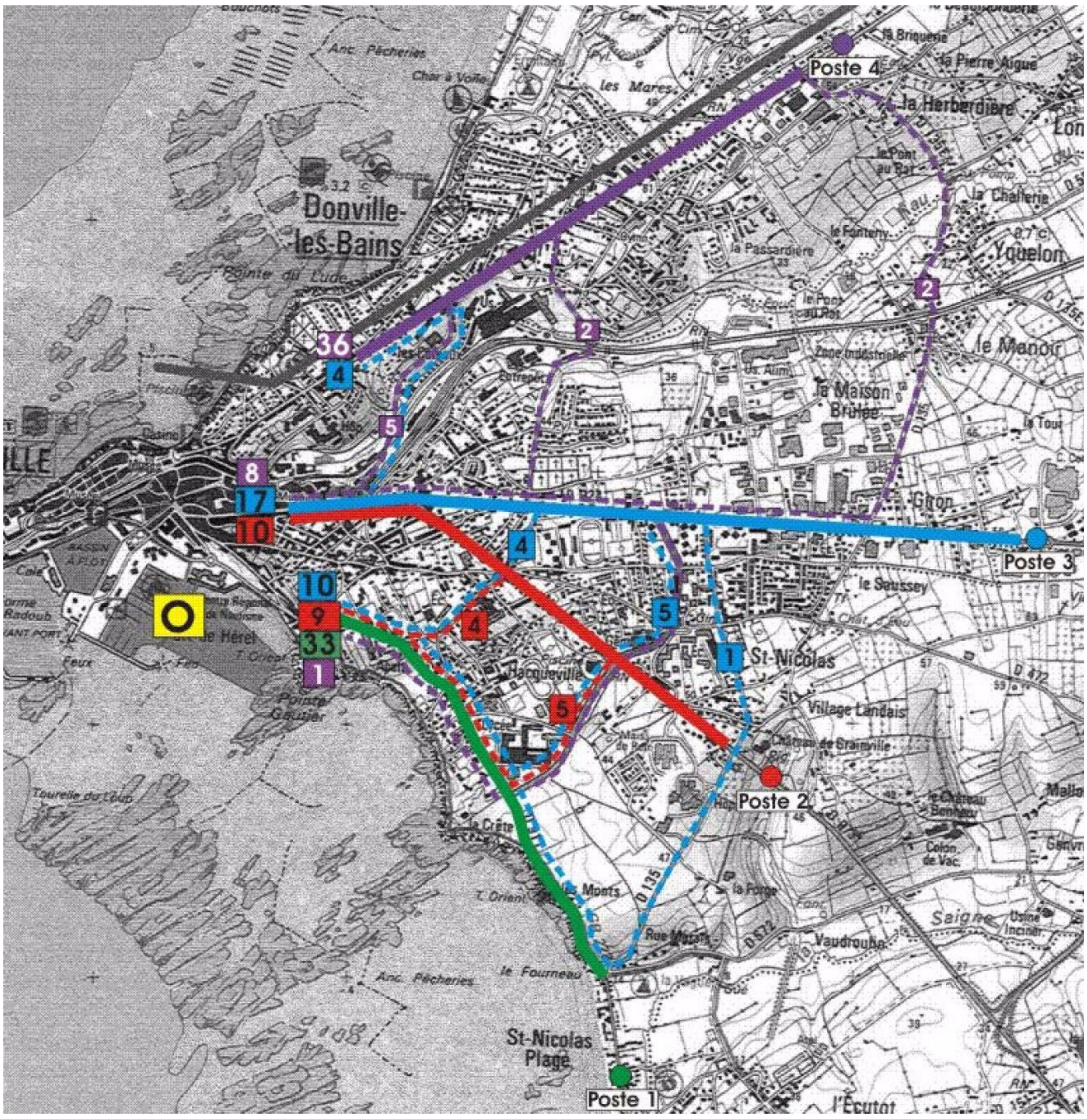
- Trajets pour rejoindre le centre-ville et la Haute-ville :



Commentaires : *(source : "Etude de trafic de l'agglomération Granvillaise" , CID , 2004*

Les zones A et B correspondent aux zones du centre ville, de l'ancien centre-bourg et de la cité administrative à l'ouest de Granville.
Ces zones sont celles dont l'afflux de véhicules a été le plus important: 138 VL sur la RD 911 (Poste 1), 130 VL sur la RD 973 (Poste 2), 213 VL sur la RD 924 (Poste 3) et 236 VL sur la RD 971 (Poste 4).
D'après les résultats de l'enquête O/D, on peut observer les itinéraires empruntés par les usagers pour se rendre dans ces zones.
***Poste 1 :** 8% des usagers empruntent les axes transversaux pour se rendre au centre ville. On ne distingue pas d'itinéraire secondaire particulièrement utilisé, la répartition des véhicules est homogène.*
***Poste 2**: 10% des usagers utilisent les axes transversaux situés au sud de la RD 973. Il apparaît une fréquentation plus importante pour la Rue Jeanne Jugan (54% du flux secondaire).*
***Poste 3 :** 8% des usagers empruntent les axes transversaux au sud et au nord de la RD 924. On peut remarquer l'utilisation plus fréquente de la Rue Jeanne Jugan (53% du flux secondaire).*
***Poste 4 :** 24% des usagers utilisent une autre route que la RD 971 pour se rendre au centre ville. Parmi les routes empruntées, l'Avenue de la Gare est de loin la principale puisqu'elle absorbe 89% du flux secondaire.*

- Trajets pour rejoindre le port :



Commentaires : *(source : "Etude de trafic de l'agglomération Granvillaise" , CID , 2004*

