

CONSEIL DEPARTEMENTAL

REUNION DU VENDREDI 4 JUILLET 2025

Le vendredi 4 juillet 2025 à 09h30, le conseil départemental de la Manche, dûment convoqué le 18 juin 2025, s'est réuni Salle des sessions, à la maison du Département sous la présidence de Monsieur Jean Morin.

Étaient présents :

Monsieur Hervé Agnès, Monsieur Michel de Beaucoudrey, Madame Emmanuelle Bellée, Madame Brigitte Boisgerault, Madame Frédérique Boury, Monsieur Jacky Bouvet, Madame Isabelle Bouyer Maupas, Monsieur Jean-Claude Braud, Monsieur Eric Briens, Madame Lydie Brionne, Madame Catherine Brunaud-Rhyn, Madame Christèle Castelein, Madame Hedwige Collette, Monsieur Jacques Coquelin, Madame Stéphanie Coupé, Madame Valérie Coupel-Beaufils, Monsieur Daniel Denis, Monsieur André Denot, Madame Karine Duval, Monsieur Franck Esnouf, Madame Marie-Pierre Fauvel, Madame Isabelle Fontaine, Monsieur Axel Fortin Larivière, Monsieur Jean-Marc Frigout, Madame Sylvie Gâté, Madame Nicole Godard, Madame Carine Grasset, Monsieur Dominique Hébert, Madame Adèle Hommet, Madame Sonia Larbi, Madame Maryse Le Goff, Monsieur Jean-Marie Lebéhot, Madame Dany Ledoux, Madame Odile Lefaix-Véron, Monsieur Pierre-François Lejeune, Monsieur Gilles Lelong, Monsieur Thierry Letouzé, Monsieur Hervé Marie, Madame Véronique Martin-Morvan, Monsieur Jean Morin, Monsieur Alain Navarret, Madame Valérie Nouvel, Madame Jessie Orvain, Monsieur Damien Pillon, Monsieur Yvan Taillebois, Monsieur Charly Varin, Madame Martine Lemoine.

Étaient excusés :

Monsieur Grégory Galbadon.

Étaient excusés et avaient donné procuration :

Monsieur Antoine Delaunay procuration à Madame Catherine Brunaud-Rhyn, Monsieur Hervé Desserouer procuration à Madame Nicole Godard, Monsieur Benoît Fidelin procuration à Madame Sonia Larbi, Monsieur Philippe Gosselin procuration à Madame Adèle Hommet, Madame Brigitte Léger-Lepaysant procuration à Monsieur Daniel Denis, Madame Nathalie Madec procuration à Monsieur Jean-Marc Frigout.

Secrétaire de séance : Monsieur Daniel Denis

* * *

CONSEIL DEPARTEMENTAL

Réunion du 4 juillet 2025

Service Instructeur	: Direction générale adjointe Nature et infrastructures Direction des routes
Rapporteur	: Monsieur Axel Fortin Larivière
Titre du rapport	: Projet routier du contournement sud-est d'Avranches - Suites de la concertation préalable et enseignements de la maîtrise d'ouvrage
Commission	: Nature et infrastructures

Résumé : La concertation préalable relative au projet de contournement sud-est d'Avranches s'est déroulée du 3 au 31 mars 2025, sous l'égide d'un garant désigné par la Commission nationale du débat public (CNDP). À l'issue de cette période, le garant a remis son bilan de la concertation au président le 28 avril 2025. Il convient désormais d'analyser les enseignements issus de cette concertation et de déterminer les suites à donner au projet, en tenant compte des contributions recueillies et des attentes exprimées par les parties prenantes. Il est proposé de poursuivre en étudiant les remarques et observations pour vérifier leur faisabilité.

Vu les dispositions du Code général des collectivités territoriales ;

Vu la délibération CD 2020-12-04.3-2 du 4 décembre 2020 relative au programme d'études pour le contournement sud-est d'Avranches ;

Vu la délibération du CD 2024-12-13.3-4 du 13 décembre 2024 relative à l'approbation des objectifs du projet de contournement sud-est d'Avranches et des modalités de sa concertation ;

Chères collègues, chers collègues,

Le contournement sud-est d'Avranches a fait l'objet d'une concertation préalable selon les modalités que nous avons définies en conseil départemental du 13 décembre 2024.

