

Contournement Sud-Est d'Avranches

Du 3 au 31 mars 2025

DOSSIER DE
CONCERTATION

Maître d'ouvrage



Maison du Département
98, route de Candol
50 050 SAINT-LÔ
02 33 05 55 50
manche.fr

Table des matières

LE PROJET EN UN COUP D'ŒIL	4	PARTIE 03.	22
LA CONCERTATION EN UN COUP D'ŒIL	5	LE PROJET ET LES SCÉNARIOS ENVISAGÉS	
PARTIE 01.	7	3.1 L'option de référence : l'absence de mise en œuvre du projet	23
LE CONTEXTE, LES ENJEUX		3.2 Le scénario 1 : la création d'une 2 voies	25
ET LES OBJECTIFS DU PROJET		3.3 Le scénario 1 BIS : la création d'une 2 voies avec créneau de dépassement	32
1.1 L'historique du projet	8	3.4 Les enjeux environnementaux autour du projet	33
1.2 Le contexte local	9	3.5 L'analyse multicritères des variantes	36
1.3 Les objectifs du projet	12	3.6 Le calendrier	37
1.4 Le contexte routier départemental	13	3.7 Le coût du projet	37
1.5 Le contexte national	15		
PARTIE 02.	16	ANNEXES	38
LA CONCERTATION PRÉALABLE		Ressources	39
2.1 Les objectifs de la concertation	17		
2.2 Une concertation préalable avec un garant CNDP	17		
2.3 Les modalités de la concertation	19		
2.4 Les suites de la concertation	21		



LE PROJET EN UN COUP D'ŒIL

Le Département de la Manche envisage la création d'une nouvelle route départementale, communément dénommée « contournement Sud-Est d'Avranches ».

LE PROJET



Un tracé de 4,2 kilomètres entre la RD103 (Saint-Quentin-sur-le-Homme, au Sud) et la RD5 (Saint-Senier-sous-Avranches, au Nord)

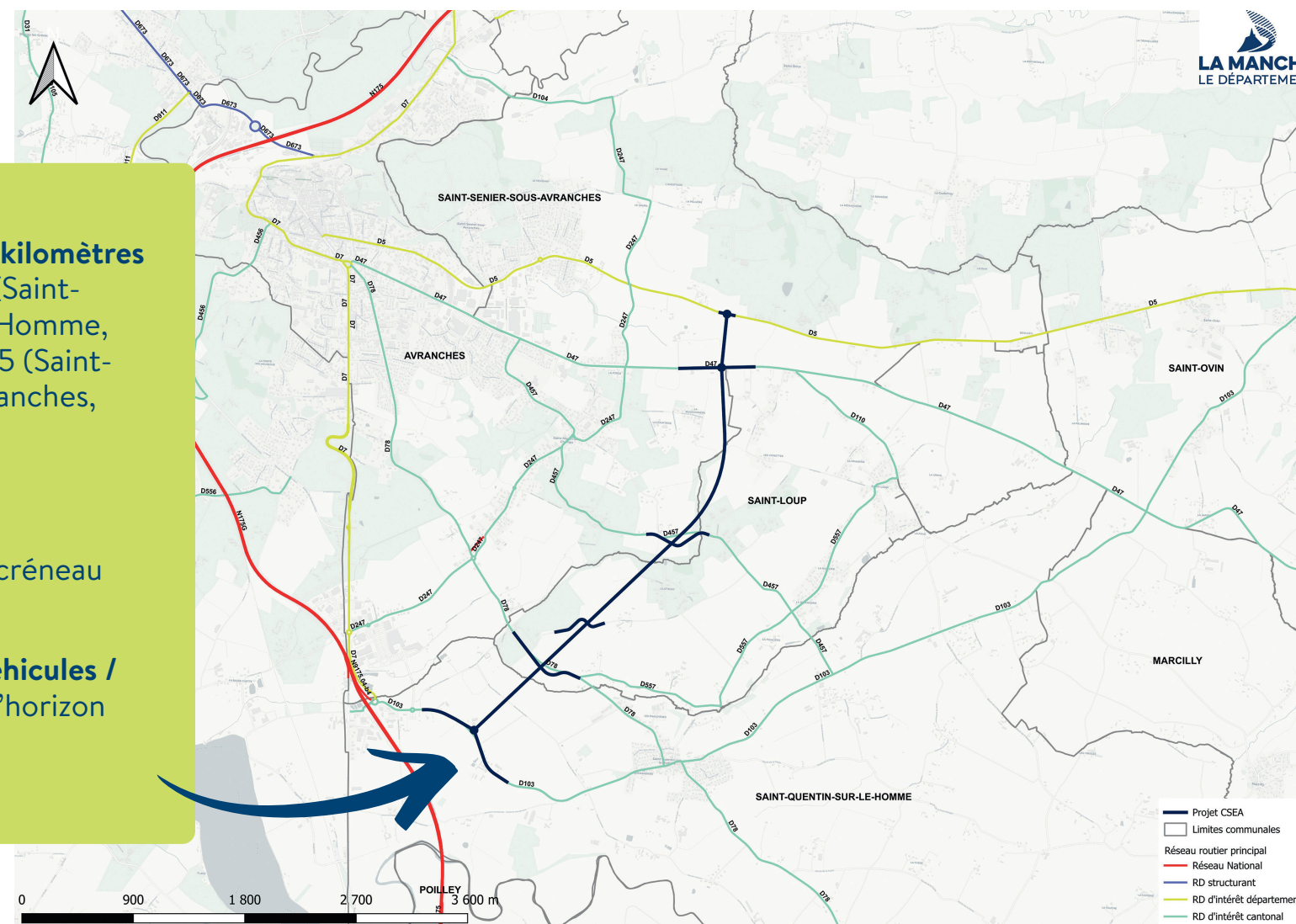


Une 2x1 voie, avec une option comprenant un créneau de dépassement



4300 à 5200 véhicules / jour attendus à l'horizon 2045

>> Pour approfondir : page 25



LE CONTEXTE DU PROJET

- ◆ Un projet très ancien, initialement porté par l'État, et repris par le Département de la Manche
- ◆ Des enjeux routiers complexes et en évolution
- ◆ Un territoire dont la population et l'emploi sont relativement stables

>> Pour approfondir : page 8

LES PRINCIPAUX OBJECTIFS RECHERCHÉS ET LES EFFETS ATTENDUS DU PROJET

Développement économique :

- ◆ Désenclaver l'ouest du Mortainais (Juvigny-les-Vallées), en améliorant l'accessibilité du territoire
- ◆ Créer une liaison inter-quartiers entre Saint-Senier-sous-Avranches et la Zone d'Activité de la Baie

Cadre de vie :

- ◆ Améliorer le cadre de vie des riverains de la RD247, en apaisant le trafic en transit dans le centre-bourg de Saint-Martin-des-Champs

Sécurité :

- ◆ Diminuer l'accidentologie
- ◆ Désenclaver la caserne des sapeurs-pompiers d'Avranches et la future gendarmerie compte-tenu de leurs enjeux d'intervention sur l'Autoroute A84 et au Mont-Saint-Michel

>> Pour approfondir : page 12

UN ENJEU DE LIMITATION DES IMPACTS

sur le foncier, notamment agricole, et sur l'environnement

>> Pour approfondir : page 33



LA CONCERTATION EN UN COUP D'ŒIL

Dans une démarche volontariste de dialogue citoyen, le Département a pris l'initiative d'organiser une concertation préalable (article 121-15-1 et suivants du Code de l'environnement)

LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

- ◆ **Permettre au public de s'informer** sur le projet, ses caractéristiques, ses objectifs
- ◆ **Échanger sur les enjeux** qui s'attachent au projet, sur les impacts qu'il peut avoir notamment sur l'environnement et l'aménagement du territoire
- ◆ **Mettre en débat l'opportunité du projet** et les éventuelles alternatives à celui-ci, et permettre à chacun d'exprimer un avis

>> [Pour approfondir : page 17](#)

LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION



Du lundi 3 mars
au lundi 31 mars
2025 inclus



Des moyens d'information sur la concertation
(courriers, flyers, plaquettes d'information...)
et sur le projet (dossier de la concertation)



Des événements
sur le terrain (réunions
publiques, permanences
d'information...)



Une page dédiée sur le site web manche.fr
et des relais sur les réseaux sociaux



manche.fr

>> [Pour approfondir : page 19](#)

UNE CONCERTATION PRÉALABLE SOUS L'ÉGIDE D'UN GARANT DE LA CNDP

Le Département de la Manche a saisi la Commission nationale du débat public (CNDP) pour qu'elle désigne **un garant indépendant**, chargé de garantir la sincérité et la transparence de la concertation.



>> [Pour approfondir : page 18](#)

ET APRÈS...

À l'issue de la concertation, **le garant rédigera un bilan.**

Le Département de la Manche y apportera des réponses et prendra la décision de poursuivre ou non ce projet, en s'appuyant notamment sur les enseignements de cette phase de dialogue avec la population et les forces vives du territoire.

>> [Pour approfondir : page 21](#)

ÉDITO

Informez l'ensemble des acteurs du territoire de ce projet, discutez collectivement de son opportunité et de sa pertinence pour répondre aux objectifs identifiés et aux enjeux qui s'y rattachent.



par Jean Morin
Président du Conseil
Départemental de la Manche

« **Les routes touchent au quotidien des habitants et des territoires** Elles constituent également une des premières missions et un des premiers budgets du Département, d'autant plus dans la Manche, qui possède le plus long réseau routier départemental de France.

Cette responsabilité se traduit d'abord par une exigence, celle d'assurer au quotidien l'entretien et la maintenance de ce réseau, pour offrir de bonnes conditions de sécurité aux usagers.

Le Département de la Manche porte aussi des projets d'aménagement de nouvelles routes ou de réaménagement de routes existantes, là où ils peuvent répondre efficacement à des problématiques de circulation, d'accessibilité, de développement ou de sécurité.

Le projet de contournement Sud-Est d'Avranches est envisagé depuis 1990, d'abord par l'État, puis par le Département. S'il s'agissait à l'origine d'un tronçon de l'A84, il a depuis notablement évolué, de même que le contexte local (aménagement

de zones d'activités, constructions de logements...), ainsi que le contexte réglementaire autour des infrastructures routières.

Afin d'évaluer les conditions de faisabilité et de pertinence du projet, nous avons lancé ces dernières années des études complémentaires. C'est aussi la raison pour laquelle nous avons fait le choix **d'organiser une concertation préalable du 3 au 31 mars 2025.**

L'objectif ? Informer l'ensemble des acteurs du territoire de ce projet, discuter collectivement de son opportunité et de sa pertinence pour répondre aux objectifs identifiés et aux enjeux qui s'y rattachent. Les résultats de cette concertation permettront d'éclairer, en complément des études déjà réalisées, la décision que le Département sera amené à prendre dans les prochains mois concernant ce projet.

En espérant vous compter nombreux lors des temps de concertation, nous vous souhaitons une bonne lecture de ce dossier. »

The background features a complex geometric design. A large, light green chevron shape points upwards from the bottom left. Overlapping this and the top right is a large, dark blue chevron shape pointing downwards. In the center, a white diamond shape contains the number '01' in a bold, olive green font. The overall composition is modern and professional.

01

**LE CONTEXTE, LES ENJEUX
ET LES OBJECTIFS
DU PROJET**

1.1 L'historique du projet

À l'origine, le contournement Est d'Avranches consistait à aménager un tronçon de l'A84 pour garantir la continuité de la liaison autoroutière entre Caen et Rennes. Celle-ci a finalement été assurée par l'Ouest, en réutilisant la RN175 en 2x2 voies. L'État s'est ensuite progressivement désengagé du projet de contournement Est.

À sa suite, le Département de la Manche a repris à son compte ce projet, en étudiant sur la même emprise la faisabilité d'un « contournement Sud-Est d'Avranches » (CSEA), sous la forme d'une 2x1 voie départementale reliant la RD103 et la RD5.

LES ÉTUDES DÉJÀ MENÉES

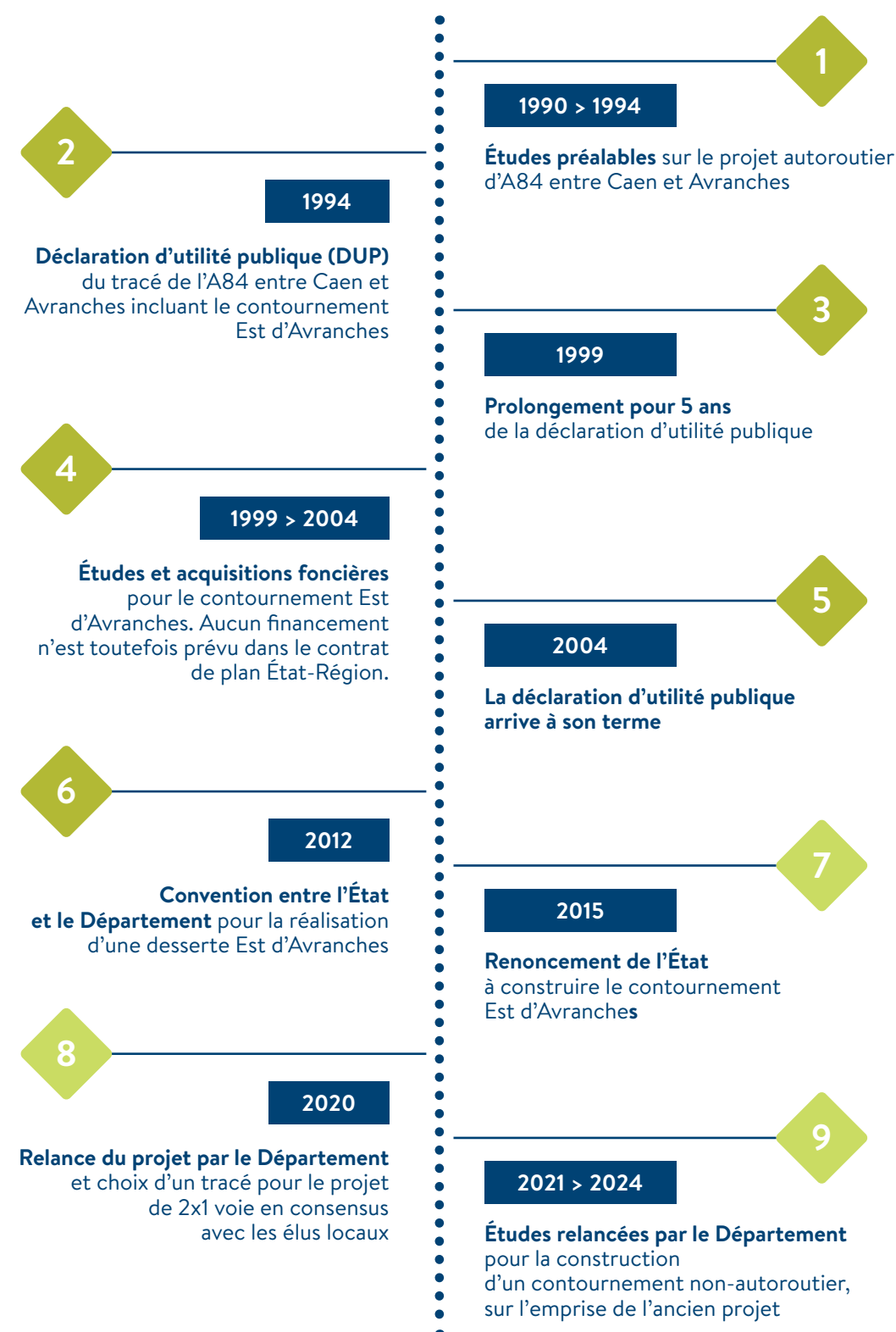
Une première série d'études initiales relatives au projet ont été menées à la suite de la convention avec l'État de 2012 : étude paysagère, étude de contexte environnemental...

La relance du projet par le Département de la Manche en 2020, en concertation avec les collectivités locales, s'est traduite par l'actualisation de ces données et la réalisation d'études complémentaires sur le trafic, la sécurité, l'acoustique ou encore l'environnement et le contexte socio-économique. Le présent dossier de la concertation s'appuie sur ces études pour décrire le contexte du projet et présenter les enjeux qui s'y attachent.



En bref

Déjà envisagé il y a 30 ans, ce projet routier a beaucoup évolué, dans un contexte local et national qui a lui-même changé. Les nouvelles études réalisées par le Département de la Manche et la concertation préalable ont vocation à éclairer la décision que celui-ci devra prendre sur les suites à donner à ce projet.



1.2 Le contexte local

LE TERRITOIRE CONCERNÉ PAR LE PROJET

Le tracé du contournement Sud-Est d'Avranches traverse les communes de Saint-Senier-sous-Avranches, Saint-Martin-des-Champs (commune déléguée d'Avranches), Saint-Loup et Saint-Quentin-sur-le-Homme, limitrophes d'Avranches, ville-centre de la communauté d'agglomération Mont-Saint-Michel Normandie. Cette dernière, issue de la fusion en 2017 de cinq communautés de communes, s'étend à l'Est jusqu'au Mortainais. **Le territoire concerné par le projet routier s'étend ainsi à l'Est en direction de Juvigny-les-Vallées, puisqu'il a notamment pour vocation d'améliorer la liaison avec l'A84 de ce secteur.**

LES DOCUMENTS D'URBANISME

Ce projet de contournement a plusieurs fois été mentionné dans divers documents d'urbanisme :

- ◆ **Le schéma de cohérence territoriale (SCoT) du Pays de la Baie du Mont-Saint-Michel** adopté en 2013 indique ainsi que « le contournement Est d'Avranches constituera un accès [à l'A84] plus rapide pour le secteur du Mortainais », alors qu'à ce jour « le trajet nécessite la traversée d'Avranches, ce qui est pénalisant, en particulier aux heures de pointe. Ce handicap limite l'installation d'activités économiques sur l'Est du territoire, en particulier celles qui ont d'importants besoins logistiques. »
- ◆ **L'emprise du projet figure par ailleurs sur le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de la communauté d'agglomération Mont-Saint-Michel Normandie**, approuvé le 7 juillet 2023.

UNE POPULATION QUI S'EST STABILISÉE MAIS UN HABITAT EN PROGRESSION

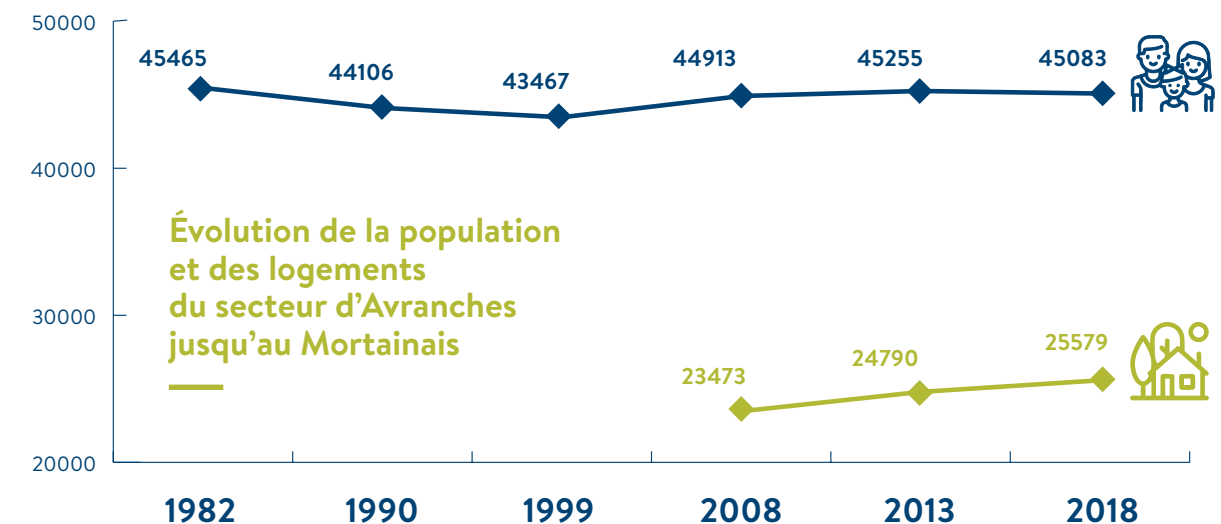
Le territoire concerné par le projet – l'Est d'Avranches et l'Ouest du Mortainais – présente un profil essentiellement rural, avec un dynamisme démographique et une densité de population moindres que sur la région côtière.