La zone O correspond aux zones portuaires de Granville. L'afflux de véhicules enquêtés est le suivant : 33 VL sur la RD 911 (Poste 1), 19 VL sur la RD 973 (Poste 2), 31 VL sur la RD 924 (Poste 3) et 45 VL sur la RD 971 (Poste 4).
D'après les résultats de l'enquête O/D, on peut observer :
Poste 1 : *100% des usagers empruntent l'axe principal pour se rendre dans la zone portuaire.*
Poste 2 : *47% des usagers utilisent les axes transversaux situés au sud de la RD 973. Il apparaît une fréquentation relativement homogène entre les deux voies secondaires.*
Poste 3 : *45% des usagers empruntent les axes transversaux, essentiellement au sud de la RD 924 (71% de flux secondaire). On peut remarquer l'utilisation plus fréquente de la Rue Jeanne Jugan et du Boulevard des Amériques (à eux deux 90% de ce flux).*
Poste 4 : *20% des usagers utilisent une autre route que la RD 971 pour se rendre au port. Parmi les routes empruntées, l'Avenue de la Gare est la principale puisqu'elle absorbe 56% du flux secondaire, les autres flux sont diffus.*

3. Analyse fonctionnelle des circulations

3.1. Localisation des différents dysfonctionnements dans le transit routier :

D'une manière générale, Granville ne présente que peu de dysfonctionnement. Les difficultés rencontrées sont principalement dues au fort trafic lors des périodes de pointe, où le flux est ralentit mais non stoppé.

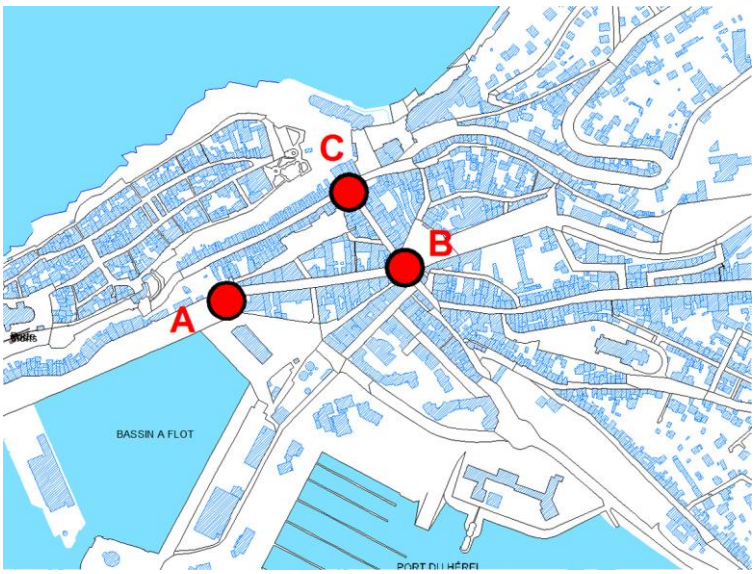
Les dysfonctionnements se trouvent concentrés sur deux points précis :

- le coeur de ville, où le fort trafic est aggravé par les interactions avec le stationnement et les piétons et cycles,
- la RD 924 (route de Villedieu) : le trafic est très important, notamment du fait des navettes domicile-travail.

- Coeur de ville :

Carrefour A (rond point de la place d'Orléans) : ce carrefour est très utilisé (il a été observé une moyenne de 132 véhicule / heure). Les véhicules venant du boulevard des Amiraux peuvent bloquer l'accès pour ceux venant de la rue des Corsaires.

- Carrefour B (Place du Général de Gaulle) : Les véhicules venant de la rue Lecampion et voulant tourné à gauche sont bloqués par ceux venant du cours Jonville. Un autre est lié à la rue Desmaisons, prioritaire par rapport à la rue Courraye. Les piétons hors des passages réservés et les livraisons ajoutent aux difficultés.



- Carrefour C : L'espace sensible est la rue Poirier, qui permet d'accéder au port. Cette rue est étroite et très commercante, les livraisons posant des problèmes de circulation.

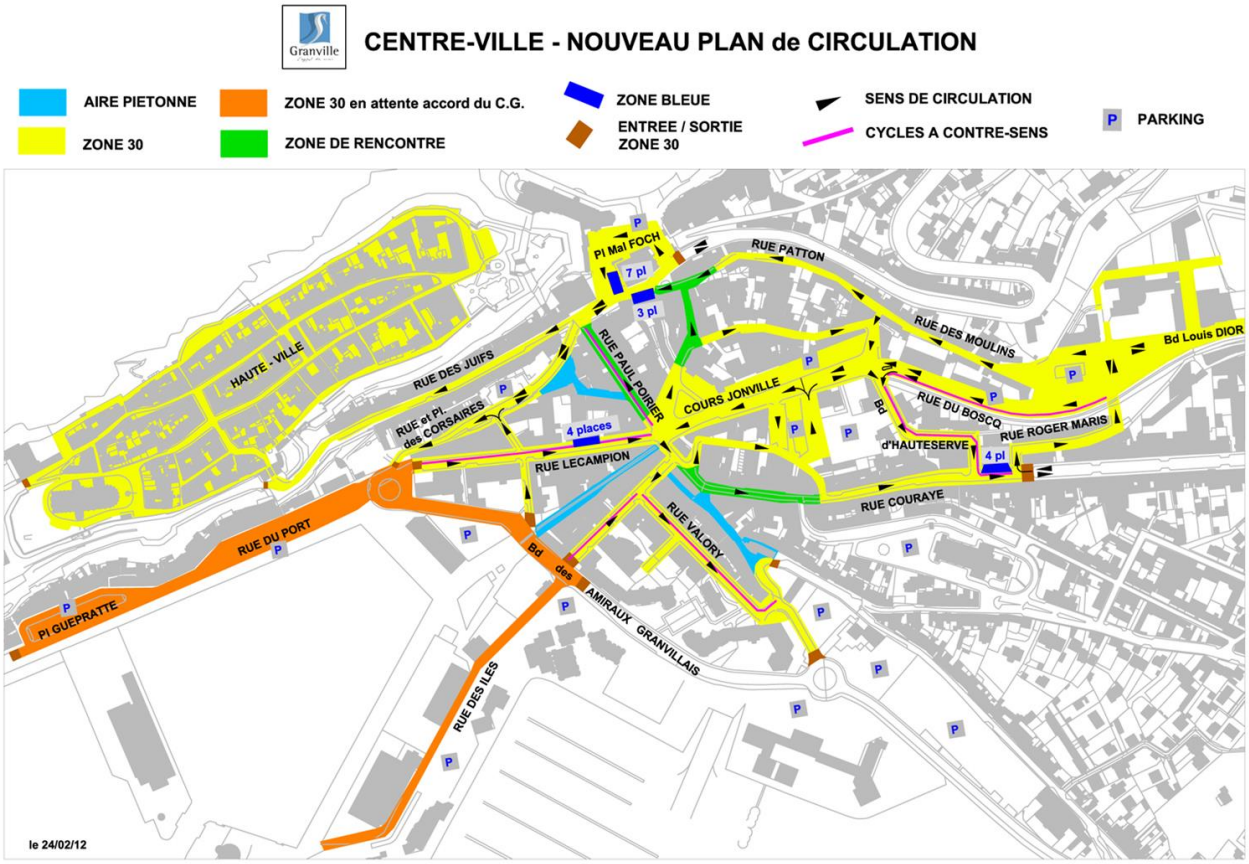
- Route de Villedieu :