La concertation étant à présent terminée, le présent rapport a pour objet :

- de vous présenter le bilan de la concertation qui m'a été restitué le 28 avril 2025 par le garant de la Commission nationale du débat public (annexe 1) ;
- de vous proposer les enseignements que le Département, en tant que maître d'ouvrage, peut tirer de cette concertation préalable (annexe 2) ;
- de définir ensemble les orientations ainsi que les suites à donner au projet.

Le contournement sud-est d'Avranches est une partie d'un projet routier qui était initialement porté par l'Etat, finalement abandonné en 2015, sur lequel nous avons choisi de poursuivre les études notamment pour répondre à une forte attente politique des élus locaux.

Afin d'approfondir la réflexion autour du projet, des études complémentaires ont été commandées et une phase de pré-concertation a été engagée avec nos partenaires présents sur le territoire. Cette démarche avait pour objectif de débattre des enjeux du projet, d'en analyser les bénéfices et les contraintes, tout en tenant compte de son ancienneté et de l'évolution du contexte sociétal au cours des dernières années. Conscient de la nécessité d'intégrer l'ensemble des sensibilités, le Département de la Manche a estimé indispensable d'organiser une concertation aussi large qu'objective, associant à la fois la population et les acteurs institutionnels.

C'est dans ce contexte que nous avons décidé de solliciter, de façon volontaire, afin de garantir la bonne qualité et la transparence des débats, le concours de la Commission nationale du débat public (CNDP) afin de cadrer cette phase de concertation préalable. La concertation s'est tenue sous le régime juridique du Code de l'environnement, et la CNDP, autorité indépendante, a nommé monsieur Bruno BouSSION comme garant. Une des missions qui lui étaient assignées était de s'assurer que la question sur l'opportunité de réaliser le contournement soit posée le plus largement au public.

En parallèle, le garant a également apporté une garantie sur le déroulé et la présentation de l'opération auprès du public.

La phase de concertation préalable concernant le contournement sud-est d'Avranches s'est donc tenue du 3 mars au 31 mars 2025, avec une phase d'information préliminaire débutant dès le 24 février. Durant cette période, le public a eu l'occasion de se documenter, d'échanger avec les équipes techniques lors de permanences et de présence dans les centres commerciaux, ainsi que de poser des questions directement aux élus lors des deux réunions publiques.

Simultanément, le dossier de concertation était accessible dans six lieux de consultation et téléchargeable sur le site manche.fr, où les modalités et les dates des événements ont été publiées.

L'information sur la tenue de la concertation a été largement diffusée par le Département et abondamment relayée par les médias. Monsieur BouSSION a notamment mis en évidence la qualité du dispositif de communication dans son bilan de la concertation (annexe 1) en précisant que « les moyens pour inciter le public à participer ont été conséquents (courrier individuel, presse, stand sur les marchés...) et en rapport avec l'importance du projet ».

Ce plan de communication massif a eu un impact positif sur le territoire, comme en témoignent les plus de 550 contributions recueillies dans les registres. Les résultats de cette concertation sont détaillés dans le document du Département intitulé « Enseignements de la maîtrise d'ouvrage » (annexe 2), en réponse au bilan. Il convient de noter par ailleurs que la qualité des divers documents mis à disposition, et particulièrement l'intelligibilité du dossier de concertation, a aussi été soulignée par le garant qui indique que « le droit à l'information a été respecté ».

À l'issue de l'analyse et de la synthèse des avis recueillis, il apparaît que l'opportunité du projet a été fortement débattue.

Néanmoins, la nécessité d'apporter des réponses aux enjeux soulevés par le projet a été reconnue, y compris par une partie des contributeurs s'y déclarant opposés.