Après une déprise démographique marquée entre les années 1980 et les années 2000, le territoire a à nouveau gagné des habitants, avant que la population ne se stabilise (+0,5% entre 2008 et 2018).



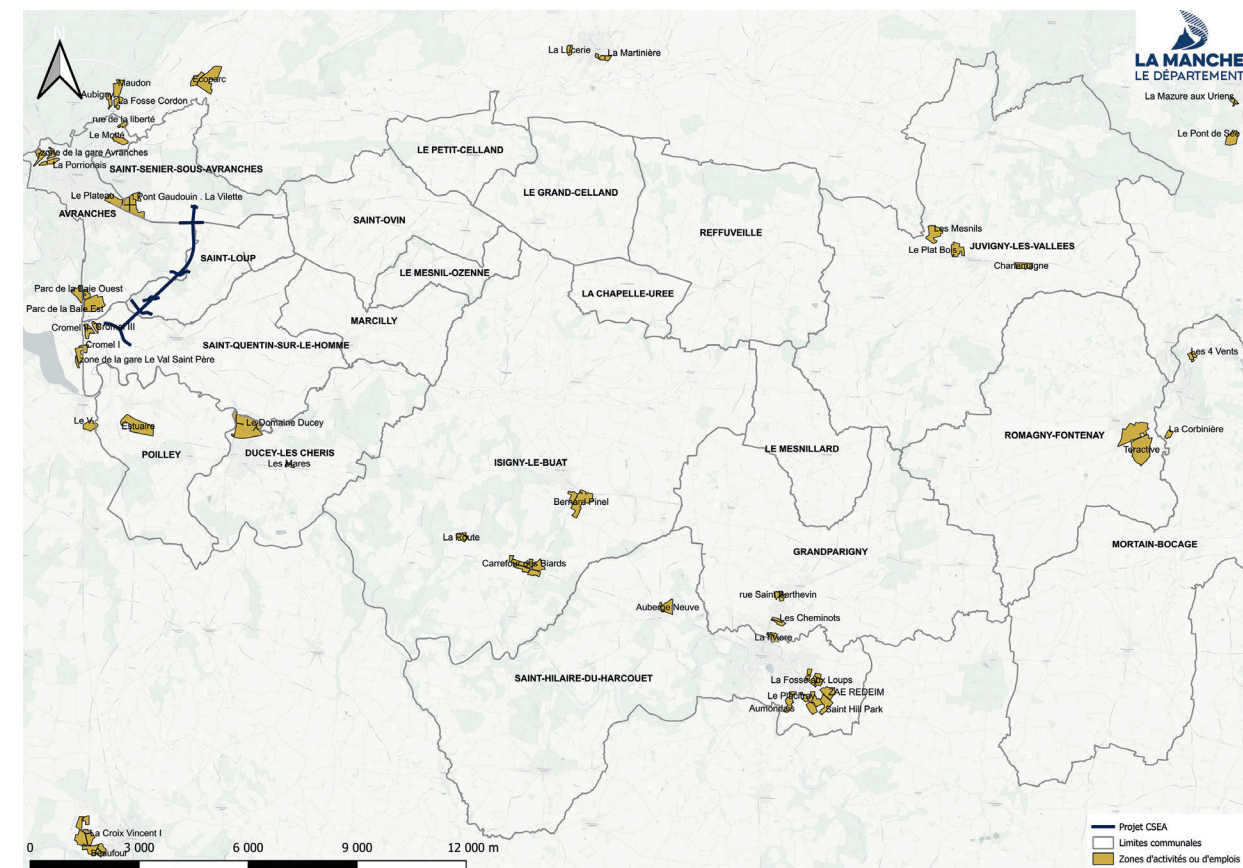
80%
des logements
sont des maisons
individuelles

L'habitat est essentiellement dispersé et dominé par les maisons individuelles (80 % des logements contre 55 % en moyenne en France). Le nombre de logements a augmenté plus rapidement que la population (+8% entre 2008 et 2018). Cela s'explique notamment par l'aménagement de lotissements et la construction de nouvelles maisons autour des routes existantes sur ce secteur, sans que le réseau routier ne soit pour autant aménagé en conséquence.



LE DÉVELOPPEMENT DE ZONES D'ACTIVITÉS

Outre la ville centre d'Avranches, plusieurs pôles d'emplois ruraux et zones d'activités se sont développés sur le secteur. Le nombre d'emplois y a augmenté de 2 % entre 2008 et 2018.



Les zones d'activité et d'emploi du territoire

Six communes se distinguent par une forte concentration d'emplois : elles attirent ainsi des actifs qui viennent y travailler mais habitent ailleurs

 **220** emplois
pour 100 actifs ayant un emploi
AVRANCHES

 **153** emplois
pour 100 actifs ayant un emploi
MORTAIN-BOCAGE

 **202** emplois
pour 100 actifs ayant un emploi
ROMAGNY FONTENAY

 **145** emplois
pour 100 actifs ayant un emploi
DUCEY-LES-CHÉRIS

 **163** emplois
pour 100 actifs ayant un emploi
SAINT-HILAIRE DU-HARCOUËT

 **108** emplois
pour 100 actifs ayant un emploi
SAINT-SENIER SOUS-AVRANCHES

Les autres communes présentent moins d'emplois que d'actifs résidents sur leur territoire. Si des projets de développement d'entreprises ou de logements peuvent exister sur ce secteur, ils ne sont pas de nature à engendrer une modification substantielle des flux routiers actuels, selon la Communauté d'Agglomération Mont-Saint-Michel Normandie.

UN RÉSEAU ROUTIER EXISTANT EN « TOILE D'ARAIGNÉE » AUTOUR DE L'AGGLOMÉRATION D'AVRANCHES

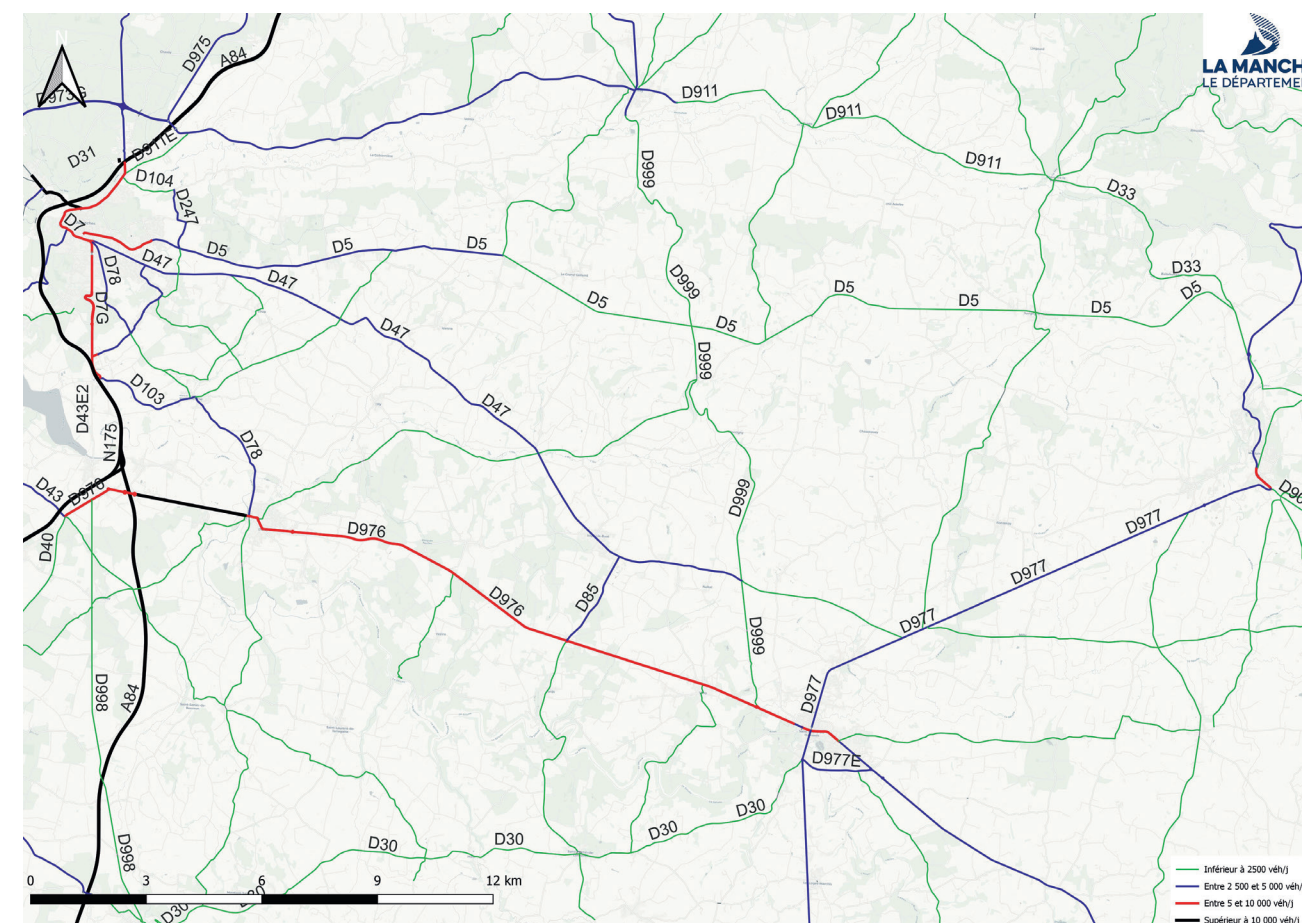
L'infrastructure routière du secteur est marquée par la présence dominante d'axes de circulation Est-Ouest. On compte notamment parmi les routes structurantes localement :

- ◆ La RD5, qui relie Mortain-Bocage et Juvigny-les-Vallées à Avranches (3 900 véhicules/jour) ;
- ◆ La RD47, qui relie Isigny-le-Buat et Saint-Loup à Avranches (3 561 véhicules/jour) ;
- ◆ La RD78, qui relie Saint-Quentin-sur-le-Homme à Avranches (2 378 véhicules/jour) ;
- ◆ La RD457, qui relie la RD103 à Avranches via la commune déléguée de Saint-Martin-des-Champs (204 véhicules/jour).

Ces infrastructures sont complétées par des routes perpendiculaires, qui proposent un axe de circulation Nord-Sud, comme le projet de contournement Sud-Est d'Avranches :

- ◆ La RD247, qui relie l'A84 à la RD5 via Saint-Martin-des-Champs (3 791 véhicules/jour) ;
- ◆ La RD103, qui relie l'A84 à la RD5 via Saint-Quentin-sur-le-Homme (2 900 véhicules/jour) ;
- ◆ La RD557, qui relie Saint-Quentin-sur-le-Homme et Saint-Loup (220 véhicules/jour).

Il est à noter que les poids-lourds représentent entre 0,3 et 3,9% des flux sur l'ensemble de ces routes. Globalement, le trafic est ainsi modéré ou faible sur les axes du secteur.



Trafic sur les routes départementales environnantes

DES ALTERNATIVES À LA VOITURE LIMITÉES

Les déplacements des particuliers sur ce secteur, d'Avranches à l'Ouest du Mortainais, s'appuient essentiellement sur la voiture. L'offre de transport en commun est en effet limitée :

- ◆ Il n'existe pas d'infrastructure ferrée ;
- ◆ Une seule ligne de bus dessert le territoire (ligne 309 du réseau Nomad qui relie Avranches à Vire, en passant par Saint-Martin-des-Champs, Isigny-le-Buat ou encore Mortain-Bocage).

Plusieurs dispositifs ont cependant été mis en place pour faciliter les mobilités :

- ◆ L'aménagement d'aires de covoiturage à Ponts, Saint-Quentin-sur-le-Homme, Poilley, Isigny-le-Buat, Martigny et Parigny.
- ◆ Le service d'autostop de proximité REZO POUCE, destiné à rapprocher conducteurs et passagers.

L'habitat diffus sur le territoire et les distances domicile-travail ne favorisent pas les mobilités piétonnes ou cyclistes.

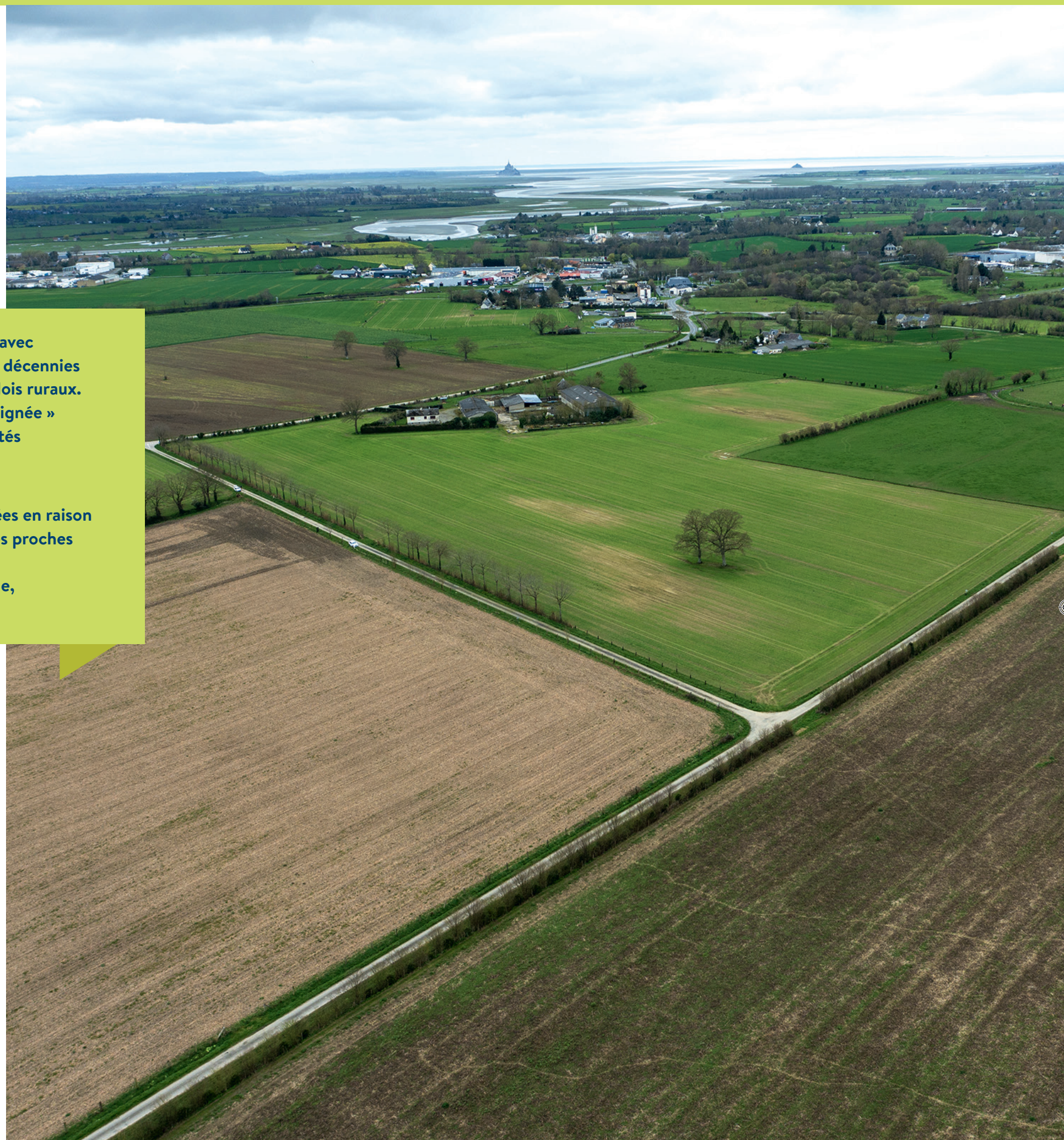
Un schéma directeur vélo, établi par la commune d'Avranches en 2022, identifie plusieurs itinéraires cyclables et aménagements à réaliser dans les dix prochaines années, notamment le long de la RD247 (route partagée).



En bref

Le secteur est marqué par une prédominance rurale, avec un habitat dispersé qui s'est développé ces dernières décennies et la présence de zones d'activités et de pôles d'emplois ruraux. Il est desservi par un réseau de routes en « toile d'araignée » autour d'Avranches, avec des axes Est-Ouest complétés par des axes perpendiculaires Nord-Sud.

Ce réseau présente un trafic faible ou modéré, bien qu'il ait fortement augmenté ces dernières années en raison d'une urbanisation réalisée le long de certaines routes proches d'Avranches, sans que ces axes ne soient aménagés en conséquence. Le trafic poids-lourds est assez faible, mais peut engendrer un sentiment d'insécurité.



1.3 Les objectifs du projet

Le projet de contournement Sud-Est d'Avranches doit permettre de répondre à des objectifs divers, à l'échelle micro-locale comme à une échelle plus large.

DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Désenclaver l'Ouest du Mortainais (Juvigny-les-Vallées) et créer une liaison inter-quartiers entre Saint-Senier-sous-Avranches et la ZA de la Baie

Le secteur situé à l'Est d'Avranches ne possède pas d'accès direct à l'A84. Depuis Mortain-Bocage, les principaux axes existants sont la RD557 en direction de Vire et Villers-Bocage (Nord), la RD976 en direction de Pontaubault et Saint-Brieuc (Ouest) et la RD977 en direction de Fougères (Sud). Il est ainsi possible de rejoindre l'A84 vers Villers-Bocage ou Fougères.

Entre Avranches et Mortain-Bocage, le territoire compte des zones d'activités et quelques grandes entreprises (Acôme

Mortain à Romagny-Fontenay, Société Beurrière d'Isigny à Isigny-le-Buat) ou utilisant des camions et engins de grand gabarit (SAS Besnier au Grand-Celland, Leboucher constructions à Juvigny-les-Vallées, Marie Didier Automobiles à Juvigny-les-Vallées...).

Le contournement Sud-Est d'Avranches pourrait en ce sens améliorer l'accessibilité du territoire à l'A84.

Par ailleurs, le contournement Sud-Est d'Avranches pourrait participer à l'amélioration de la desserte entre Saint-Senier-sous-Avranches et la zone commerciale et d'activité de la Baie (Saint-Martin-des-Champs).

CADRE DE VIE

Améliorer le cadre de vie des riverains de la RD247

Les véhicules légers et poids-lourds en transit entre le Mortainais et Avranches empruntent aujourd'hui pour partie des axes traversant les centres-bourgs. Ils utilisent notamment la RD247 traversant Saint-Martin-des-Champs, et dans une

moindre mesure la RD103 (Saint-Quentin-sur-le-Homme) et la RD110 (Saint-Loup).