Le carrefour D : ce point noir est lié aux véhicules venant de la gare et tournant à gauche (63%), ce qui bloque le flux descendant l'avenue Leclerc. Le carrefour peut être engorgé, ce qui entraîne des remontées de véhicules sur la rue Courraye. Depuis ce constat, un giratoire a été réalisé, ce qui facilite l'entrée des véhicules venant de Donville.

Pour les carrefours E, F et G, il n'y a pas de dysfonctionnements, mais des blocages en période de fort trafic, où se combinent les flux domicile-travail, l'accès aux espaces commerciaux et les transits nord-sud.

3.2. Les déplacements automobiles dans le centre-ville

Dans le centre-ville, un nouveau plan de circulation a été mis en place pour réduire les flux de circulation sur des rues commerçantes qui sont en grande partie aménagées en zones de rencontre (rue Paul Poirier et rue Couraye). Cette nouvelle organisation des circulations permet de ressortir du centre-ville en empruntant le cours Jonville, alors que l'entrée dans le centre-ville est reportée en amont via la rue Roger Maris puis la rue du Boscq. Ce passage d'une partie du Cours Jonville en double sens permet d'alléger le trafic automobile sur la rue Couraye qui passe en sens unique sur une section plus importante, ce qui offre des espaces de circulation plus larges et confortables pour les piétons et les cyclistes. De plus, une très large partie du centre-ville passe en zone 30.



3.3. Présentation des mode de déplacements alternatifs à la voiture :

3.3.1. Les transports en commun :

Afin de faciliter les déplacements alternatifs à la voiture et dans un souci d'une meilleure connexion des quartiers entre eux, une offre de transport en commun a été mise en place en 2015.
Ce réseau de transport en commun est composé de deux lignes de bus reliant une très grande majorité de l'aire agglomérée Granvillaise au centre-ville :

- ligne 1 : ZA du Taillais-Place Godal : Cette ligne emprunte la route de Villedieu, en la quittant sur une partie pour emprunter la rue de la Fontaine Jolie puis celle de Saint Planchers (desserte du futur écoquartier de la Clémentière), puis dessert le centre de Donville avant de rejoindre la Haute-ville. Une option a été testée en septembre 2015 en empruntant la rue du Vieux Moulin. Cette ligne est dotée dans un premier temps d'un cadencement d'un passage toutes les 40 minutes entre 06h50 et 19h30, reliant la ZA du Tallais à la place Godal en 26 minutes.

- ligne 2 : Plage Saint Nicolas - Cours Jonville : Cette ligne dessert les grands secteurs d'équipements publics du sud de l'agglomération (hôpital, complexe sportif), le cœur de Saint Nicolas (passage à proximité du futur quartier de la Clémentière), puis rejoint le centre-ville en empruntant l'Avenue Aristide Briand, le haut de la rue Couraye et le Cours Jonville. La fréquence de desserte est d'un passage toutes les 30 minutes entre 07h00 et 19h30, le temps de trajet total entre la plage du Fourneau et le Cours Jonville est de 22 minutes.

Les deux lignes sont inter-connectées au niveau de la place Alsace Lorraine et de la gare SNCF, ce qui permet aux usagers venant des quartiers périphériques de rejoindre au choix le Cours Jonville ou la Haute-ville.

Le tracé de ces deux lignes permet de tenir compte de l'arrivée des touristes à la gare SNCF pour ensuite rejoindre le centre-ville (Cours Jonville) ou bien la Haute-ville. Pour les visiteurs arrivant en voiture, le départ des lignes à proximité des entrées de ville côté route d'Avanches ou route de Villedieu offrent une alternative qui est toutefois pénalisée par l'absence de parkings relais.