Par ailleurs, dans le cadre de son bilan de concertation, le garant a dressé une liste de questions et de recommandations auxquelles le Département doit apporter des réponses. Cette phase de la procédure vise à approfondir et préciser les données intégrées au dossier de concertation et à formaliser les engagements de la collectivité pour la suite du processus.

L'ensemble de ces éléments sont détaillés dans le bilan du garant (annexe 1) et dans le document « Enseignements de la maîtrise d'ouvrage » (annexe 2).

Enfin, en conclusion de son bilan, le garant a souligné les points suivants :

- les droits à l'information et à la participation ont été largement respectés, avec une qualité du dossier de concertation et du dispositif de communication reconnue ;
- l'opportunité du projet a été pleinement débattue ;
- de nombreuses thématiques ont émergé, telles que la proposition d'aménagements d'axes existants en substitution ou en complément du projet, l'interdiction des poids lourds en traversée de Saint-Martin-des-Champs, l'impact des nuisances sonores, les difficultés de circulation sur certains axes, l'absence de prise en compte de l'accès vers le nord d'Avranches, le positionnement de la future caserne de gendarmerie...

Conséquemment, et notamment au regard de l'analyse des avis émis, les réponses aux questions et les demandes de précision formulées par le Département, ainsi que l'emprise foncière déjà disponible pour le projet routier, permettent de s'engager sur les points suivants :

- poursuivre la concertation continue en étudiant les remarques et observations pour vérifier leur faisabilité, pour qu'elles répondent du mieux possible aux enjeux du territoire soulignés dans le cadre de la concertation publique ;
- en vue de préserver l'avenir, maintien des emprises foncières actuellement réservées à la réalisation d'un projet d'aménagement dans le cas où celui-ci serait autorisé par les services de l'Etat ;
- la mise en place d'un travail partenarial avec les communes concernées du territoire et la communauté d'agglomération Mont-Saint-Michel - Normandie sur les mobilités actives (vélos et piétons) et les mobilités douces (covoiturage) ;
- la mise en œuvre d'actions concrètes pour améliorer et sécuriser les conditions de circulation telles que :
 - * la réalisation du giratoire RD 247/RD 5, initialement identifié comme l'option de référence,
 - * l'actualisation des indicateurs sur l'accidentologie afin de vérifier les résultats avancés dans les études de sécurité antérieures,
 - * et le lancement d'une évaluation du confort des usagers de la route, en capitalisant sur les diverses contributions recueillies, sur l'intersection RD 47/RD 247 (Saint-Senier-sous-Avranches) et l'intersection RD 104/RD 7 (dans Ponts).

Je vous invite donc à prendre acte du bilan de la concertation établi par le garant (annexe 1 du rapport), ainsi que du document intitulé « Enseignements de la maîtrise d'ouvrage » (annexe 2 du rapport). Ce document sera publié, conformément à l'article R. 121-23 du Code de l'environnement, dans un délai de deux mois suivant la publication du bilan du garant.

Au regard de ces éléments, je vous invite à délibérer et vous propose :

- de prendre acte du bilan de la concertation préalable tel que rédigé par le garant ;
- de poursuivre la concertation continue en étudiant les remarques et observations pour vérifier leur faisabilité, pour qu'elles répondent du mieux possible aux enjeux du territoire soulignés dans le cadre de la concertation publique ;
- en vue de préserver l'avenir, de maintenir les emprises foncières actuellement réservées à la réalisation d'un projet d'aménagement dans le cas où celui-ci serait autorisé par les services de l'Etat ;
- de prendre acte du document « Enseignements de la maîtrise d'ouvrage » ;

- d'approuver l'engagement d'un partenariat avec les communes concernées du territoire et la communauté d'agglomération Mont-Saint-Michel - Normandie, en vue de favoriser et sécuriser les mobilités actives (piétons, cyclistes) et les mobilités douces (covoiturage notamment) ;

- de m'autoriser à mettre en œuvre des actions concrètes et ciblées, déjà identifiées, pour améliorer et sécuriser les conditions de circulation :

* la réalisation du giratoire RD 247/RD 5, initialement identifié comme l'option de référence,

* l'actualisation des indicateurs sur l'accidentologie, sur le cadran est d'Avranches, afin de vérifier les résultats avancés dans les études de sécurité antérieures,

* le lancement d'une évaluation du confort des usagers de la route, en capitalisant sur les diverses contributions recueillies lors de la concertation, sur l'intersection RD 47/RD 247 (Saint-Senier-sous-Avranches) et l'intersection RD 104/RD 7 (dans Ponts).