Le contournement Sud-Est d'Avranches doit permettre de délester d'une partie de ce trafic les centres-bourgs et les lotissements créés ces dernières décennies le long des routes concernées, pour sécuriser leur traversée, offrir une route au gabarit plus adapté aux poids-lourds et diminuer l'impact associé pour les riverains, tout en apaisant les espaces publics en traversée de bourgs.

SÉCURITÉ

Diminuer l'accidentologie

L'étude de sécurité menée évalue l'accidentologie comme relevant d'un niveau « faible » sur la zone du projet et à l'Ouest du Mortainais. L'infrastructure routière apparaît

en effet globalement « adaptée à son environnement et au trafic, sans zone considérée comme particulièrement accidentogène », avec néanmoins quelques éléments porteurs de risques :

- ◆ L'absence d'accotement stabilisé (qui permet d'accueillir momentanément un usager en difficulté) sur les axes de la zone d'étude ;
- ◆ Les intersections entre les RD5 et RD247 d'une part et entre les RD103 et RD110, d'autre part compte tenu de leur configuration géométrique.

Désenclaver la caserne des sapeurs-pompiers d'Avranches et la future gendarmerie compte tenu de leurs enjeux d'intervention sur l'Autoroute 84 et au Mont Saint-Michel dans le cadre de leurs missions de secours

Le contournement Sud-Est d'Avranches a également vocation à faciliter l'accès à l'A84 depuis le centre de secours (pompiers) implanté à Avranches, le long de l'avenue des Rochers (RD47). Il offrirait en effet une alternative au trajet existant pour les interventions sur la zone Sud ou en direction du Mont-Saint-Michel.

Il est à noter qu'un projet d'implantation d'une caserne de gendarmerie est également en cours à proximité, et que les forces de l'ordre bénéficieraient le cas échéant de cette nouvelle desserte pour faciliter leurs interventions.



En bref

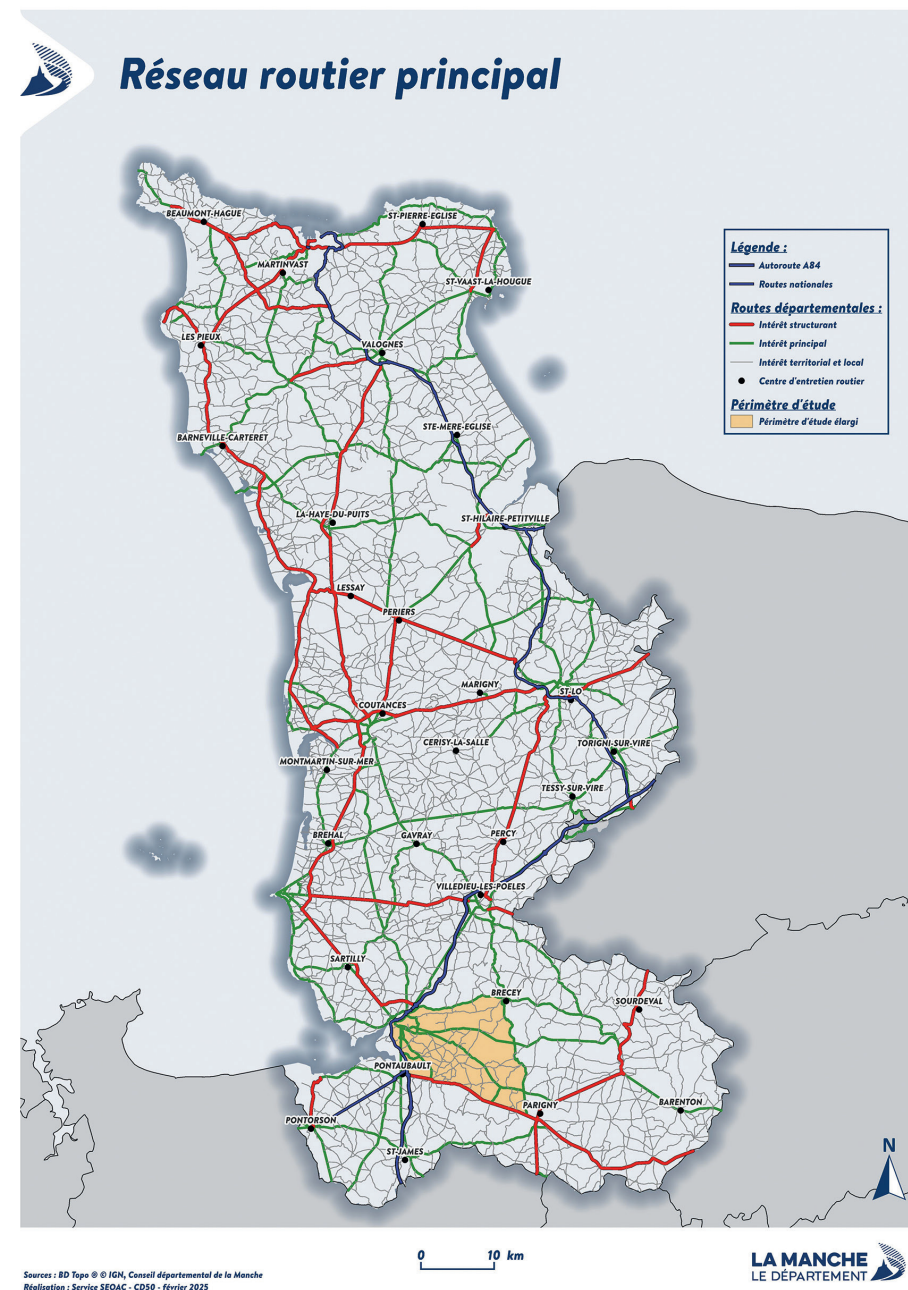
Le projet de contournement Sud-Est d'Avranches poursuit des objectifs divers, à deux échelles de territoire, du niveau micro-local jusqu'à l'échelle du Mortainais : apaiser le trafic, améliorer la sécurité et les dessertes locales (communes concernées par le tracé et communes limitrophes), et améliorer l'accessibilité de l'Est de la communauté d'agglomération Mont-Saint-Michel Normandie pour faciliter son développement économique.

La plus-value du projet doit être évaluée sur chacun de ces points.

1.4 Le contexte routier départemental

Le projet de contournement Sud-Est d'Avranches s'insère dans un contexte routier départemental complexe et aux enjeux multiples, auxquels il doit également répondre.

UN RÉSEAU ROUTIER TRÈS ÉTENDU



Avec 7 780 km de routes, le Département de la Manche possède le plus long réseau routier départemental de France.

Ce réseau historique étoffé n'offre que peu de possibilités d'évolutions, l'aménagement du territoire et les constructions de ces dernières décennies s'étant réalisés autour de celui-ci. Les axes sont classés dans plusieurs catégories, en fonction de leur gabarit, des centres d'activité et des pôles qu'ils relient ou encore de l'importance du trafic qu'ils accueillent.

Les routes existantes autour de la zone du projet sont qualifiées d'intérêt territorial ou local, à l'exception des RD5 et RD47, d'intérêt principal. Elles présentent un trafic modéré (moins de 4000 véhicules / jour). À une échelle plus large, la RD911 au Nord fait également partie du réseau d'intérêt principal, et la RD976 est qualifiée d'intérêt structurant.

DES ENJEUX D'ENTRETIEN DE PLUS EN PLUS PRÉGNANTS

Le Département a en charge l'entretien, l'exploitation et la modernisation de ce réseau routier, pour assurer la sécurité des usagers. Ces missions, assurées par 470 agents, comprennent notamment les réparations et la surveillance des chaussées et des ouvrages d'art sur l'ensemble des routes, ou encore la mise en place d'une viabilité hivernale pour conserver de bonnes conditions de circulation.

Les moyens mobilisés pour les routes représentent chaque année un budget conséquent pour le Département. En 2024, cela a représenté 6,26 % de son budget total.

Ces enjeux d'entretien et de maintenance seront croissants, puisque les infrastructures routières sont particulièrement vulnérables face aux impacts du changement climatique, notamment sur un territoire côtier et traversé par de nombreux cours d'eau : les précipitations, ruissellement et inondations peuvent en effet aggraver le vieillissement prématuré des chaussées.



LE SAVIEZ-VOUS ?

La Commission européenne estime que le coût des dommages liés aux aléas climatiques sur les infrastructures de transport sera multiplié par trois au cours de la décennie, et par six d'ici à 2050.

LES ATTENTES DES MANCHOIS CONCERNANT LA POLITIQUE ROUTIÈRE

Le Département a initié en 2022 une vaste concertation sur les déplacements routiers dans la Manche. Réalisée par 6t-bureau et Algoé, cette étude s'est appuyée sur des enquêtes qualitatives (entretiens, ateliers) et quantitatives (sondages et questionnaires) auprès des habitants.

Cette étude montre que les Manchois perçoivent la route de manière positive, comme « utile et indispensable ». Si « l'entretien et le maintien du réseau actuel font consensus et sont des opinions majoritaires dans l'ensemble des échantillons », « l'agrandissement de ce réseau n'apparaît pas comme une priorité ». La création de nouvelles routes est soutenue par une petite partie des habitants quand d'autres en soulignent les impacts négatifs, ou jugent qu'elle n'est pas prioritaire. Ces résultats invitent ainsi à évaluer finement la plus-value de chaque projet routier et à mettre en perspective celle-ci avec les impacts induits sur l'environnement et la population.



DES PROJETS ROUTIERS EN COURS

Outre le contournement Sud-Est d'Avranches, trois projets routiers jugés prioritaires sont actuellement envisagés par le Département de la Manche :

- ◆ **Le contournement Sud-Ouest de Cherbourg-en-Cotentin :**
Environ 13 km à 17 km d'aménagements (neufs ou aménagements de l'existant avec ponctuellement des créniaux de dépassements) en 2 voies pour un trafic attendu entre 8 000 et 20 000 véhicules/jour à l'horizon 2033, en fonction du fuseau et des tronçons de voies.
- ◆ **L'aménagement routier sur l'axe Saint-Lô-Coutances :**
25 km en 2 voies (avec créniaux de dépassements sur certains tronçons) pour un trafic attendu entre 13 000 et 18 000 véhicules/jour à l'horizon 2050.
- ◆ **L'aménagement routier sur l'axe Granville/Avranches :**
20 km avec des aménagements ponctuels (contournements localisés et créniaux de dépassements) pour un trafic attendu entre 16 000 et 26 000 véhicules/jour à l'horizon 2050.



En bref

La politique routière du Département de la Manche, en adéquation avec les attentes des Manchois, a pour premier objectif de maintenir en bon état le réseau existant, et de le compléter par de nouveaux aménagements quand cela s'avère pertinent, dans une logique d'allocation efficiente de ses ressources. Plusieurs projets sont actuellement envisagés sur des axes structurants à l'échelle du département.

Le projet de contournement Sud-Est d'Avranches concerne des axes au dimensionnement plus mesuré, jouant essentiellement un rôle local voire territorial.

Au-delà des enjeux relatifs à l'investissement initial nécessaire, l'opportunité de chacun de ces projets est à envisager au regard la hausse des charges d'entretien consacrées à la maintenance qu'il engendrerait pour la collectivité.

1.5 Le contexte national

La prise en compte des enjeux liés à l'atténuation et à l'adaptation au changement climatique a engendré ces dernières années des évolutions réglementaires que le Département doit considérer dans les projets d'infrastructures routières qu'il mène.

LES OBJECTIFS DE BAISSÉ DES ÉMISSIONS CO₂ LIÉES AU TRANSPORT

Les transports sont le secteur contribuant le plus aux émissions de CO₂ en France : en 2022, ils représentaient 32 % des émissions, loin devant l'agriculture et l'industrie à 19 % et 18 %.

La stratégie nationale bas-carbone actuellement en vigueur fixe aux transports un objectif de - 28 % d'émissions d'ici 2030, en s'appuyant sur l'amélioration de la performance des véhicules, l'électrification du parc automobile, ou encore la promotion des modes de transports alternatifs à la voiture.

LE ZÉRO ARTIFICIALISATION NETTE (ZAN)

La loi Climat et résilience du 22 août 2021 a fixé un objectif de zéro artificialisation nette d'ici 2050, pour limiter l'impact environnemental des constructions et aménagements d'infrastructures. Un premier objectif de réduction de consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers a été fixé pour 2030.

Ainsi, les collectivités locales doivent prioriser les projets impliquant une très faible augmentation de l'artificialisation de leur sols, avec des limites à ne pas dépasser sur chaque territoire. À terme, chaque hectare artificialisé devra être compensé par la « renaturation » d'un autre hectare.

LA RÉGLEMENTATION ENVIRONNEMENTALE

Au fil des dernières décennies, la réglementation environnementale s'est étoffée, notamment pour mieux prendre en compte la protection de la biodiversité, des zones naturelles ou des zones humides.

Le projet de contournement Sud-Est d'Avranches sera ainsi soumis à évaluation environnementale car, comme toute infrastructure routière, il est considéré comme susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement, le cadre de vie et la santé humaine.

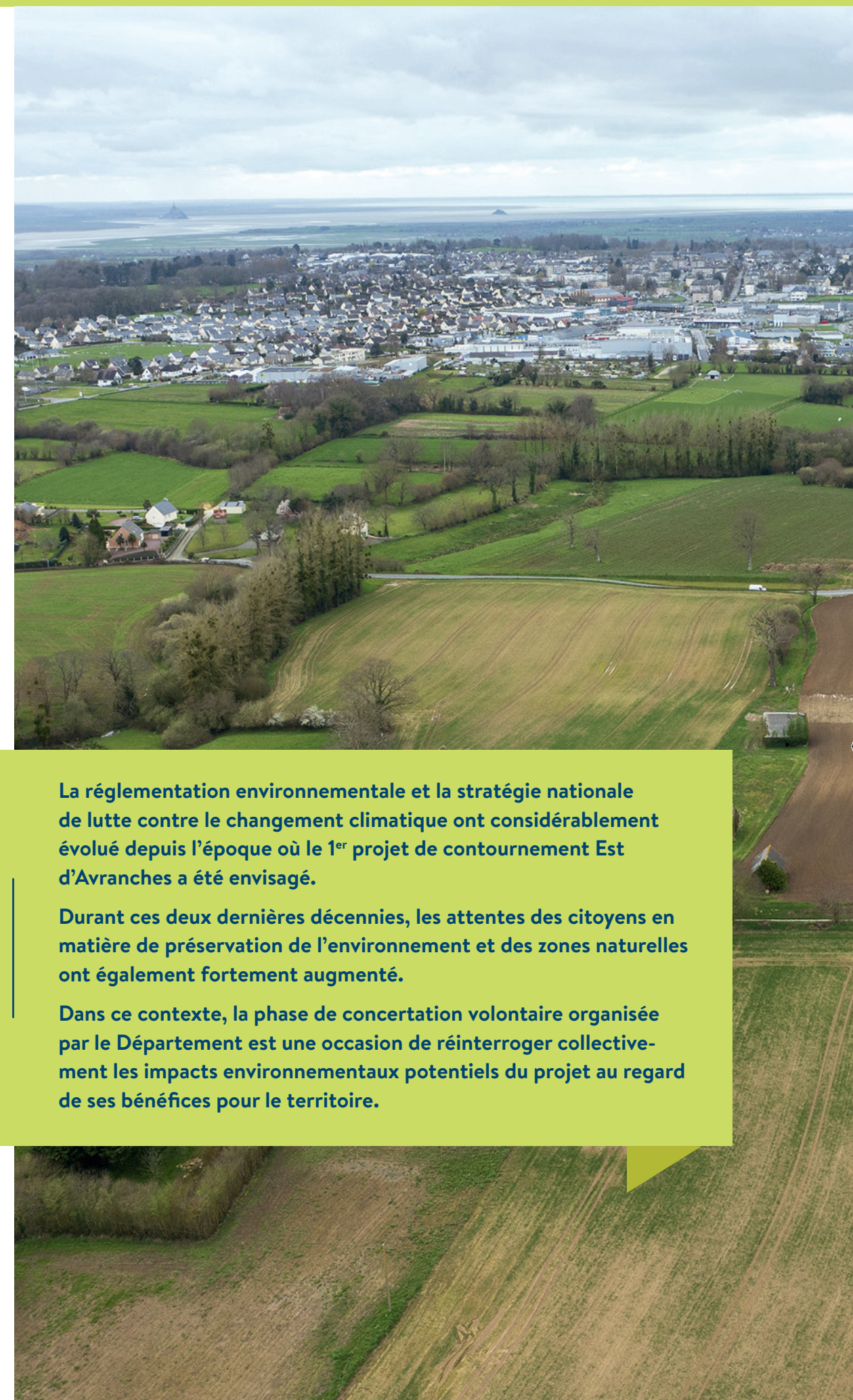


En bref

La réglementation environnementale et la stratégie nationale de lutte contre le changement climatique ont considérablement évolué depuis l'époque où le 1^{er} projet de contournement Est d'Avranches a été envisagé.

Durant ces deux dernières décennies, les attentes des citoyens en matière de préservation de l'environnement et des zones naturelles ont également fortement augmenté.

Dans ce contexte, la phase de concertation volontaire organisée par le Département est une occasion de réinterroger collectivement les impacts environnementaux potentiels du projet au regard de ses bénéfices pour le territoire.



The background features a complex geometric design. A large, light green chevron shape points upwards from the bottom left. Overlapping this and the top right is a large, dark blue chevron shape pointing downwards. In the center, a white diamond shape contains the number '02' in a bold, olive green font. The overall composition is modern and minimalist.

02

LA CONCERTATION
PRÉALABLE

Dans une démarche volontariste de dialogue citoyen, le Département de la Manche a pris l'initiative d'organiser une concertation préalable (article 121-15-1 et suivants du Code de l'environnement). Le Département est à l'écoute du public, de ses attentes comme de ses inquiétudes, des points de vigilance qu'il signalera comme de ses suggestions et propositions, tant pour les fonctionnalités et les usages de la route, pendant les phases de chantier autant qu'après sa mise en service.

2.1 Les objectifs — de la concertation

La concertation préalable vise à associer le public le plus en amont possible dans l'élaboration des projets et documents de planification qui le concernent et qui sont notamment susceptibles d'avoir des impacts sur l'environnement. Elle permet ainsi d'aborder le contournement Sud-Est d'Avranches à un moment où il est encore au stade de projet.

LES PRINCIPAUX OBJECTIFS

Les principaux objectifs de cette concertation, fixés par le Code de l'environnement, sont de permettre au public et à l'ensemble des parties prenantes :



De s'informer et d'échanger sur le projet, ses objectifs et ses caractéristiques ou orientations principales, les enjeux socio-économiques qui s'y attachent, les impacts significatifs qu'il peut avoir sur l'environnement et l'aménagement du territoire.



De débattre de son opportunité et, le cas échéant, de solutions alternatives, y compris, pour un projet, son absence de mise en œuvre.



D'exprimer un avis, avant que la décision de poursuivre ou non le projet ne soit prise par le Département de la Manche.