3.3.2. Les déplacements piétons et les deux roues :

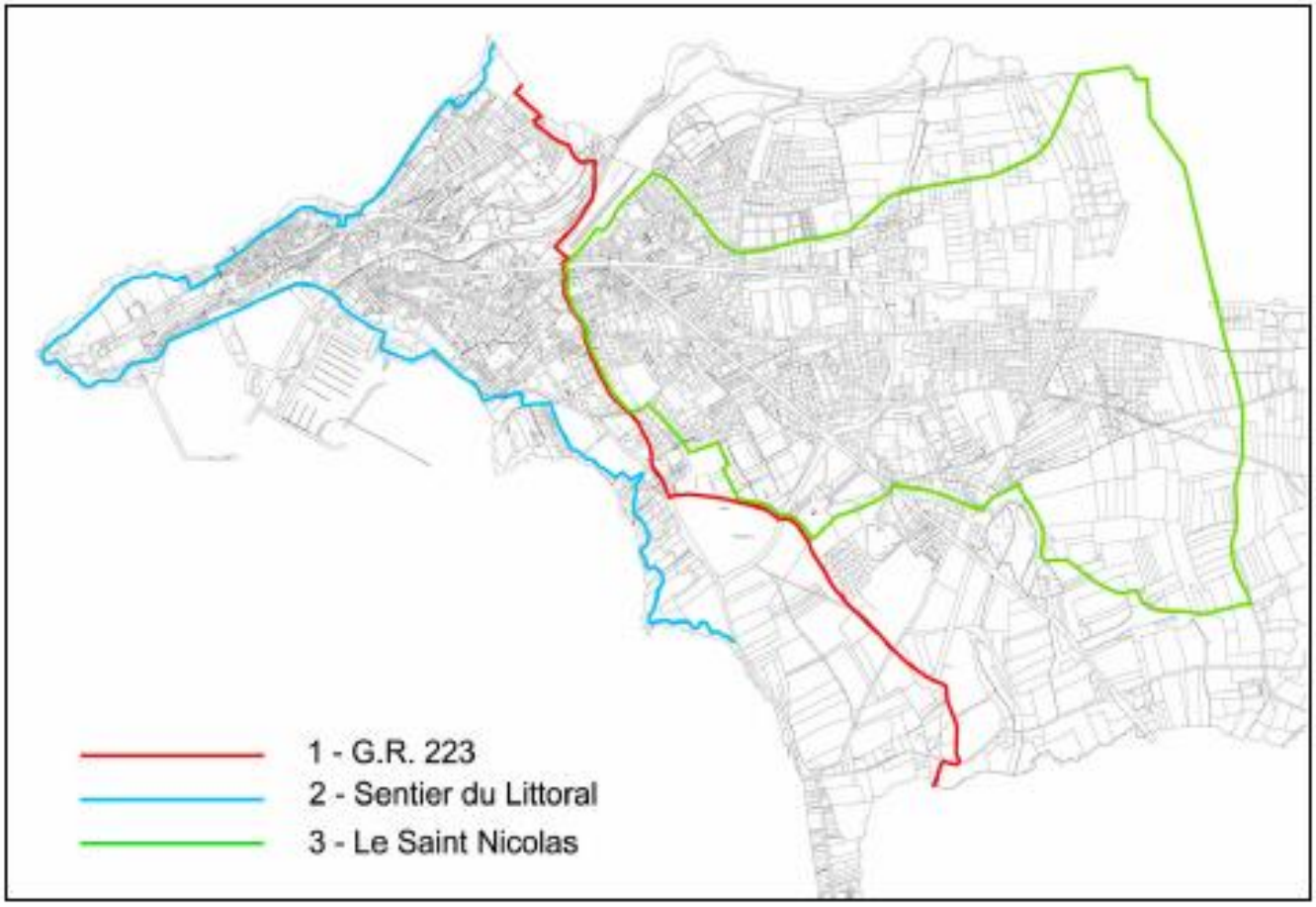
Les déplacements piétons sont principalement concentrés dans le coeur de ville, pour rejoindre les équipements ou les commerces. Ces piétons partent majoritairement des parkings proches (Boscq, gare, Val Es Fleurs, port...).

Ces déplacements sont facilités par des trottoirs assez larges et des zones « trente ». Une seule rue est interdite à la circulation (rue Saint Sauveur).

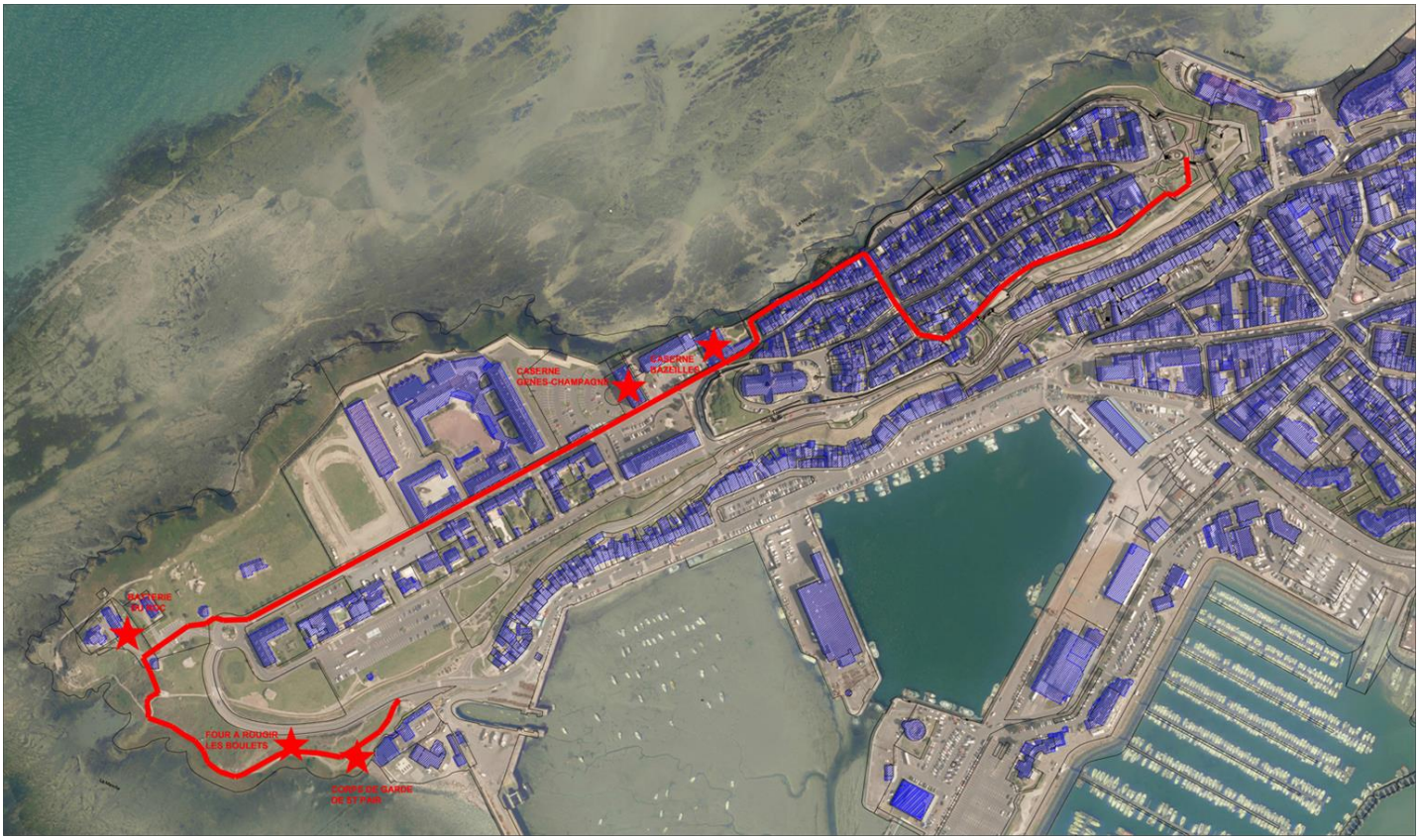
Les déplacements à l'intérieur de la Haute Ville sont facilités par le faible nombre de véhicules, des zones 30 et des rues étroites. La liaison entre la Haute Ville et le centre ville se fait par un escalier aboutissant au niveau du casino.