Compte tenu des éléments d'information fournis et de l'avis de ses commissions,

Le conseil départemental, dans les conditions exposées dans le rapport :

- prend acte du bilan de la concertation préalable tel que rédigé par le garant ;
- poursuit la concertation continue en étudiant les remarques et observations pour vérifier leur faisabilité, pour qu'elles répondent du mieux possible aux enjeux du territoire soulignés dans le cadre de la concertation publique ;
- en vue de préserver l'avenir, maintient les emprises foncières actuellement réservées à la réalisation d'un projet d'aménagement dans le cas où celui-ci serait autorisé par les services de l'Etat ;
- prend acte du document « Enseignements de la maîtrise d'ouvrage » ;
- approuve l'engagement d'un partenariat avec les communes concernées du territoire et la communauté d'agglomération Mont-Saint-Michel - Normandie, en vue de favoriser et sécuriser les mobilités actives (piétons, cyclistes) et les mobilités douces (covoiturage notamment) ;
- autorise le président à mettre en œuvre des actions concrètes et ciblées, déjà identifiées, pour améliorer et sécuriser les conditions de circulation :
 - * la réalisation du giratoire RD 247/RD 5, initialement identifié comme l'option de référence,
 - * l'actualisation des indicateurs sur l'accidentologie, sur le cadran est d'Avranches, afin de vérifier les résultats avancés dans les études de sécurité antérieures,
 - * le lancement d'une évaluation du confort des usagers de la route, en capitalisant sur les diverses contributions recueillies lors de la concertation, sur l'intersection RD 47/RD 247 (Saint-Senier-sous-Avranches) et l'intersection RD 104/RD 7 (dans Ponts).

Adopté à la majorité

Vote(s) pour : 43

Vote(s) contre : 1

Madame Emmanuelle Bellée

Abstention(s) : 9

Madame Frédérique Boury, Madame Stéphanie Coupé, Madame Karine Duval, Monsieur Dominique Hébert, Madame Sonia Larbi, Madame Odile Lefaix-Véron, Monsieur Pierre-François Lejeune, Monsieur Gilles Lelong, Monsieur Thierry Letouzé

Ne prend pas part au vote : 0

Délibéré à Saint-Lô, le 4 juillet 2025

Pour le président du conseil départemental
Jean Morin

Signé par M. Laurent Schléret
Directeur général des services

Le président du conseil départemental certifie que la présente décision est exécutoire en application de l'article L. 3131-1 du Code général des collectivités territoriales.

ID télétransmission : 050-225005024-20250704-lmc11076647-DE-1-1

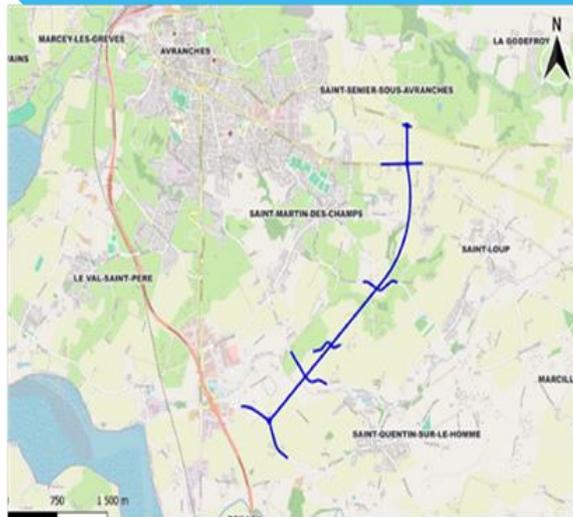
Date envoi préfecture : 07/07/2025

Date AR préfecture : 07/07/2025

Date de publication : 07/07/2025

En cas de contestation de cette délibération, vous pouvez engager un recours gracieux auprès du président du conseil départemental ou formuler un recours pour excès de pouvoir devant le tribunal administratif de Caen – 3 rue Arthur Le Duc 14000 CAEN - dans un délai de deux mois à compter de la date de publication. Le tribunal administratif peut être saisi par l'application informatique «Télérecours citoyens» accessible par le site Internet www.telerecours.fr.