2.2 Une concertation préalable — avec un garant CNDP

Afin de garantir la neutralité de cette concertation, le Département de la Manche a sollicité en août 2024 la Commission nationale du débat public (CNDP) pour qu'elle soit réalisée sous l'égide d'un garant indépendant. Celui-ci a pour rôle de veiller à la qualité, la sincérité et l'intelligibilité des informations diffusées au public ainsi qu'au bon déroulement de la concertation préalable. Il garantit notamment la possibilité, pour le public, de formuler des questions et de donner son avis.

La CNDP a répondu favorablement à cette demande et a désigné, le 2 octobre 2024, M. Bruno Boussion comme garant de la concertation. Il a ainsi reçu la mission de la CNDP de :

- ◆ Défendre le droit de chacun à être informé et à participer ;
- ◆ Prescrire, après étude du projet et analyse du contexte territorial, les modalités de la concertation à mettre en œuvre par le maître d'ouvrage ;
- ◆ Observer et analyser le déroulement de la concertation pour vérifier que les modalités de la procédure soient respectées par tous ;
- ◆ Favoriser l'expression des participants à la concertation ;
- ◆ Assurer un rôle de recours éventuel afin de répondre aux demandes formulées par les participants ;
- ◆ Veiller au respect des engagements pris par les porteurs du projet.

Le garant est à la disposition du public pour toute question relative à l'organisation et au déroulement de la concertation préalable :

bruno.boussion@garant-cndp.fr

LE MOT DU GARANT

*Mon rôle
est de veiller
au bon déroulement
de la concertation*



Bruno Boussion
garant de la CNDP

bruno.boussion
@garant-cndp.fr

« Le Département a choisi de se faire accompagner dans ce temps de la concertation par un membre de la **Commission Nationale de Débat Public** dont le rôle est de proposer des modalités d'information et de participation du public, le Conseil Départemental restant libre de les prendre en compte.

Neutre et indépendant, n'ayant pas à donner d'avis sur le fond, mon rôle est de veiller au bon déroulement de la concertation, de m'assurer que chacun puisse participer, et, à l'issue de la concertation, établir un bilan qui fasse état de vos avis et arguments afin que le Conseil Départemental y apporte réponse, précise la suite qu'il entend donner à ce projet et comment il prévoit de continuer à associer le public jusqu'au projet définitif qui sera soumis à enquête publique.

La question de l'opportunité de cette nouvelle route vous est posée : faut-il ou non la faire ? Votre avis argumenté sur le tracé, ses impacts environnementaux est attendu.

Le bilan et le mémoire en réponse seront publiés sur le site de la concertation. »

QU'EST-CE QUE LA CNDP ?



LA CNDP, AUTORITÉ ADMINISTRATIVE INDÉPENDANTE

Selon les dispositions du Code de l'environnement, la CNDP créée en 1997, et devenue autorité administrative indépendante en 2002, est chargée de **veiller au respect de la participation du public** durant le processus d'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement d'intérêt national, régional ou local, ayant une incidence importante sur l'environnement et/ou l'aménagement du territoire.

Le rôle de la CNDP est de **garantir la transparence et la qualité des échanges**. Illustré par sa devise « Ma parole a du pouvoir », le rôle de la CNDP est de faire respecter le **droit fondamental de toute personne à l'information et à la participation** comme de garantir la mise en place de ce droit dans le processus décisionnel.

www.debatpublic.fr



En bref

La concertation sert à informer et à débattre du projet et de son opportunité : le Département de la Manche doit-il réaliser ou non le contournement Sud-Est d'Avranches ?

L'implication du garant de la CNDP a pour objectif de garantir la transparence, la sincérité et la qualité de ces échanges.

1.5 Les modalités de la concertation

LA CONCERTATION PRÉALABLE SE DÉROULERA DU LUNDI 3 MARS AU LUNDI 31 MARS 2025 INCLUS.

DES OUTILS POUR :

Communiquer sur la concertation

Afin de favoriser une large participation du public, des habitants, associations locales et de toutes les autres personnes concernées, **le Département de la Manche a mis en place un large dispositif de communication pour informer de la tenue de la concertation préalable et inciter chacun à y prendre part.**

Outre les avis publiés au minimum 15 jours avant le début de la concertation sur le site du Département de la Manche et dans les annonces légales des journaux Ouest-France, La Manche Libre et La Gazette de la Manche, **un dispositif mobilisant des canaux d'information complémentaires a été mis en place :**



Des affiches d'information

sur les modalités de la concertation fournies aux mairies concernées



Des panneaux d'information

au bord des différentes routes départementales (RD5, RD103, RD247, RD47)



Des courriers d'information

envoyés aux habitants de la zone concernée (22 000 boîtes aux lettres)



Des flyers distribués

sur les marchés et aux centres commerciaux (Commune déléguée de Saint-Martin-des-Champs).



Une communication faite dans

Le Manche Mag' et des publications sur les réseaux sociaux du Département



Des spots radio



Une plaquette d'information

sur la concertation mise à disposition lors des événements



Une newsletter

à destination des entreprises du territoire

S'informer sur le projet



Le dossier de la concertation

Le dossier présente le projet soumis à la concertation, son contexte, ses objectifs, ses caractéristiques, et les modalités de la concertation. Il est consultable :

- ◆ **En ligne** sur l'espace numérique d'information et de participation du projet : manche.fr
- ◆ **Sur les lieux de la concertation**, lors des réunions publiques et permanences d'information
- ◆ **Dans les mairies et mairies déléguées des communes concernées** (Saint-Martin-des-Champs, Saint-Quentin-sur-le-Homme, Saint-Senier-sous-Avranches et Saint-Loup), **à la maison du Département** (service mission documentation), **au siège de la communauté d'agglomération Mont-Saint-Michel-Normandie** pendant toute la durée de la concertation.



L'espace d'information et de participation en ligne

Une plateforme numérique (manche.fr) permet de retrouver l'ensemble des documents d'information, le dossier de concertation et le registre dématérialisé, le cahier des acteurs, les études techniques et thématiques, ou encore l'agenda des rencontres.

Donner son avis ou poser des questions



Les registres

- ◆ **En ligne** sur l'espace numérique d'information et de participation : www.manche.fr
- ◆ **Les registres papiers**, disponibles lors des rendez-vous de la concertation (réunions publiques et permanences d'information) et dans les mairies et collectivités concernées.



manche.fr

LES RENDEZ-VOUS DE LA CONCERTATION

Des événements grand public
ouverts à tous



2 RÉUNIONS PUBLIQUES

pour découvrir le projet

- **ROMAGNY-FONTENAY**
Mardi 11 mars
19h30 à 22h00
à la salle de convivialité (le bourg)
- **SAINT-MARTIN-DES-CHAMPS**
(commune déléguée d'Avranches)
Mardi 18 mars
de 19h30 à 22h00
à la Salle socio-culturelle de
Saint-Martin-des-Champs
(2, rue de la Mairie)



4 PERMANENCES D'INFORMATION

pour échanger avec l'équipe projet

- **SAINT-SENIER-SOUS-AVRANCHES**
Jeudi 20 mars de 09h00 à 11h30 à la mairie
- **SAINT-QUENTIN-SUR-LE-HOMME**
Jeudi 20 mars de 13h30 à 17h00 à la mairie
- **SAINT-MARTIN-DES-CHAMPS**
(commune déléguée d'Avranches)
Mardi 25 mars de 14h00 à 17h00
à la mairie déléguée
- **SAINT-LOUP**
Mardi 25 mars de 17h30 à 19h00 à la mairie



3 ATELIERS DE TRAVAIL THÉMATIQUES

pour échanger les points de vue

- **UN ATELIER**
avec les acteurs économiques
- **UN ATELIER**
avec les acteurs associatifs
et environnementaux
- **UN ATELIER**
avec les acteurs de la sécurité
routière



En bref

Le dispositif de concertation a pour vocation d'inciter à une large participation de l'ensemble du public et des acteurs concernés, pour qu'ils s'informent et s'expriment sur le projet.

Les échanges et les contributions sont possibles en ligne ou sur le terrain, lors des événements de la concertation.





2.4 Les suites de la concertation

À l'issue de la concertation, le garant rédigera, dans un délai d'un mois, un bilan rendant compte du déroulement de la concertation, de la participation du public et faisant la synthèse des observations et arguments du public. Il sera rendu public sur le site de la concertation, ainsi que sur celui de la CNDP.

Dans un délai de deux mois maximums après la publication de ce bilan du garant, le Département de la Manche transmettra un mémoire en réponse à celui-ci. Dans ce document, le maître d'ouvrage répondra aux observations et points soulevés par le garant, et tirera les enseignements qu'il retient de cette phase de concertation préalable.

Ces enseignements alimenteront la réflexion du Département de la Manche sur les suites à donner au projet et la décision de poursuivre ou non celui-ci, et le cas échéant sous quelle forme poursuivre la concertation avec le public jusqu'à l'enquête publique.



En bref

À l'issue de la concertation, le Département de la Manche sera amené à statuer sur les suites à donner au projet, en prenant en compte les enseignements issus de cette démarche.

03

LE PROJET
ET LES SCÉNARIOS
ENVISAGÉS

3.1 L'option de référence :

— l'absence de mise en œuvre du projet

L'option dite de référence correspond à l'hypothèse de non-réalisation du projet de contournement Sud-Est d'Avranches par le Département de la Manche. Elle consiste à maintenir la configuration actuelle des routes sur le secteur, tout en prenant en compte les investissements que le Département serait amené à prendre dans le cas où le contournement ne serait pas créé (entretien et maintenance des routes existantes, sécurisation de tronçons ou de carrefours, etc.).

L'option de référence, ne désigne pas l'option privilégiée par le Département : elle permet simplement de décrire les effets que l'absence de réalisation du projet de contournement aurait au regard des objectifs poursuivis par celui-ci.

LA SÉCURISATION DU CARREFOUR ENTRE LA RD5 ET LA RD247

En l'occurrence, l'option de référence inclut la sécurisation du carrefour entre la RD5 et la RD247 (situé sur la commune de Saint-Senier-sous-Avranches) envisagée par le Département de la Manche.

Bien qu'aucune zone du secteur ne soit considérée comme « particulièrement accidentogène » par l'étude de sécurité, on compte toutefois plusieurs accidents corporels au niveau de cette intersection ces dernières années. De nombreux accidents matériels sont aussi recensés par la presse locale, les élus locaux et les services techniques du Département.

La sécurisation de ce carrefour a pour objectifs :

- ◆ d'améliorer la perception de l'intersection,
- ◆ de réduire le temps de traversée,
- ◆ d'améliorer la visibilité,
- ◆ d'empêcher le stationnement de deux véhicules l'un à côté de l'autre sur la RD247,
- ◆ de supprimer ou isoler les obstacles.

Deux opérations complémentaires sont ainsi envisagées :

- ◆ **Le dégagement de visibilité**, qui consiste à aménager un espace libre de tout obstacle visuel, permet à un conducteur de voir clairement une zone spécifique, notamment aux intersections, aux sorties de virage ou aux accès routiers. Une première partie de ce dégagement a été réalisé en 2024, et la seconde partie doit être réalisée en février 2025 (coût total évalué à 110 000 € TTC).
- ◆ **L'aménagement d'un giratoire**, dans un deuxième temps, en fonction du retour d'expérience des travaux de visibilité réalisés (coût évalué à 550 000 € TTC).



Dégagement de visibilité au carrefour de la RD247 et de la RD5



Aménagement d'un giratoire au carrefour de la RD247 et de la RD5

LES EFFETS ATTENDUS DE L'OPTION DE RÉFÉRENCE

La non-réalisation du projet de contournement conduirait au maintien de la situation actuelle au regard de la plupart des objectifs fixés au projet :

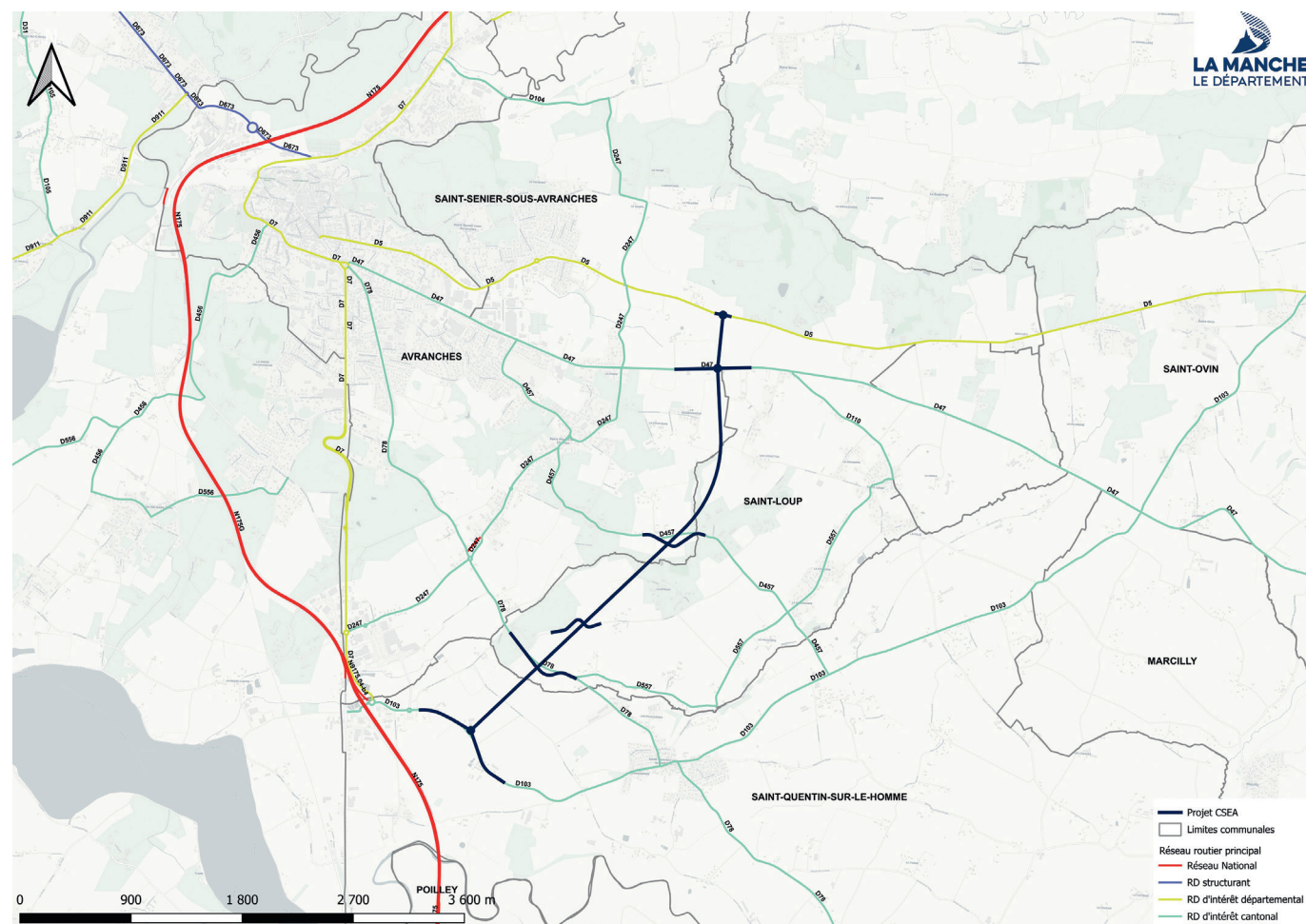
- ◆ L'accessibilité du secteur resterait inchangée.
- ◆ Le trafic en transit dans les centre-bourgs du territoire, et notamment en traversée de Saint-Martin-des-Champs, ne serait pas dévié sur un nouvel axe. Il serait susceptible de croître compte tenu de l'évolution du trafic routier anticipée sur le secteur. Le cadre de vie des riverains de la RD247 ne connaîtrait donc pas d'amélioration.
- ◆ L'accidentologie sur le secteur, déjà considérée comme faible, n'évoluerait pas significativement, hormis la sécurisation du carrefour entre la RD5 et la RD247.
- ◆ Les sapeurs-pompiers de la caserne d'Avranches, et les gendarmes qui ont pour projet de s'installer à proximité, continueraient d'emprunter les voies existantes pour leurs interventions, sans changement quant à l'accessibilité de l'Autoroute A84.
- ◆ À l'inverse, la non-réalisation du projet conduirait à l'absence de consommation de terres agricoles et à l'absence d'impacts sur l'environnement liés à la création du contournement.

3.2 Le scénario 1 : la création d'une 2 voies

LE TRACÉ DU CONTOURNEMENT SUD-EST D'AVRANCHES

Après la reprise du projet de contournement par le Département, plusieurs hypothèses de tracé ont été envisagées. Le tracé retenu a été choisi en 2020 en concertation avec les élus locaux, et consiste à relier la RD103 (Saint-Quentin-sur-le-Homme, au Sud) et la RD5 (Saint-Senier-sous-Avranches, au Nord).

Il s'établit sur l'emprise initialement prévue pour le projet de tronçon autoroutier, dont la maîtrise foncière publique est toujours assurée sur la quasi-totalité du tracé (les terrains agricoles concernés sont propriétés de l'État, la SAFER assurant leur gestion).



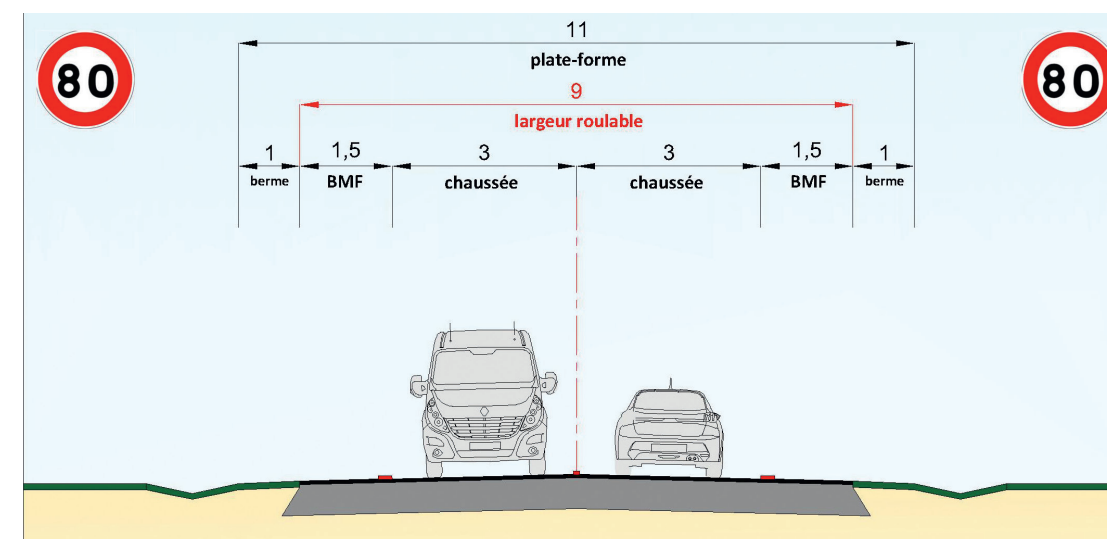
Tracé du contournement Sud-Est d'Avranches

LES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET DE CONTOURNEMENT

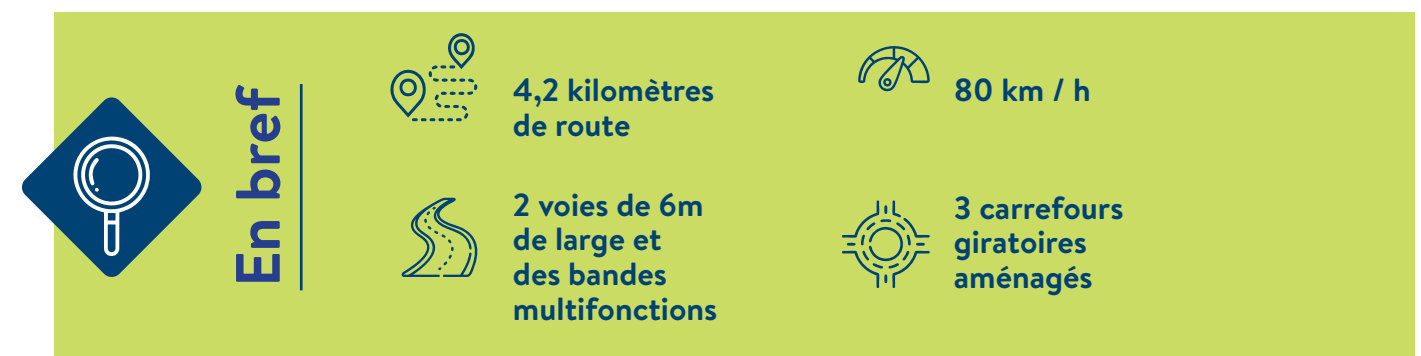
Le projet consiste à créer une 2 voies de 4,2 kilomètres, avec une chaussée de 6m de large et des bandes multifonction. La vitesse de circulation prévue est de 80 km/h.