Concernant les chemins dédiés à la randonnée, trois tracés nécessitent d'être pris en compte dans le projet de PLU :

- le GR 223 qui traverse le secteur des Monts, le quartier St-Paul et le Val es Fleurs avant de rejoindre Donville.
- le sentier littoral qui permet de découvrir l'espace portuaire et le cap.
- le Saint Nicolas qui propose une boucle au travers de la ville et de sa périphérie, traversant notamment le site d'extension de la ville au sud.



Le centre-ville de Granville possède un patrimoine architectural de grande valeur, en atteste ses nombreux monuments historiques notamment situés sur la Haute-Ville. Dans le cadre de la valorisation touristique de cet espace patrimonial , une circuit de découverte de l'architecture militaire pourrait être mis en place sur la Haute-ville avec une signalétique adaptée. Le plan ci-dessous propose un tracé possible pour ce parcours, permettant de découvrir les bâtiments les plus remarquables en lien avec ce passé militaire.



Les circulations cyclistes sont peu nombreuses sur la commune, par manque d'aménagements spécifiques ou d'un plan d'organisation globale (pas de schéma directeur cyclable).

Dans le centre-ville, la topographie accidentée et l'étroitesse des ruelles sont des éléments préjudiciables pour aménager des espaces réservés aux vélos. Ceci explique en partie l'absence d'aménagements destinés à faciliter sa pratique (piste cyclable, espace de garage, etc...). Ces facteurs initiaux sont aggravés par la circulation piétonne qui, du fait de l'encombrement des trottoirs (terrasses, livraisons, etc...), déborde sur les voies de circulation hors des passages piétons.

En périphérie, la largeur des boulevards laisse des possibilités d'aménagement, pour améliorer une situation peu favorable aux vélos (pas d'aménagements spécifiques). Ce potentiel est moins évident pour les liaisons interquartiers, où des difficultés ponctuelles (revêtement de mauvaise qualité, absence de trottoirs, faible visibilité) pénalisent les déplacements cyclistes.

L'étude de circulation a analysé un potentiel d'aménagement réel de liaisons cycles (pistes ou bandes cyclables) le long des principaux axes routiers descendant vers le coeur de ville. Elle précise que les liaisons transversales sont difficiles du fait de la topographie (traversée nécessaire des vallées du Boscq et de la Saigue).