Contournement Sud-Est D'AVRANCHES



Concertation du 3 mars 2025 au 31 mars 2025

Bruno BOUSSION, garant désigné par la CNDP

Date de remise du rapport, le 28 avril 2025

Sommaire

Sommaire	2
Avant-propos.....	3
Synthèse pour les décideurs et pour le public	3
Les enseignements clefs de la concertation	3
Les principales demandes de précisions et recommandations du garant	4
Introduction.....	5
Le projet objet de la concertation.....	5
La saisine de la CNDP	8
Contexte de la concertation.....	8
Décision d’organiser une concertation	8
Garantir le droit à l’information et à la participation	8
Le rôle des garant.e.s	9
Le travail préparatoire du garant.....	9
Les résultats de l’étude de contexte	9
Les recommandations du garant concernant les modalités d’information, de mobilisation et de participation.....	10
La prise en compte des recommandations par le responsable du projet	11
Avis sur le déroulement de la concertation	13
Le droit à l’information a-t-il été effectif ?	13
Le dossier de concertation.....	13
Le site	14
Une publicité large	15
Une présence sur les marchés	15
Le droit à la participation a-t-il été effectif ?	16
Les réunions publiques : 370 participants	16
Les ateliers thématiques.....	17
Un droit à la participation exercé	22
Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation	23
Améliorer le cadre de vie des riverains de la RD247	24
Un emplacement contesté.....	24
Nuisances sonores	24

Trafic et sécurité dans les bourgs de Saint-Martin-des-Champs et de Saint-Quentin-sur-le-Homme	25
Le cout.....	25
Le développement économique	25
L'environnement.....	27
Impacts sur le milieu	27
La Sécurité.....	28
L'accidentologie	28
Le SDIS et la gendarmerie	28
La section à 3 voies.....	29
Des propositions ou demandes.....	29
Demande de précisions et recommandations au responsable du projet.....	29
Précisions à apporter de la part du responsable du projet.....	30
Recommandations du garant pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique	30
Liste des annexes.....	30

Avant-propos

Le présent bilan est rédigé par le garant de la concertation préalable. Il est communiqué par le garant dans sa version finale le 30 avril 2025 sous format PDF non modifiable au responsable du projet/ plan/ programme pour publication sans délai par ses soins, sur le site dédié au projet (art. R121-23) <https://www.manche.fr/actions/infrastructures/routes/projets-routiers/concertation-prealable-contournement-sud-est-davranches/>

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

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

Synthèse pour les décideurs et pour le public

Les enseignements clefs de la concertation

A l'issue de la concertation préalable portant sur le projet de contournement Sud Est d'Avranches, on constate :