Trois carrefours giratoires seront créés aux extrémités Sud et Nord pour relier ce nouvel axe aux RD5, RD47 et RD103. Deux carrefours en croix seront aménagés sur les voies traversantes Est-Ouest (RD457 et chemin de Glatigny), et un carrefour ou un ouvrage d'art sera créé pour assurer la continuité de la RD78, sans accès à la nouvelle route. En effet, l'objectif est de limiter le nombre de carrefours sur cette nouvelle voie pour optimiser les temps de parcours.

Le projet implique également la réalisation de quatre ouvrages hydrauliques pour rétablir la continuité des cours d'eau existants traversés : « Le Lait bouilli », « La Porte », « Tassigny » et « Les Vignettes ».



Profil du contournement



LES EFFETS ATTENDUS DU PROJET AU REGARD DES OBJECTIFS FIXÉS

Désenclaver l'Ouest du Mortainais (Juvigny-les-Vallées) et créer une liaison inter-quartiers entre Saint-Senier-sous-Avranches et la ZA de la Baie

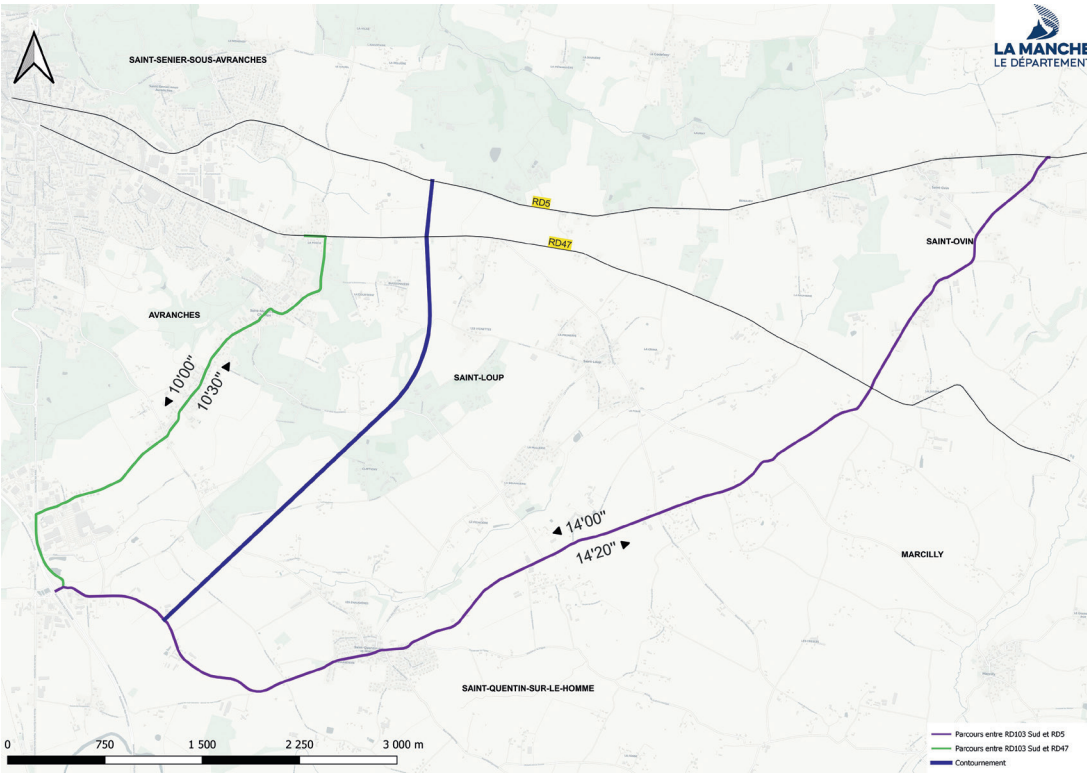
> Une légère diminution attendue des temps de parcours

du contournement sur l'accessibilité de l'Ouest du Mortainais, et donc sur son développement économique, qui dépend de nombreux facteurs, l'étude de trafic a estimé les gains en temps de parcours liés au projet.

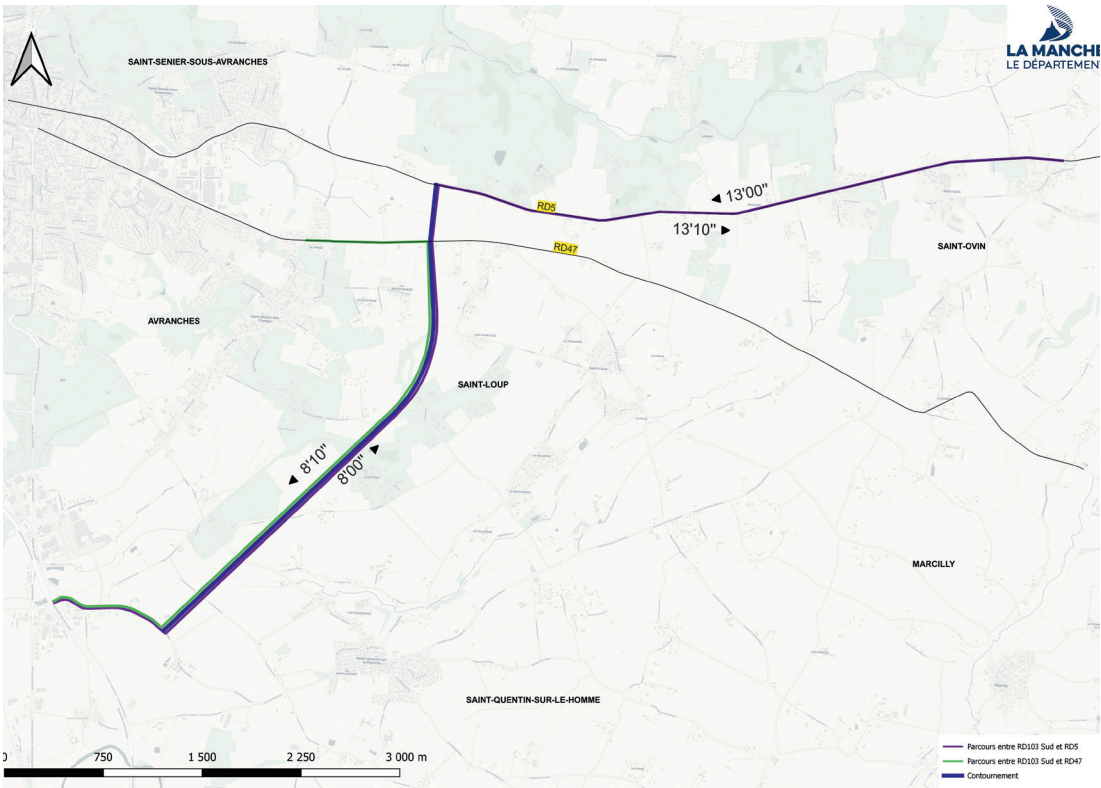
- ♦ **À l'échelle locale**, le temps de parcours en heure de pointe entre la RD103 Sud et la RD5 est d'environ 10 minutes. Le contournement Sud-Est d'Avranches permettrait de le **diminuer d'environ 2 minutes**, proposant ainsi une alternative à la traversée de Saint-Martin-des-Champs pour les trajets entre Saint-Senier-sous-Avranches et la ZA de la Baie.
- ♦ **À une échelle plus large**, pour le trafic en provenance ou en direction de l'Ouest du Mortainais (Juvigny-les-Vallées) via la RD103, **le gain de temps est évalué à environ 1 minute**.

Le contournement a vocation à désenclaver l'Ouest du Mortainais, en facilitant la liaison avec l'A84, et à faciliter les trajets entre Saint-Senier-sous-Avranches et la ZA de la Baie.

S'il est difficile d'évaluer précisément à ce stade les effets



Temps de parcours actuels en heure de pointe, entre la RD103 Sud et la RD5 Est et entre la RD103 Sud et la RD47 Ouest sans le projet de contournement



Temps de parcours en heure de pointe entre la RD103 Sud et la RD5 Est et entre la RD103 Sud et la RD47 Ouest avec le projet de contournement



En bref

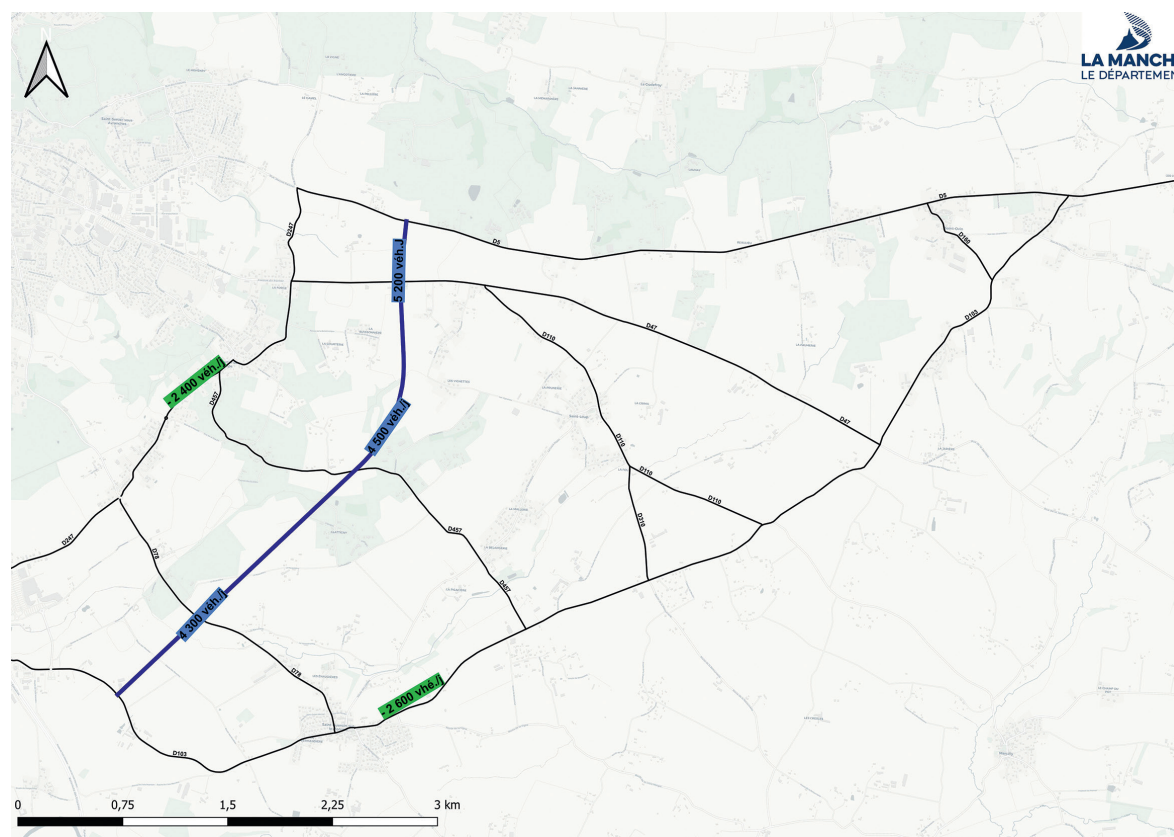
L'aménagement du contournement Sud-Est d'Avranches engendrerait des gains de temps de parcours mesurés, plus marqués à l'échelle locale (liaison inter-quartiers entre Saint-Senir-sous-Avranches et la Zone d'Activités de la baie) qu'à l'échelle de l'Ouest du Mortainais.

Améliorer le cadre de vie des riverains de la RD247

> Un trafic moindre attendu sur les traversées de Saint-Martin-des-Champs et de Saint-Quentin-sur-le-Homme

Le contournement permettrait de capter principalement les trafics d'échange des RD247 et RD103 (axe Nord-Sud) avec les RD47 et RD5 (axe Est-Ouest). **Le nouvel axe permettrait ainsi de réduire à l'horizon 2045 d'un tiers les trafics en traversée de Saint-Martin-des-Champs (environ 2400 véhicules/jour en moins) et d'un tiers les trafics en traversée de Saint-Quentin-sur-le-Homme (environ 2600 véhicules/jour en moins).**

Il est à noter que le trafic augmenterait sur les RD47, RD5 et RD457 reliées au contournement Sud-Est d'Avranches.



L'évolution du trafic attendue à horizon 2045 sur les RD247, RD103 et trafic attendu sur le contournement Sud-Est d'Avranches

À l'horizon 2045, le trafic sur le contournement est estimé à 4300 véhicules/jour sur le tronçon Sud du contournement (entre la RD103 et la RD457), à 4500 véhicules/jour sur le tronçon central (entre la RD457 et la RD47) et à 5200 véhicules/jour sur le tronçon Nord (entre la RD47 et la RD5).



La méthodologie de l'étude de trafic

L'étude de trafic réalisée fin 2021 s'est appuyée sur une enquête origine-destination (1553 véhicules interrogés) et sur les comptages automatiques du Département de la Manche, en heure de pointe du soir (de 16h à 20h), pour établir un état des lieux du trafic existant sur les routes du secteur.

L'évolution du trafic a ensuite été estimée sur la base du « Scénario central - Hypothèse basse » de l'Instruction du 23 Mai 2007 relative aux « Méthodes d'Évaluation Économique des Investissements Routiers Interurbains » (*). Pour les véhicules légers, l'augmentation du trafic est ainsi d'environ 6% entre 2021 et 2025, et de 23% à l'horizon 2045. Pour les poids lourds, l'augmentation est de 5 % entre 2021 et 2025, et de 18% à l'horizon 2045.

Les reports de trafic liés à la création du contournement Sud-Ouest d'Avranches ont ensuite été estimés à l'aide d'un modèle prenant notamment en compte les résultats de l'enquête origine-destination.

(*) Le cadre méthodologique national d'estimation de l'évolution du trafic a depuis changé. Les hypothèses d'évolution qui sont aujourd'hui utilisées pour les études de trafic se basent sur la Stratégie nationale bas carbone, qui prévoit une augmentation du trafic moindre que dans l'Instruction de 2007. Ainsi, les données présentées ci-dessous s'appuient sur une hypothèse d'augmentation du trafic plus élevée qu'elle ne devrait l'être à l'horizon 2045.



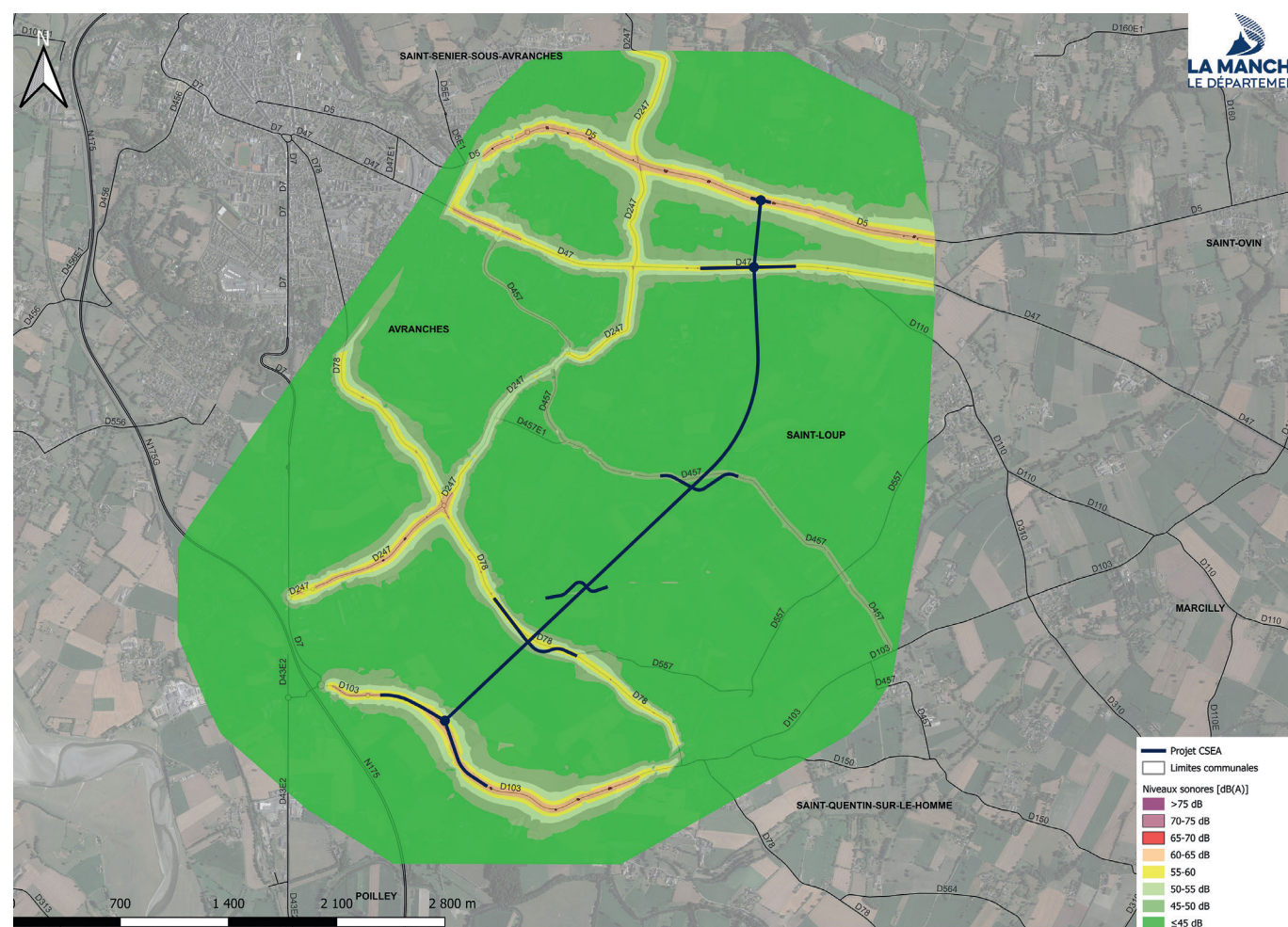
En bref

A un horizon lointain (2045), l'aménagement du contournement contribuerait ainsi à l'apaisement du trafic sur les RD103 et RD247, offrant ainsi la possibilité de réaménagements favorables aux modes actifs (marche et vélo) et à la convivialité de l'espace public dans les centres-bourgs.