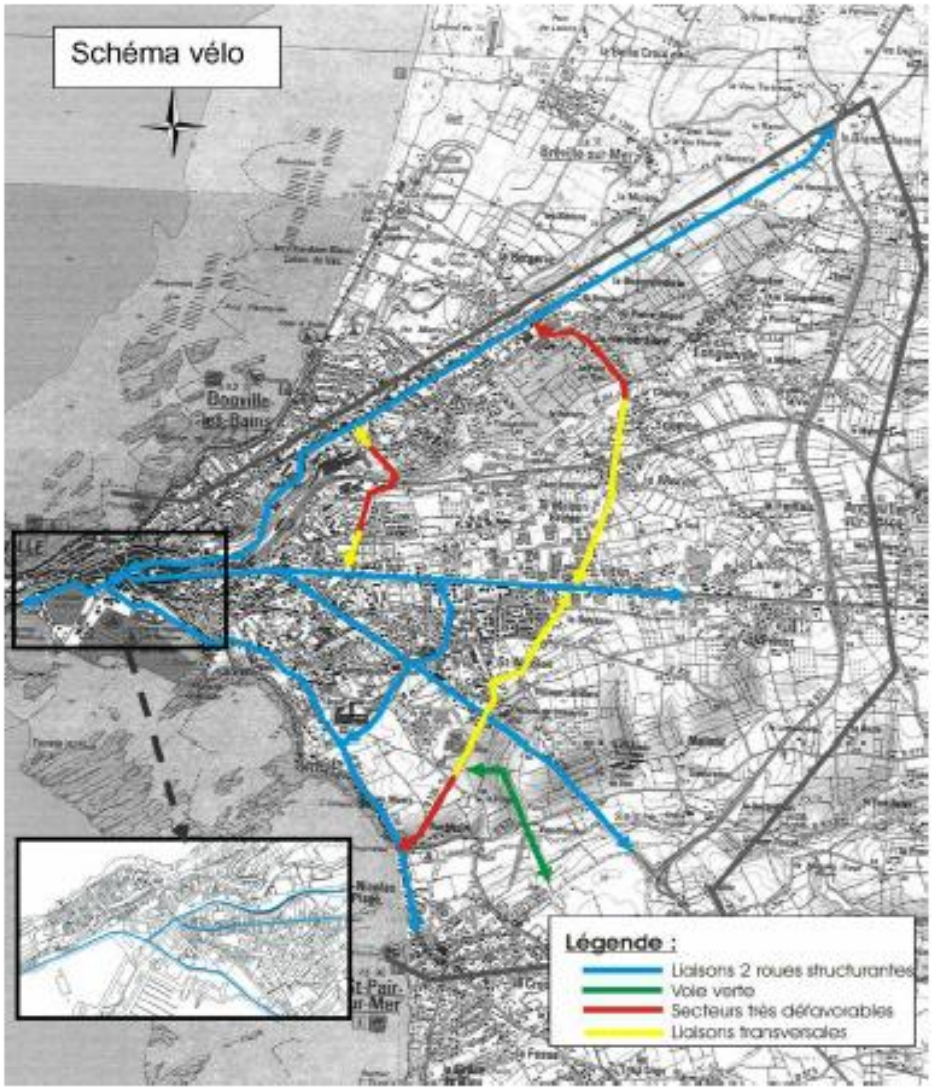
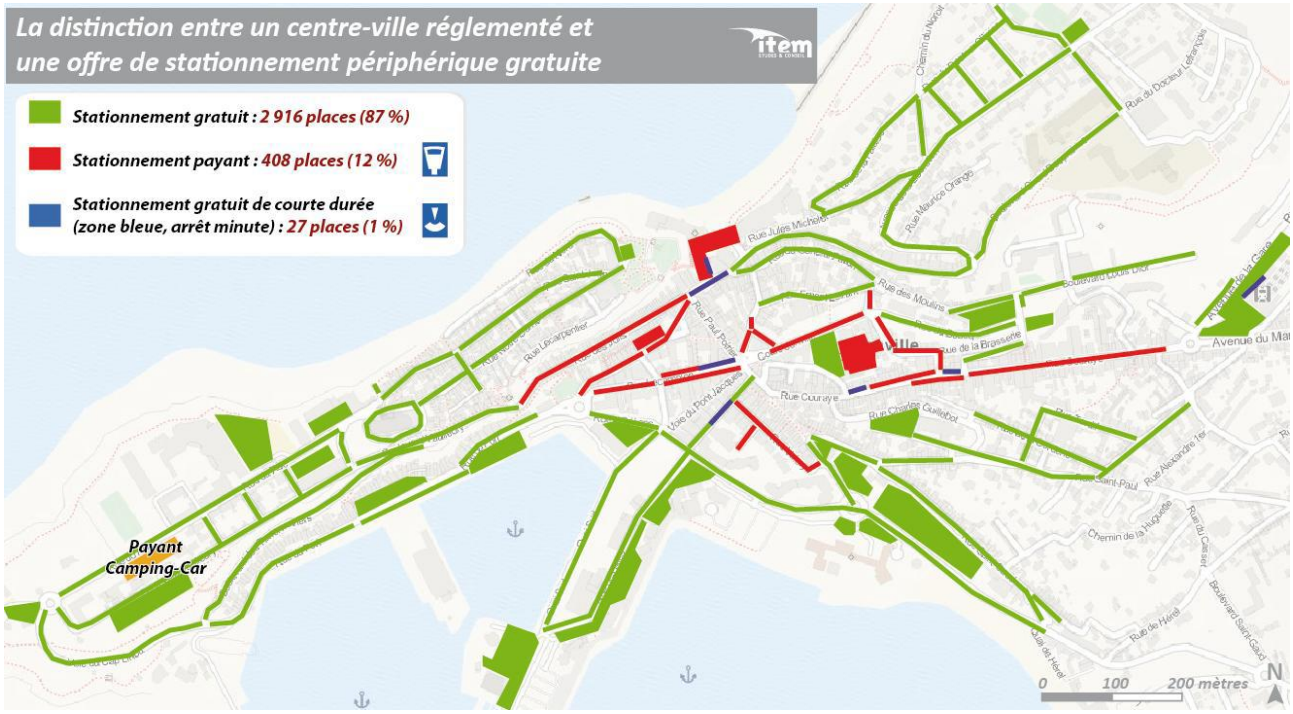


Schéma de vélo, analyse des liaisons existantes
(extrait de l'étude de circulation)

3.4. Analyse de l'offre en stationnements :

La carte suivante localise les principaux lieux de stationnement dans le centre ville et à sa périphérie, notamment sur le front de port et la Haute Ville. L'offre de stationnement sur voirie représente 47,3 % des places et en parc 52,7 %.

L'offre payante se trouve concentrée sur un périmètre assez restreint, autour du pôle administratif (mairie) et des principales rues commerçantes. En plus des places le long des rues, l'offre gratuite est répartie sur plusieurs parkings périphériques du centre-ville, sur la Haute ville, le port ou près de la gare.



L'analyse de la question du stationnement nécessite tout d'abord de distinguer le comportement des touristes, qui se garent assez rapidement puis parcourent la ville à pied, de celui des résidents qui cherchent à se garer au plus près de leur destination. Ceci a une incidence sur la fréquentation des espaces portuaires : la circulation n'augmente que de 10 % l'été, contre 25 % en moyenne sur la commune.

Le taux de remplissage des stationnements du centre ville est proche de 100 %, soit sur les rues payantes, soit sur les parkings gratuits du centre ville : gare, Val Es Fleurs, casino. Le parking de la Fontaine Beudot est le plus grand parking de la commune, il se trouve à l'entrée du centre-ville en arrivant par la route côtière sud, il n'est occupé qu'à hauteur de 60 % en moyenne, pouvant être complet lors des événements exceptionnels (grande marée par exemple).

Sur les espaces portuaires, le parking payant est sous utilisé (entre 30 et 60 %), alors que les places gratuites (rue des Iles) sont proches de la saturation (entre 70 % et 100 %). Le parking payant est réservé aux plaisanciers et aux habitants de Chausey travaillant sur Granville.