- Une opportunité du projet très discutée au regard des impacts du projet et de ses objectifs, conduisant une partie du public à préférer l'aménagement de l'existant.
- Une forte opposition au tracé du fait de son emplacement dans une zone très préservée avec conséquences environnementales étant jugées inacceptables.
- Un besoin de sécurisation de la traversée des bourgs de St Martin des Champs et de St Quentin sur le Homme qui n'entraîne pas nécessairement une adhésion au projet
- Un cout contesté dans un contexte de contraintes budgétaires, appelant à prioriser d'autres secteurs, à le consacrer à l'entretien du réseau existant
- Un constat partagé que la liaison entre la D5 et l'A84 par la RD103 est inadaptée au trafic qu'elle supporte, qu'elle ne répond pas aux besoins des entreprises, de leurs salariés.
- Une demande très forte d'aménagement de la route dite d'Apilly et du carrefour avec la rue de la Liberté desserte du nord d'Avranches et de l'axe Avranches-Granville.
- Un besoin d'accès plus rapide et sécurisé exprimé par les habitants du Juvigny pour renforcer l'attractivité du territoire
- Selon la gendarmerie, le regroupement des personnels sur un même site permettra d'améliorer la rapidité d'intervention
- Selon le Syndicat départemental d'intervention et de secours (SDIS), ce projet pourrait permettre une rapidité d'intervention au Sud vers l'A84 et la RN175 tout en relevant les difficultés d'accès lors des embouteillages suite à un accident. Pour l'accès vers le Nord et l'hôpital, la liaison par la route d'Apilly serait conservée
- Des inquiétudes sur l'absence d'ouvrage d'art au croisement de la RD78 avec le tracé, la crainte que les carrefours à plat soient accidentogènes.
- Une inquiétude face à l'augmentation prévue du trafic sur la RD5 avec une demande de sécurisation des mobilités douces, dangerosité partagée par le SDIS
- L'option d'une section à 3 voies a paru être consensuelle dans les échanges avec le public.

Si la tenue d'une concertation et la qualité du dossier ont été soulignées par certains, s'il ne ressort pas une adhésion partagée au projet, la nécessité de prendre en compte la desserte Nord d'Avranches vers Ponts est clairement exprimée. Si ce projet devait se poursuivre, inclure le traitement de cette section est une demande exprimée indépendamment de tout positionnement sur l'opportunité du projet.

Les principales demandes de précisions et recommandations du garant

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

Reprendre dans le tableau ci-dessous de manière synthétique le contenu de la dernière partie du bilan : demandes de précisions et recommandations au responsable du projet/ plan/ programme. Vous pouvez bien évidemment changer le format du tableau si vous le souhaitez. Ce tableau se trouvera également en annexe, avec des cases à remplir de la part du responsable du projet.

Tableau des demandes de précisions et/ou recommandations

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

1. une demande d'actualisation de l'étude de trafic

2. l'intégration dans l'étude de trafic de la section St Senier/Ponts sous Avranches par la route d'Apilly

3. Objectiver les temps d'intervention actuels et futurs des services de secours

4. est-il envisageable d'intégrer au projet la sécurisation de la RD5 (arrêt bus scolaire, circulation piétonne...) ?

5. Les mobilités douces seront-elles intégrées au projet ?

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

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

2. Partager les résultats des études qui auront permis d'apporter au public des précisions

3. Si une concertation continue est envisagée, précisez les modalités prévues pour la conduire jusqu'à l'enquête publique

4. en cas d'abandon du projet, préciser comment le CD répondra au demande de sécurisation de la RD 103 et de la D5.

Introduction

Le projet objet de la concertation

- Responsable du projet et décideurs impliqués :