> **Une diminution du niveau sonore attendue le long de la RD247**

L'ambiance sonore existante sur le secteur du projet est :

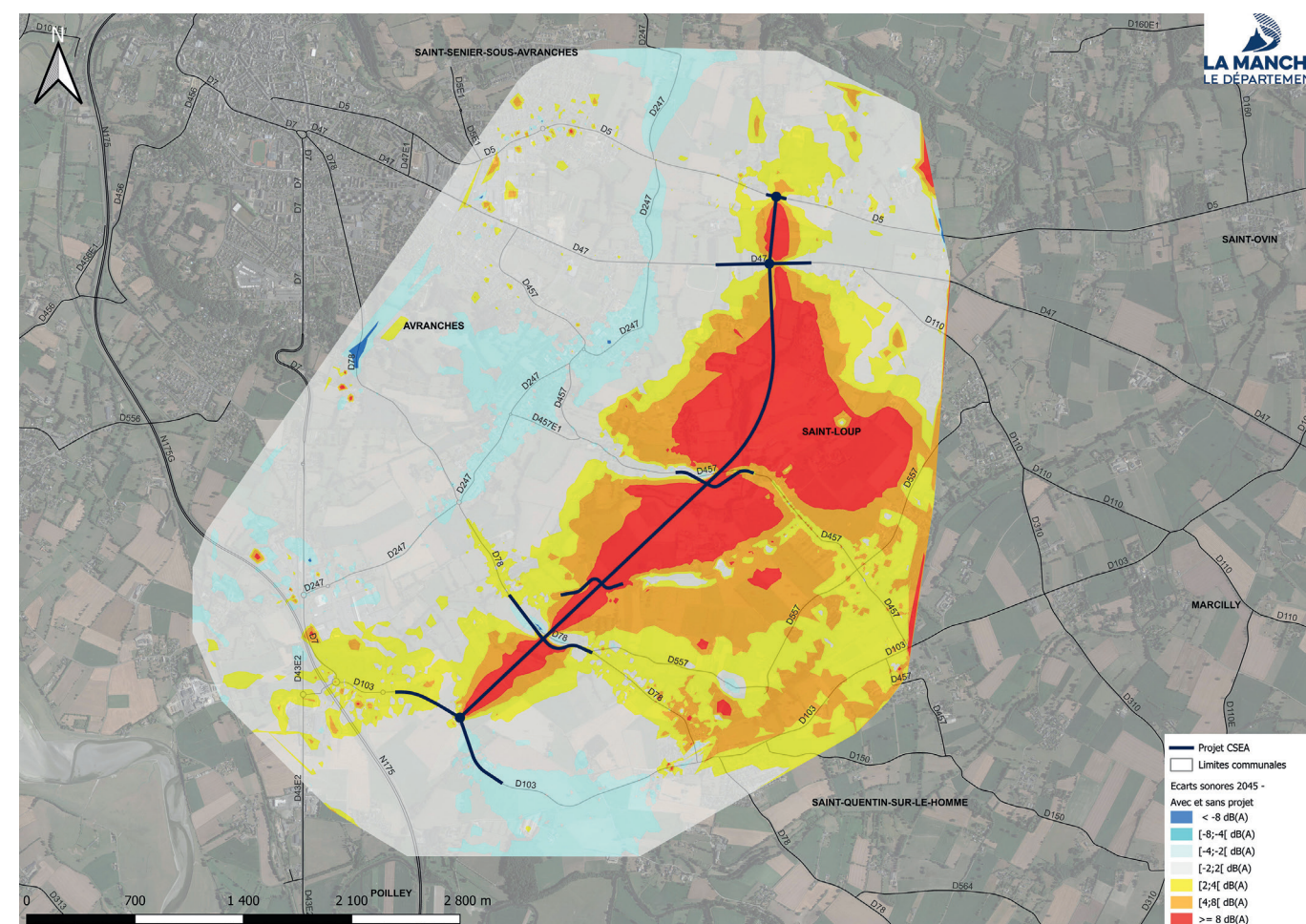
- ◆ En grande majorité modérée (<65 dBA) sur la zone ;
- ◆ Calme ou très calme sur les points les plus éloignés des infrastructures existantes (< 55 dBA), c'est-à-dire autour du tracé du contournement ;
- ◆ Non modérée, sans pour autant présenter de point noir de bruit, sur la RD5 et la RD103 sur les portions à 80/70 km/h (> 65 dBA).



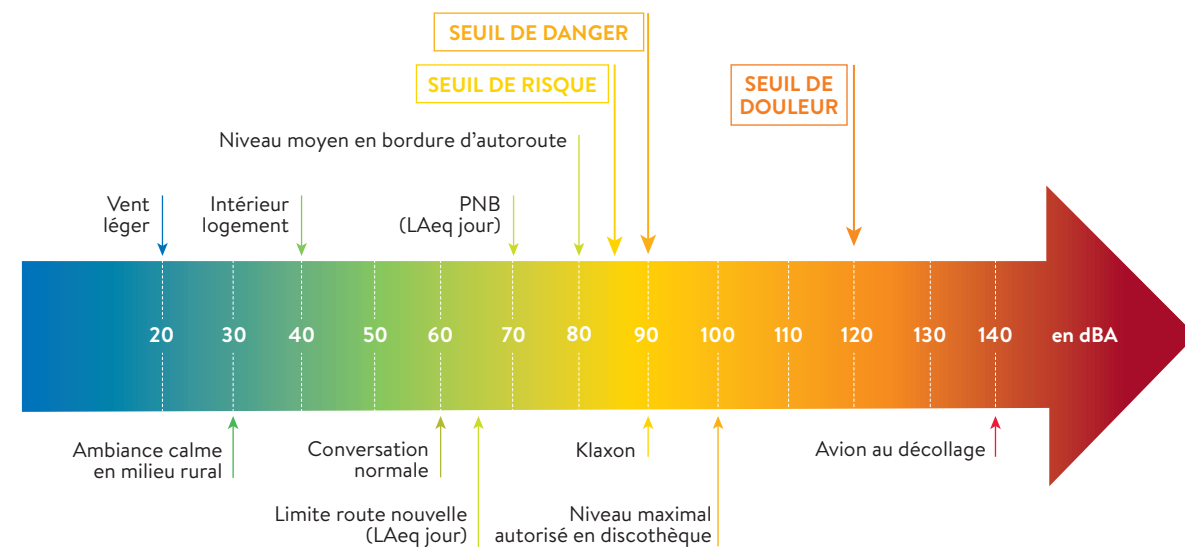
Ambiance sonore diurne en situation actuelle, en dB(A), à hauteur constante de 4m par rapport au sol

L'aménagement du contournement Sud-Est d'Avranches conduirait à deux changements notables, à horizon 2025 comme à l'horizon 2045 :

- ◆ En traversée de Saint-Martin-des-Champs, une diminution des niveaux sonores sur les bâtis, le long de la RD247, de l'ordre de -2 à -4 dBA (zones en bleu clair ou bleu azur sur la carte ci-après) ;
- ◆ Autour du tracé du contournement, une forte augmentation des niveaux sonores allant jusqu'à +18 dBA (zones en jaune, orange et rouge sur la carte ci-après). Cette progression est d'autant plus élevée que le niveau sonore actuel y est très calme. Il est à noter que malgré cette augmentation, les niveaux sonores après création du contournement resteraient en dessous des 50 dBA, respectant donc les seuils réglementaires de 60 dBA de jour et 55 dBA de nuit. Le maître d'ouvrage n'aurait donc pas d'obligation de mise en place de dispositifs anti-bruit.



Évolution de l'ambiance sonore diurne entre la situation avec et sans projet à l'horizon 2045. Estimé à 4m du sol



i La méthodologie de l'étude acoustique

L'étude acoustique menée en janvier 2024 a consisté à établir un état initial, c'est-à-dire à mesurer le niveau sonore actuel autour du tracé du contournement ainsi qu'à proximité de la RD247 et de la RD103.

Une simulation de l'évolution de ces niveaux sonores après la mise en service du contournement a ensuite été réalisée à l'horizon 2025 et à l'horizon 2045. Elle s'est appuyée sur les reports de trafics estimés dans l'étude de trafic et la modélisation du site en 3D pour simuler la propagation du bruit liée à ces derniers.



En bref

Le contournement Sud-Est d'Avranches diminuerait le trafic sur la RD247 et sur la RD103. En conséquence, le niveau sonore se réduirait concomitamment, notamment en traversée de Saint-Martin-des-Champs, contribuant ainsi à apaiser le cadre de vie des riverains.

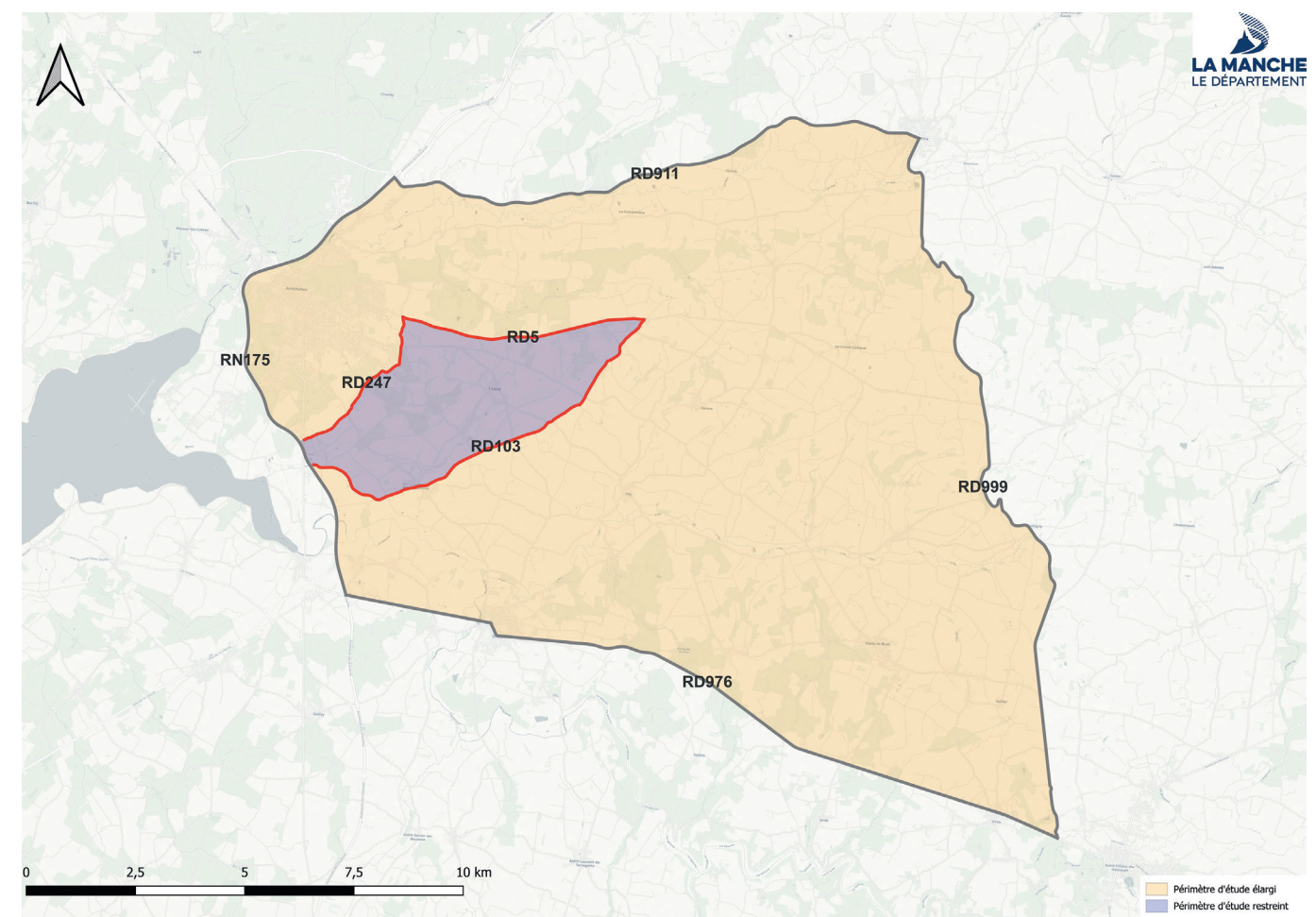
Diminuer l'accidentologie

> Des gains de sécurité limités

Sur la base des données recueillies entre 2016 et 2020, l'accidentologie existante est considérée comme « faible » aux deux échelles :

- ◆ sur le périmètre restreint, on compte 9 accidents ayant fait 9 victimes, avec toutefois une forte propension d'accidents mortels (6 blessés hospitalisés et 3 tués)
- ◆ sur le périmètre élargi, on compte 4 accidents ayant fait 12 victimes (3 blessés hospitalisés et 2 tués).

Les données de 2021-2022 corroborent ce diagnostic, avec 4 accidents sur le périmètre restreint ayant fait 3 blessés hospitalisés.



Le périmètre restreint et le périmètre élargi de l'étude de sécurité

Les véhicules légers sont les plus impliqués dans les accidents recensés sur le périmètre restreint : ils représentent 80 % des véhicules impactés dans les accidents, contre 52 % en moyenne à l'échelle du département de la Manche en 2021.

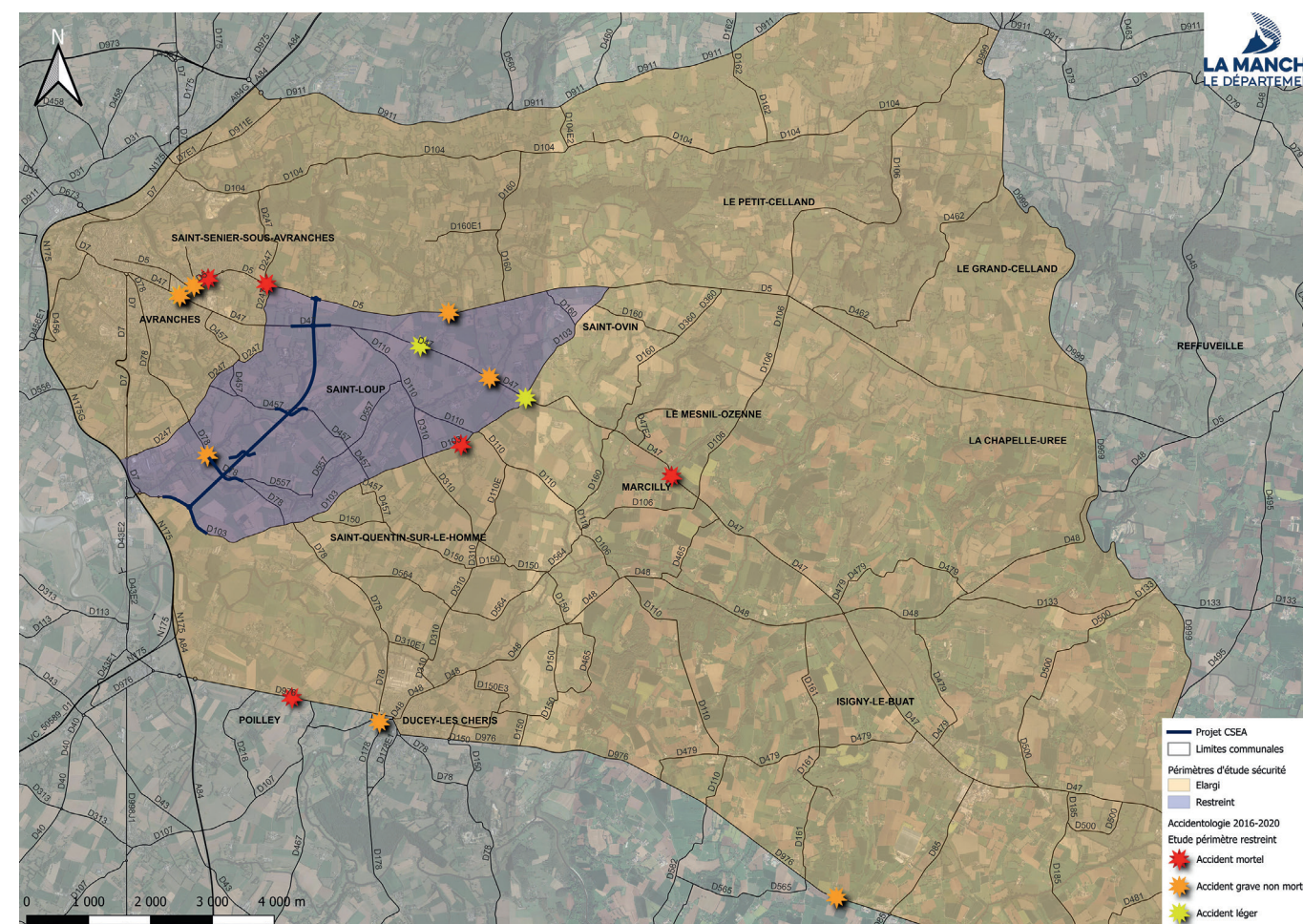
Sur le périmètre élargi, les accidents impliquant les poids-lourds sont rares (un par an), mais la cohabitation entre les véhicules légers et les poids-lourds semble être un facteur accidentogène (3 accidents sur 4).

L'infrastructure routière apparaît ainsi globalement « adaptée à son environnement et au trafic, sans zone considérée comme particulièrement accidentogène », avec néanmoins quelques éléments porteurs de risques :

- ◆ **L'absence de bandes de rives et de marquage axial sur l'ensemble de la RD103, ou l'absence d'accotement stabilisé (qui permet d'accueillir momentanément un usager en difficulté) sur les axes de la zone d'étude.** Toutefois, il faut noter que ce type d'aménagements peut avoir des effets contre-productifs dans certaines situations : les marquages sont par exemple susceptibles d'augmenter la sensation de sécurité et donc la vitesse des usagers, ce qui peut contribuer in fine à aggraver le risque d'accident.
- ◆ **Les intersections entre les RD5 et RD247 d'une part et entre les RD103 et RD110, de par leur configuration géométrique.**

L'étude de sécurité estime que la création du contournement Sud-Est d'Avranches conduirait à **« des gains de sécurité positifs » limités à l'horizon 2045**, tout en soulignant qu'ils sont « à nuancer avec les coûts globaux du projet [coût de l'infrastructure, coûts environnementaux, coûts des émissions GES (gaz à effet de serre)] qui ne sont pas évalués dans le cadre de cette étude mais que l'on peut estimer bien plus importants ».

En effet, si la réduction du trafic sur les RD103 et RD247 engendrée par le contournement pourrait permettre de diminuer l'accidentologie sur la zone, le report de trafic sur la RD5 ou encore la RD47, axes les plus accidentogènes sur la zone d'étude, pourrait ainsi participer à l'augmentation du nombre d'accidents.



Localisation des accidents sur la période 2016 – 2020 (source : étude sécurité).
Pour la zone élargie, seuls les accidents impliquant des poids-lourds sont mentionnés

i La méthodologie de l'étude de sécurité

Une étude de sécurité a été réalisée en 2023 pour établir un diagnostic de l'accidentologie à deux échelles : sur un périmètre restreint (entre les RD247, RD5, RD103), directement concerné par le projet de contournement Sud-Est d'Avranches, et sur un périmètre plus large, incluant le secteur à l'Est (entre les RD911, RD999, RD976 et RN175), pour l'accidentologie poids-lourds.