Enfin, les parkings de la Haute-Ville voient leur fréquentation fluctuer entre 20 et 100 % selon la saison.

En conclusion, l'offre de stationnement en centre-ville est adaptée en période normale, avec une utilisation des parkings plus éloignés en complément si nécessaire, et devient vite insuffisante lors des grandes manifestations (cirque, carnaval, braderie, ...). Pour le reste de la ville, il n'y a pas de problème particulier, même en période estivale, car les équipements et les pôles commerciaux possèdent leur propres stationnements.

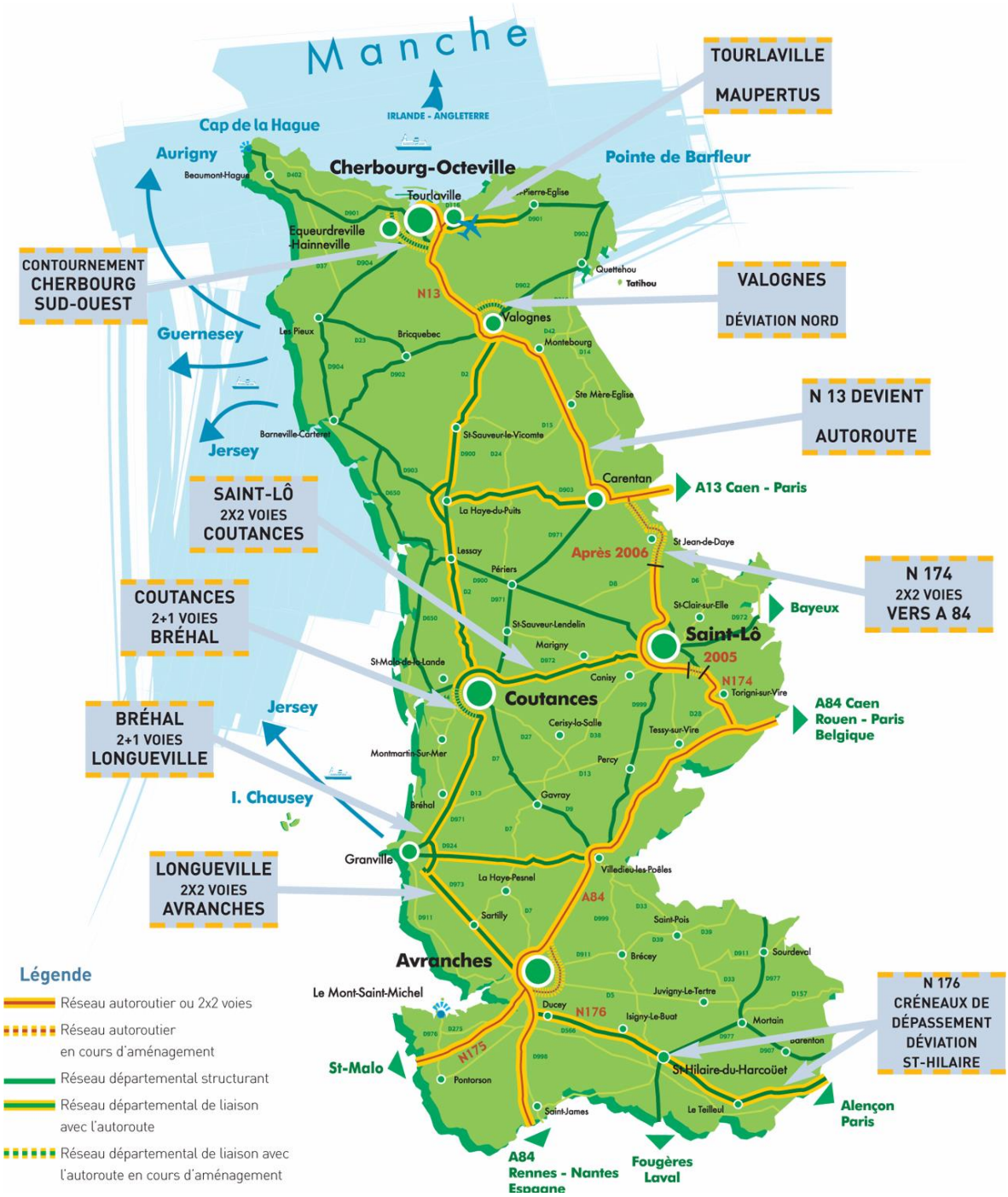
Dans le centre ville se pose le problème des livraisons, qui peuvent parfois bloquer le trafic. Trois rues commerçantes sont déficientes en place réservé à cet usage : la rue des Juifs, la Rue Couraye et l'avenue du Général Leclerc.

Enfin, les observations sur l'espace portuaire ont montré une relative inorganisation du stationnement qui entraîne des pertes de place et une difficulté pour les déplacements piétons et cycles.

3.5. Les projets routiers à venir :

Le Conseil Général de la Manche, gestionnaire des routes départementales, a défini comme objectif prioritaire de désenclaver le réseau routier départemental en le greffant au réseau routier national, à savoir l'A 84 qui passe en limite sud du département. Dans cet objectif, il mène une politique de renforcement des principaux axes existants. L'axe le plus important est l'aménagement aux normes autoroutières de l'axe Cherbourg - Carentan - Saint Lô, se prolongeant sur l'A84.

Granville est concerné par le deuxième axe retenu, à savoir la route Avranches - Granville - Coutances - Saint Lô. Cet axe permet de relier le littoral ouest à l'A 84 au sud et à la préfecture (St Lô) à l'est. La greffe de la future 2 x2 voies Avranches Granville sur le réseau routier de Granville reste à définir, notamment en cohérence avec les projets de développement de la commune. Ce projet est une opportunité forte pour la ville, facilitant sa desserte depuis le site du Mont Saint Michel, et plus globalement depuis la Bretagne.