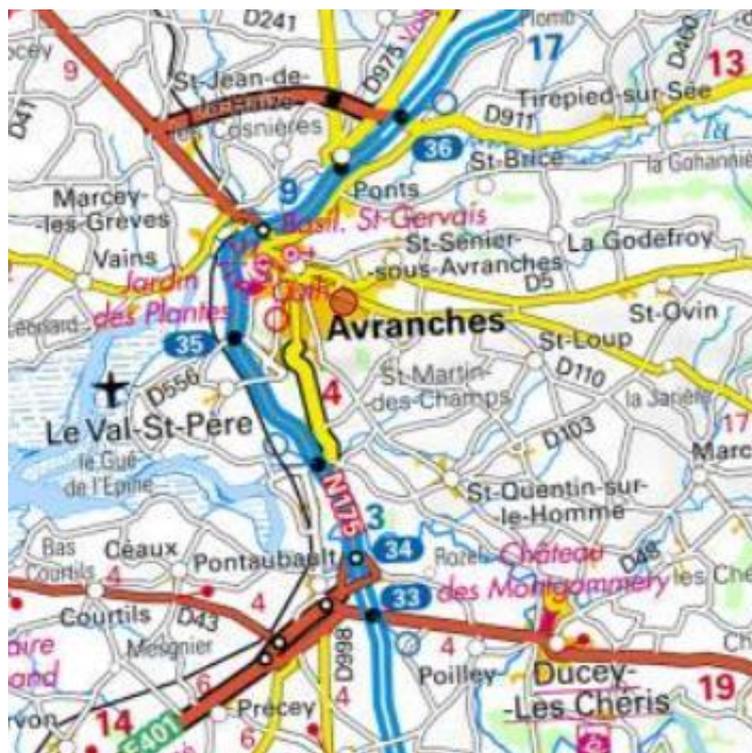
CONSEIL DEPARTEMENTAL de la MANCHE,

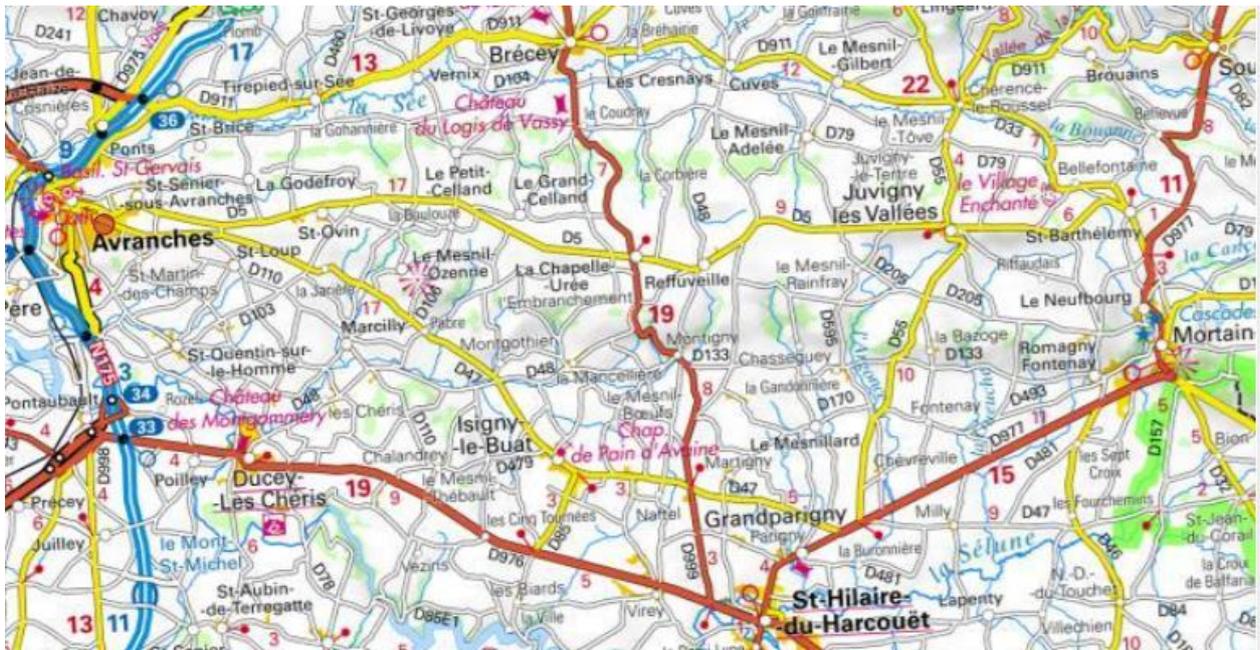
Maison du département

50050 Saint LÔ

- Carte du projet et plan de situation :

Au Sud Est d'Avranches, la liaison routière entre la RD5 et la zone d'activités de Cromel au sud d'Avranches en bordure de la RN175 se fait soit en transitant par le centre d'Avranches, soit par la RD247 en traversant le centre de St Martin des Champs. Pour le trafic en provenance de Juvigny-Le-Tertre, cette liaison se fait par le RD103 puis en traversant le bourg de St Quentin-sur-le-Homme.