Elle s'est appuyée sur les fichiers accidents fournis par l'Observatoire départemental de la sécurité routière (ODSR) de la Manche pour les accidents corporels et matériels ainsi que les fichiers de l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR), sur la période 2016-2020. Une simulation des gains sécuritaires liés au contournement a ensuite été effectuée en prenant en compte l'augmentation du trafic.



En bref

En permettant un trafic routier plus apaisé sur plusieurs centres-bourgs, le projet est susceptible de réduire voire de supprimer un sentiment d'insécurité des habitants et usagers de ces derniers. Néanmoins, factuellement, les gains sécuritaires estimés du contournement Sud-Est d'Avranches sont incertains et se doivent d'être évalués au regard des coûts globaux du projet.

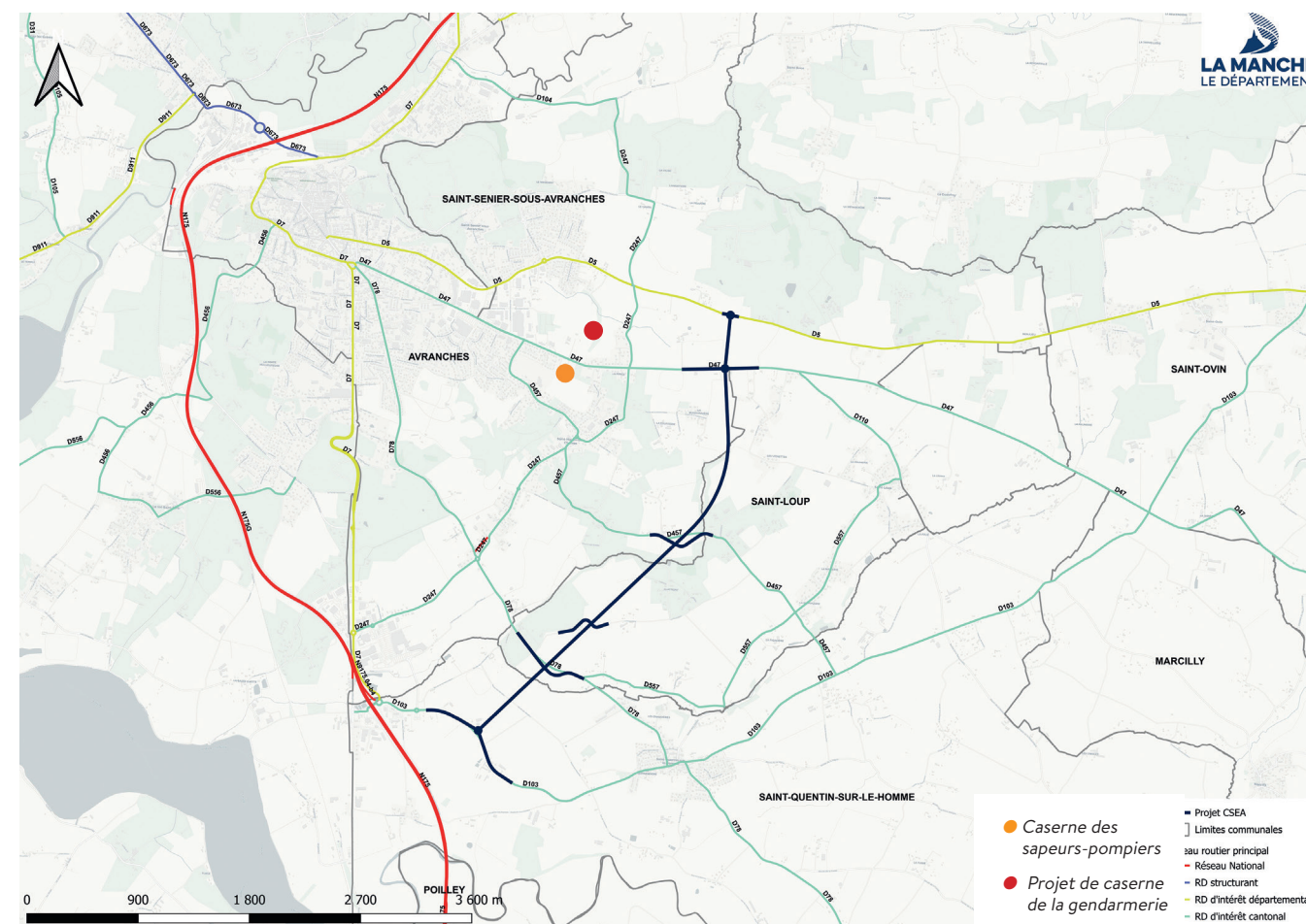
Désenclaver la caserne des sapeurs-pompiers d'Avranches et la future gendarmerie compte tenu des enjeux d'intervention sur l'Autoroute 84 et au Mont-Saint-Michel

> Des gains en temps sur les interventions complexes à quantifier

Un projet d'implantation d'une caserne de gendarmerie est également en cours à proximité, et que les forces de l'ordre bénéficieraient elles aussi, le cas échéant, de cette nouvelle desserte pour faciliter leurs interventions sur ces zones.

Les gains en temps sont complexes à estimer, et varient fortement en fonction des lieux d'intervention. Un temps d'échange avec les sapeurs-pompiers et les acteurs de la sécurité routière est prévu lors de la concertation pour évoquer ce sujet.

Le contournement Sud-Est d'Avranches pourrait offrir une alternative aux sapeurs-pompiers d'Avranches pour leurs interventions sur l'A84 et en direction du Mont-Saint-Michel, en s'affranchissant de la traversée de Saint-Martin-des-Champs. La caserne des pompiers est en effet installée à proximité de l'embranchement entre la RD47 et le futur contournement. Il est à noter qu'un pro-



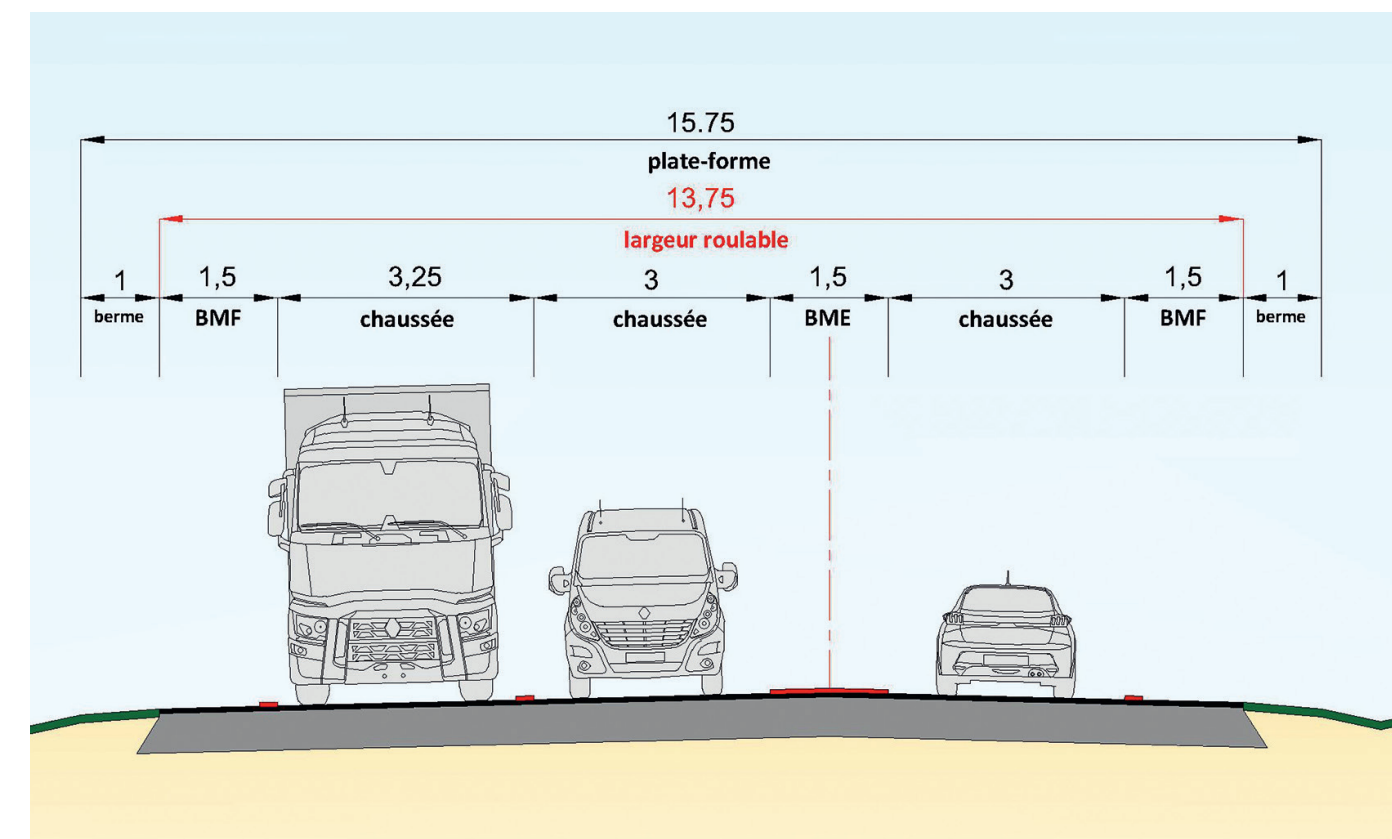
La localisation de la caserne des sapeurs-pompiers d'Avranches et du projet de caserne de la gendarmerie



3.3 Le scénario 1 bis : — la création d'une 2 voies avec créneau de dépassement

Le scénario 1 bis comprend l'aménagement du contournement Sud-Est d'Avranches tel que décrit dans le scénario 1, avec l'ajout d'un créneau de dépassement.

Ce créneau, d'une longueur de 1000 m et d'une pente de 9%, serait situé entre le ruisseau de « La Porte » et le ruisseau « Les Vignettes ». Son objectif serait de faciliter les dépassements en sécurité des véhicules pouvant être ralentis à cause de la forte pente. Son coût supplémentaire est estimé à 950 000 €.



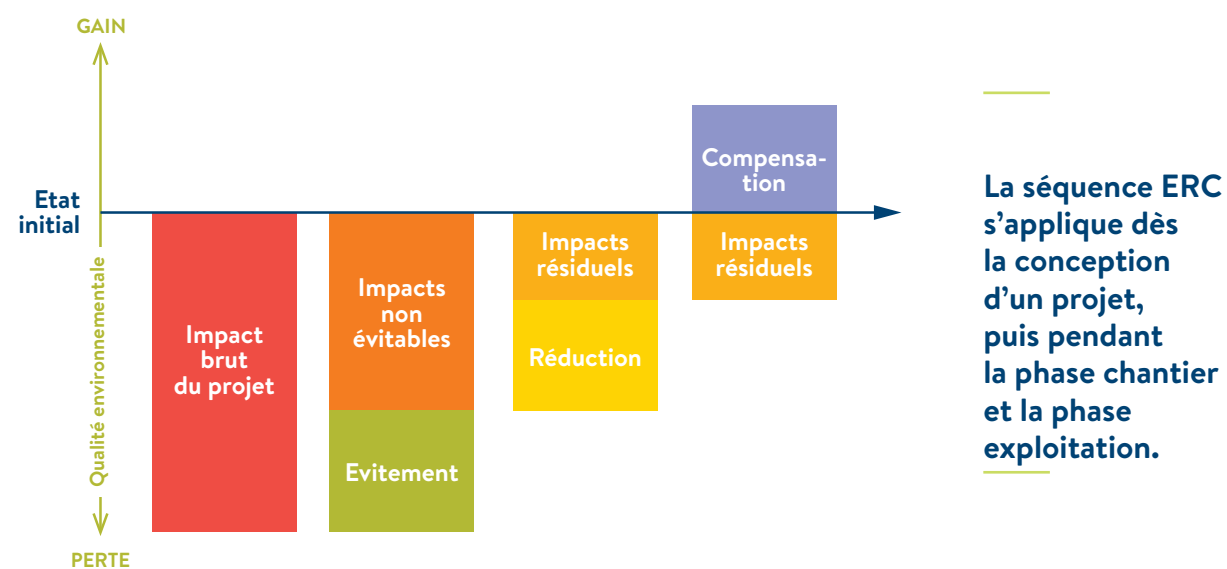
Profil du contournement avec créneau de dépassement

3.4 Les enjeux environnementaux autour du projet

La séquence ERC : éviter, réduire, compenser les atteintes à l'environnement

La séquence éviter, réduire, compenser (ERC) est un outil introduit dans la loi en 1976, et depuis inscrit dans le Code de l'environnement et repris dans les règlements européens. Elle a pour objectif de concilier aménagement des territoires et préservation de l'environnement, en visant notamment à l'absence de perte nette de biodiversité voire à un gain (article 69 de la loi n° 2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages).

Chaque projet étant susceptible d'entraîner une dégradation de l'environnement naturel ou humain relève de cette démarche. Pour un projet routier, il s'agit par exemple de l'impact causé par les terrassements, l'artificialisation des sols, la destruction de certains écosystèmes, etc. L'objectif de la séquence ERC est d'éviter au maximum les atteintes à l'environnement, de réduire celles qui n'ont pu être suffisamment évitées et de compenser les effets notables qui n'ont pu être ni évités, ni suffisamment réduits.



◆ **Éviter, c'est par exemple...**
Modifier le tracé d'une route pour éviter un site Natura 2000 ou une zone humide, s'appuyer le plus possible sur l'aménagement des infrastructures déjà existantes...

◆ **Réduire, c'est par exemple...**
Mettre en place une protection anti-bruit, réaliser les travaux en-dehors des périodes de nidification des animaux...

◆ **Compenser, c'est par exemple...**
Restaurer des zones humides, replanter des haies...

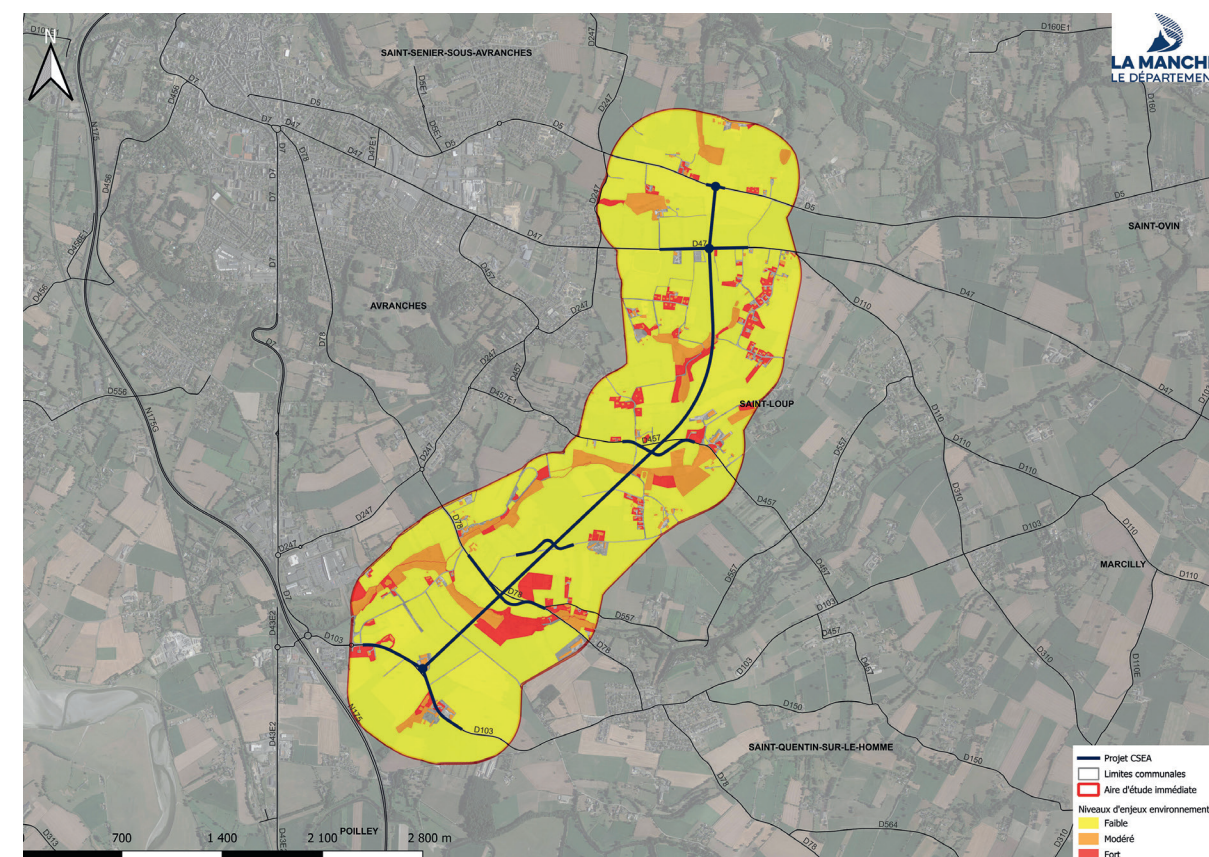
En ce qui concerne le projet de contournement Sud-Est d'Avranches, des études ont d'ores et déjà été réalisées pour identifier les enjeux environnementaux potentiels et les impacts que le projet pourrait avoir.

Une synthèse des résultats de ces études est présentée dans cette partie, celles-ci étant consultables sur l'espace ressource en ligne dédié au projet. En cas de poursuite du projet, ces études seront approfondies et détaillées pour affiner, compléter ces premiers résultats, définir précisément les mesures d'évitement, de réduction et de compensation, et constituer les dossiers réglementaires.