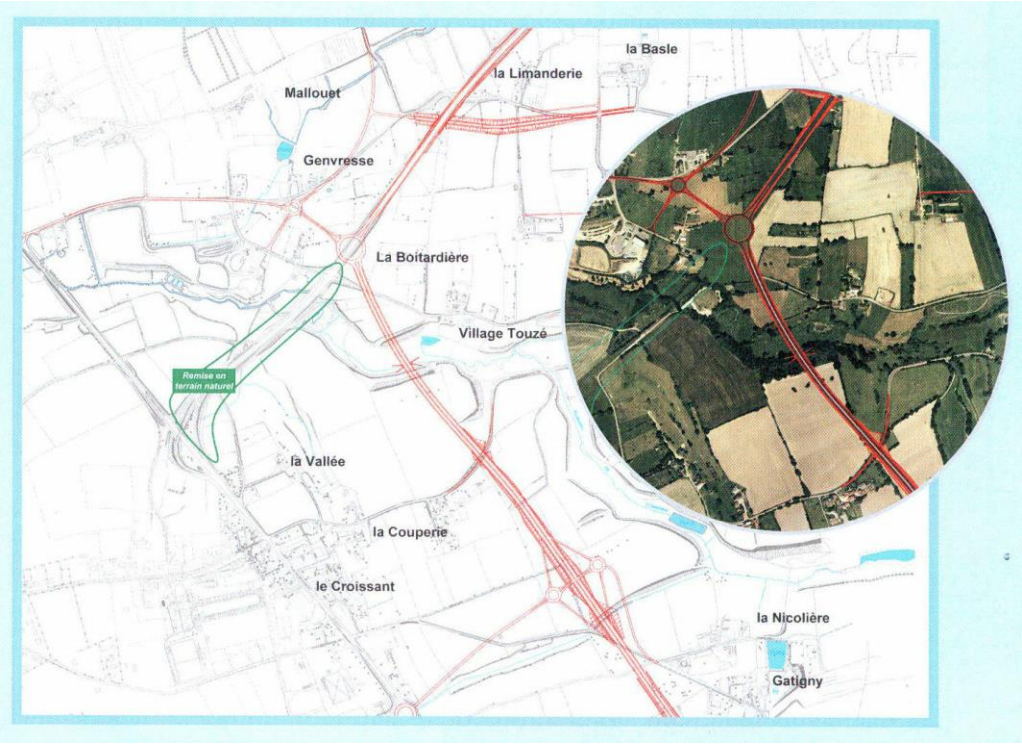


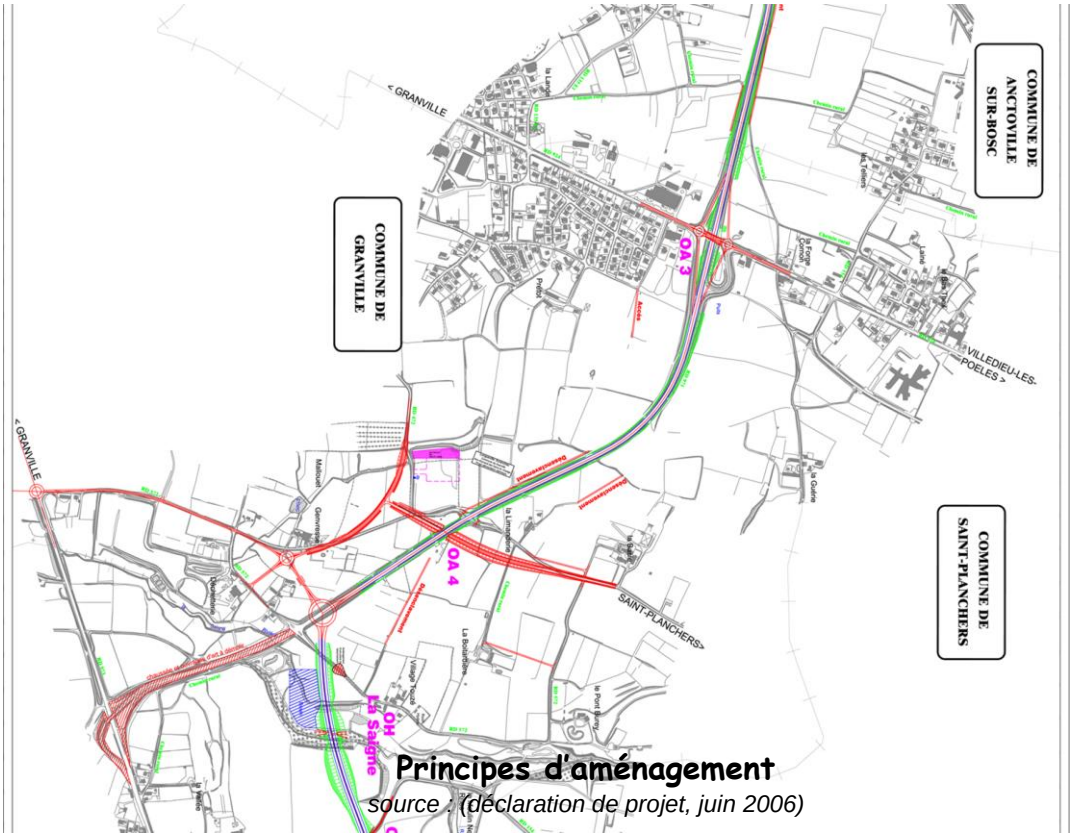
(source : "En direct du Conseil Général de la Manche , septembre 2005)

Sur le secteur de Granville, les principes d'aménagement sont les suivants :

- déplacer le giratoire initialement retenu prévu à St Pair sur Mer à l'emplacement de l'échangeur sud.
- aménager la RD 572 en pénétrante et voie d'accès au port.
- remplacer le giratoire de St Pair sur Mer par un échangeur dénivelé complet situé plus au nord sur le plateau.

Afin d'éviter de créer une coupure supplémentaire du vallon de la Saigue, la déviation sera démolie et remise à l'état naturel.





Principes d'aménagement

source : (déclaration de projet, juin 2006)