LES MILIEUX NATURELS : LA FLORE, LA FAUNE ET LES HABITATS

Sur la flore et les zones de cultures et prairies, les enjeux sont considérés comme faibles ou très faibles (en jaune sur carte ci-après). Des enjeux modérés (en orange sur la carte ci-dessous) sont recensés sur les zones de boisement, les zones de bâtis ou les zones humides, utiles à l'alimentation ou à la reproduction d'espèces. Enfin, plusieurs enjeux forts ont été identifiés (en rouge sur la carte ci-dessous) :

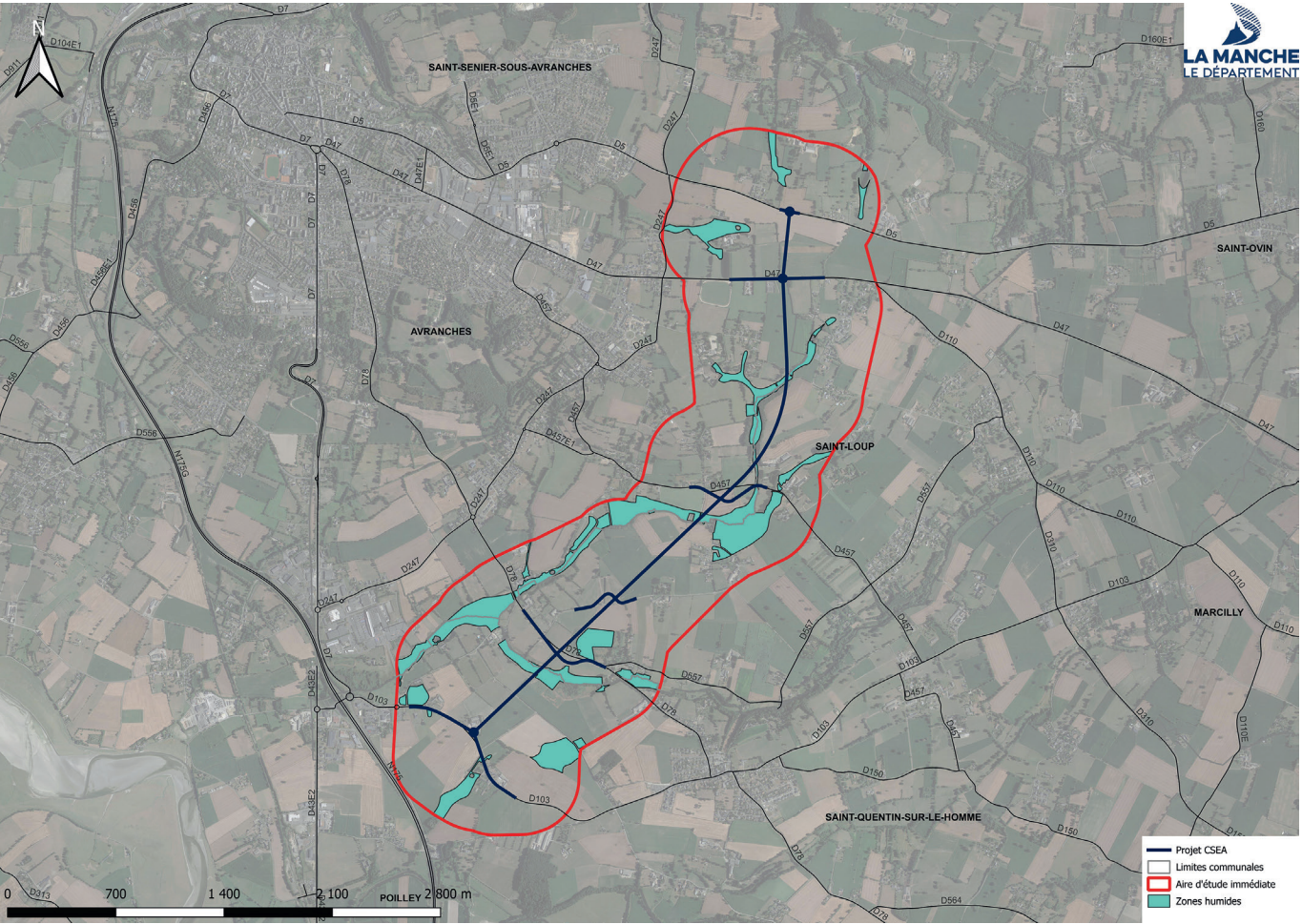
- ◆ sur des espèces d'oiseaux : la Bouscarle de Cetti et le Bruant jaune ;
- ◆ sur une espèce de chauves-souris : la Barbastelle d'Europe ;
- ◆ sur des habitats : haies multistrates, arbustives, fourrées, jardins et parcs.



Synthèse des enjeux concernant les milieux naturels

LES ZONES HUMIDES

Environ 62 hectares de zones humides ont été recensées dans l'aire d'étude. Le tracé traverse plusieurs d'entre elles, identifiées via des recherches bibliographiques mais aussi des prospections réalisées sur le terrain, avec la présence d'habitats caractéristiques. Le projet de contournement Sud-Est d'Avranches serait ainsi susceptible d'impacter significativement ces zones humides.



Zones humides

i La méthodologie de l'étude environnementale

L'étude initiale sur les milieux naturels réalisée en 2022 a pour objectif de faire un état des lieux complet sur les enjeux environnementaux du projet. Elle s'appuie sur des données bibliographiques et sur des relevés de terrain pour identifier la présence d'espèces ou d'habitats sensibles que le projet pourrait impacter.

Elle se décline sur :

- ◆ Une aire d'étude immédiate (50 m autour du tracé), sur laquelle des inventaires ont été réalisés sur la flore et les différentes catégories de faune.
- ◆ Une aire d'étude éloignée (5 km autour du tracé), sur laquelle la présence de zones réglementaires du patrimoine naturel (Natura 2000, Espaces naturels sensibles, Zones Naturelles d'Intérêt Écologiques, Faunistique ou Floristique, trame verte et bleue, etc.) est étudiée.

La sensibilité de chaque enjeu est ensuite évaluée (très faible, faible, modéré, fort ou très fort) en fonction de :

- ◆ La patrimonialité (sensibilité, valeur de conservation, degré de protection...) des espèces ou des habitats ;
- ◆ Leur abondance sur la zone concernée.

La vulnérabilité à la mortalité des espèces (en phase travaux comme en phase exploitation) est également évaluée.



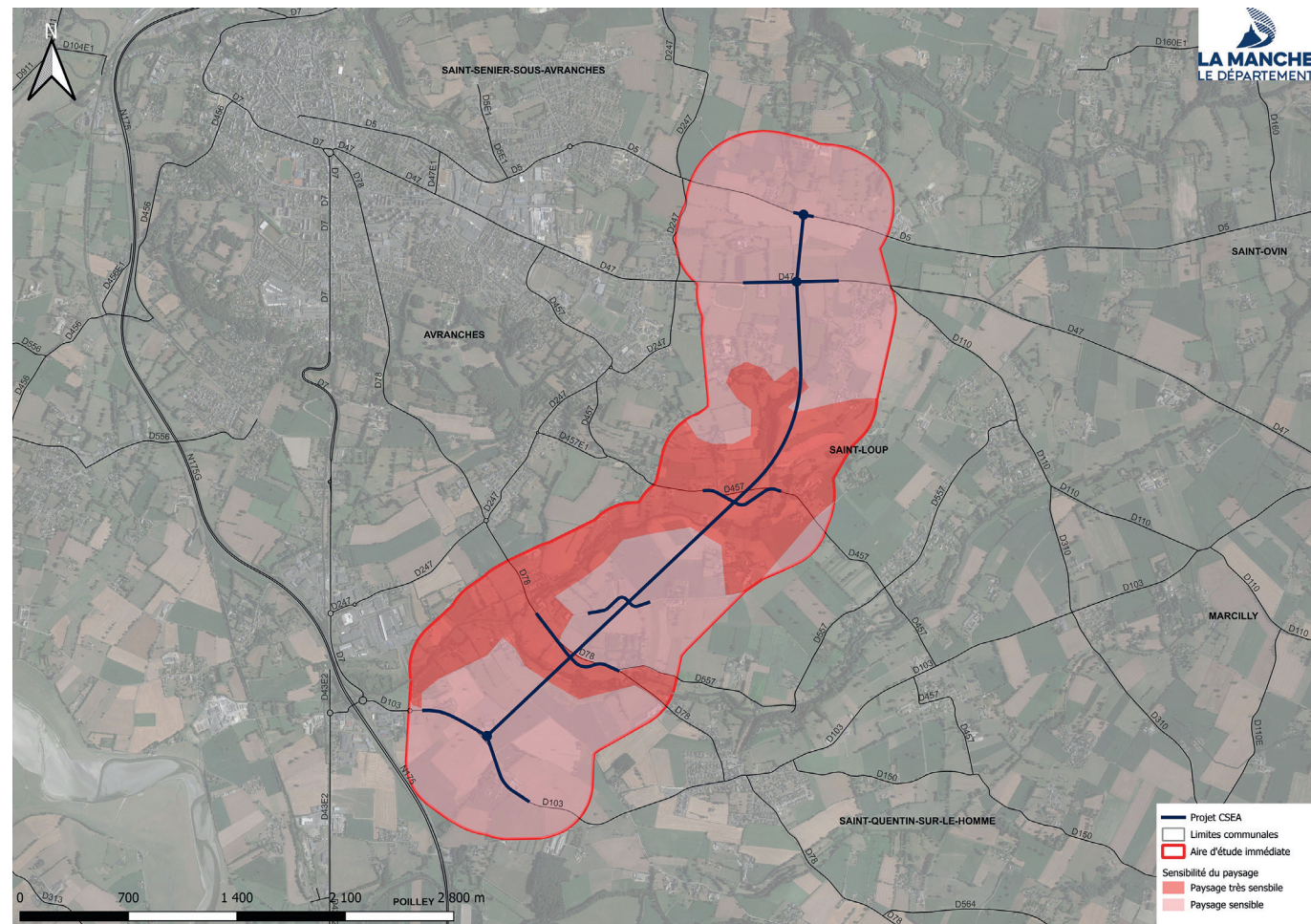
En bref

La création du contournement Sud-Est d'Avranches aura des impacts sur l'environnement, avec des enjeux forts ou modérés sur certaines zones et milieux. Des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation sont nécessaires tant dans la phase étude/conception que dans les phases chantier et exploitation.

LE PAYSAGE

L'étude paysagère fait ressortir des sensibilités marquées de la zone d'étude vis-à-vis de la création d'un aménagement routier. Des mesures compensatoires, adaptées en fonction des zonages, seront nécessaires.

- ◆ Des zones au paysage très sensible (représentées en rouge foncé sur la carte) ;
- ◆ Des zones au paysage sensible (représentées en rouge clair).



Les sensibilités paysagères du périmètre d'étude rapproché



La méthodologie de l'étude paysagère

L'étude paysagère a pour objectif de caractériser le paysage, d'en identifier les sensibilités et d'évaluer l'impact que le projet de contournement pourrait avoir sur celui-ci.

Elle se décline à deux échelles :

- ◆ Un périmètre d'étude rapproché (500 m autour du tracé) ;
- ◆ Un périmètre d'étude éloigné (15 km autour du tracé), englobant le Mont-Saint-Michel.

Le périmètre d'étude rapproché est composé d'un ensemble bocager posé sur un relief marqué par la présence de vallons humides qui entaillent le territoire. Trois grands types de paysages sont recensés : des vallons humides, des coteaux et un bocage de grandes parcelles agricoles.

Les perceptions au sein de ce paysage sont parfois intimes (fonds de vallons) et parfois panoramiques (points hauts). La présence de haies et d'arbres isolés caractérise ce paysage préservé et le maintien de cette trame paysagère est un des enjeux du projet.



En bref

La création du contournement Sud-Est d'Avranches risque de porter des atteintes fortes au paysage du secteur, les remblais ou les déblais liés à la construction de la route étant susceptibles de le modifier sensiblement.

Des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation très conséquentes seront nécessaires pour répondre à cet enjeu. En cas de poursuite du projet, des études complémentaires permettront de les définir.

L'AGRICULTURE

L'aire d'étude immédiate du projet comprend environ 460 hectares de terres agricoles. Plus d'un tiers est constitué de prairies permanentes et 27 % dévolues à la culture du maïs. Le reste des productions est varié (colza, blé, orge, autres céréales, etc.).

Le tracé du projet de contournement Sud-Est d'Avranches a une emprise d'environ 20 hectares (hors bassins et mesures compensatoires) : il est donc susceptible d'avoir un impact sur l'activité agricole en imputant les surfaces cultivées. Les bâtiments d'au moins une ferme sont situés sur le tracé, au niveau du raccordement avec la RD103, et seraient détruits. En cas de poursuite du projet, une étude agricole détaillée et actualisée devra être réalisée pour déterminer plus précisément :

- ◆ les impacts sur les surfaces cultivées, les bâtiments agricoles, la continuité des déplacements pour les engins agricoles et les allongements de temps de parcours ;
- ◆ les mesures d'évitement, de réduction et de compensation qu'il conviendrait d'appliquer.



Typologie des cultures agricoles

3.5 L'analyse multicritères — des variantes

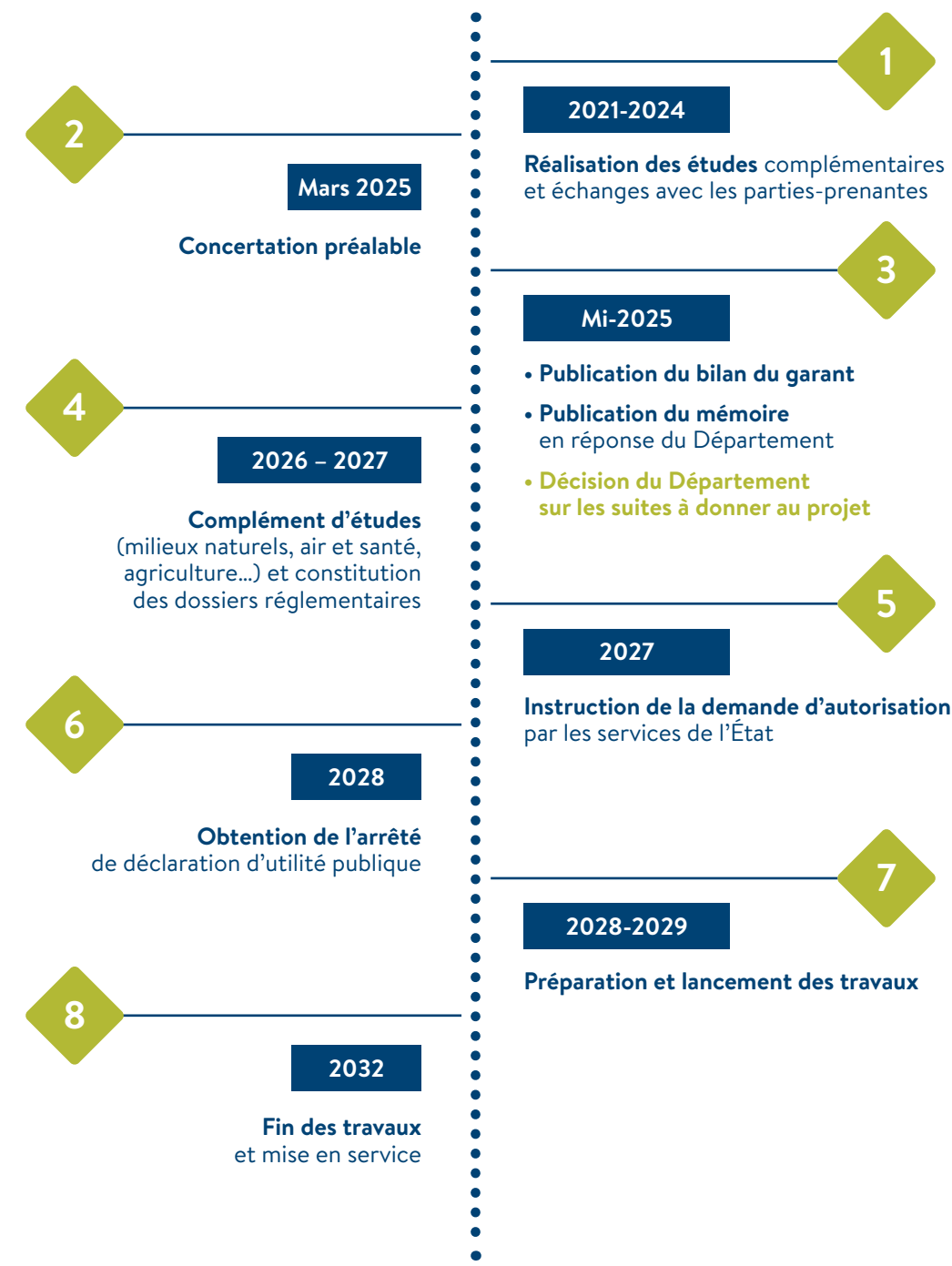
L'analyse multicritères consiste à quantifier les coûts et les bénéfices d'un projet pour la collectivité, afin d'en déterminer la pertinence, en comparant avec les coûts et les bénéfices de l'option de référence ou une variante du projet.

Le projet de contournement Sud-Est d'Avranches n'en est qu'au stade liminaire. S'il n'est pas possible d'évaluer finement, à ce stade, l'ensemble des coûts et bénéfices liés au projet, une évaluation synthétique des principaux gains et coûts, sur la base des études déjà menées, est proposée ci-dessous pour alimenter la concertation préalable.

	OPTION DE RÉFÉRENCE Avec sécurisation du carrefour RD5 et RD247	SCÉNARIO 1 : Contournement Sud-Est d'Avranches	SCÉNARIO 1 BIS : Contournement Sud-Est d'Avranches avec créneau de dépassement
Désenclaver l'Ouest du Mortainais	Pas de changement	Gain d'accessibilité et de temps de parcours de 1 à 2 minutes pour rejoindre l'A84 au niveau d'Avranches	Gain d'accessibilité et de temps de parcours de 1 à 2 minutes pour rejoindre l'A84 au niveau d'Avranches
Créer une liaison inter-quartier entre Saint-Senier- sous-Avranches et la ZA de la Baie	Pas de changement	Gain de temps à objectiver	Gain de temps à objectiver
Améliorer le cadre de vie des riverains	Pas de changement. Augmentation du trafic à l'horizon 2045	Diminution d'un tiers du trafic en transit de Saint-Martin-des-Champs et de Saint-Quentin-sur- le-Homme et de l'impact sonore	Diminution d'un tiers du trafic en transit de Saint-Martin-des-Champs et de Saint-Quentin-sur- le-Homme et de l'impact sonore
Diminuer l'accidentologie	Sécurisation du carrefour RD5/RD247	Gains sécuritaires à objectiver	Gains sécuritaires à objectiver
Désenclaver la caserne des sapeurs-pompiers et la future caserne des gendarmes	Pas de changement	Gain de temps sur les interventions à l'Ouest d'Avranches et sur l'A84 à objectiver	Gain de temps sur les interventions à l'Ouest d'Avranches et sur l'A84 à objectiver
Limiter les impacts sur le foncier agricole et l'environnement	Pas d'impact sur l'envi- ronnement ou le foncier agricole	Impacts potentiels sur les enjeux environnementaux à éviter, réduire et com- penser	Impacts potentiels sur les enjeux environnementaux à éviter, réduire et com- penser
Coût financier	660 000 €	14 000 000 €	14 950 000 €

3.6 Le calendrier

Si le Département de la Manche décide de poursuivre le projet de contournement Sud-Est d'Avranches, le planning prévisionnel est le suivant :



3.7 Le coût du projet

La répartition du financement du projet de contournement Sud-Est d'Avranches entre les collectivités n'est pas arrêtée à ce stade. Le projet répondant à des enjeux essentiellement locaux, la Région Normandie n'y participera pas.

SCÉNARIO 1

Le coût total du projet d'aménagement de contournement Sud-Est d'Avranches, d'une longueur totale de 4 250 mètres pour une emprise foncière évaluée à vingt hectares, est estimé à 14 000 000 € TTC (hors acquisitions foncières et mesures de compensation environnementales et agricoles).

SCÉNARIO 1 BIS

Le coût du total du projet incluant un créneau de dépassement est estimé à 14 950 000 € TTC.

Le coût a été estimé en fonction des conditions économiques de 2023. Cette estimation devra le cas échéant être réactualisée en prenant en compte l'inflation et l'évolution du coût des matériaux.



ANNEXES

RESSOURCES

Les études listées ci-dessous sont disponibles en annexes et consultables sur le site internet du projet (manche.fr).

- ◆ État initial milieux naturels, octobre 2022 (AEPE Gingko)
- ◆ Étude de trafic, janvier 2022 (Dynalogic)
- ◆ Étude de sécurité, juin 2023 (Iris conseil)
- ◆ Étude de bruit, 2024 (Impédance)
- ◆ Rapport final de la concertation sur les déplacements routiers dans le département de la Manche, mars 2023 (Algoé et 6t-bureau)



Coordonnées :

Maison du Département
98, route de Candol - 50 000 SAINT-LÔ
02 33 05 55 50

manche.fr