Source : Géoportail

Ce projet routier de 4.2 km en 2 voies reprend le tracé initialement envisagé pour le contournement Est d'Avranches par l'A84, mais seulement sur sa partie Sud-Est avec l'ambition de répondre à plusieurs objectifs :

- ↪ Désenclaver l'Ouest du Mortainais desservi par la D5 (secteur de Juvigny le Terre)
- ↪ Améliorer le cadre de vie des riverains de RD247 dans la traversée de St Martin des Champs
- ↪ Créer une liaison inter quartier entre St Senier sous Avranches et la ZA de la Baie,
- ↪ assurer une desserte du centre de secours SDIS et également de la future gendarmerie

Cela en cherchant à limiter les impacts sur le foncier, essentiellement agricole, et sur l'environnement.



Source : dossier concertation

Le Conseil Départemental ayant la maîtrise foncière de la quasi-totalité de l'emprise sur le tracé proposé, il n'a pas proposé d'alternative à ce tracé en 2 fois 1 voie sur 4.2 kms à l'exception d'une section en 2voies + 1 voie sur 1 km qui pourrait être envisagée lorsque le relief présente une pente de 9%.

L'objectif est de faciliter la liaison avec l'A84 , sachant que son accès au niveau de la Zone d'Activité de la Baie est limité en direction de Rennes par le gabarit du passage inférieur sous la RN175.

L'étude de trafic à l'horizon 2045 conduit à estimer que ce nouveau tracé pourrait capter 4500 à 5200 véhicules par jour, réduisant ainsi d'un tiers le trafic en traversée de St Martin des Champs ainsi que pour St Quentin sur le Homme.

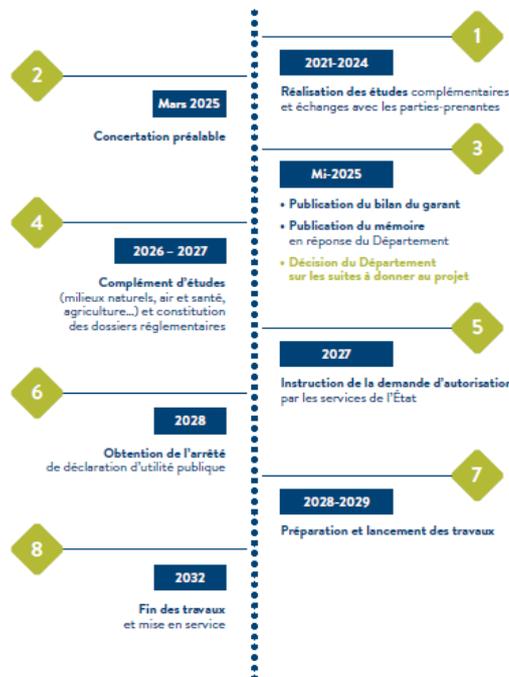
Hors acquisitions foncières (mais le département à la maîtrise de l'essentiel du faisceau), le cout du projet a été évalué entre 14 et 15 M€. S'agissant d'une liaison locale, le Conseil départemental en supportera seul le coût.

Suite à cette concertation préalable, le Conseil Départemental soumettra début juillet 2025 à délibération en session plénière sa décision de poursuivre ou non le projet.

Après l'obtention des autorisations environnementales et la déclaration d'utilité publique prévues en 2028, le lancement des travaux en 2028/2029, la mise en service est prévue en 2032.

Schéma décisionnel

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



(Source : dossier de concertation)

La saisine de la CNDP

Contexte de la concertation

Les études préalables (1990/1993) à la création de l'A84, autoroute permettant de relier CAEN à Rennes, prévoyaient de contourner par l'Est la ville d'Avranches. A cette fin, les acquisitions foncières nécessaires avaient été acquises par l'Etat. Faute de financement dans le contrat de plan Etat-région (2000/2006), ce contournement n'a pas été réalisé, l'aménagement de la RN 175 en 2 fois 2 voies assurant la continuité de l'A84.

Si en 2012 une convention entre l'Etat et le département pour la réalisation du contournement Est avait été signée, l'Etat s'est désengagé en 2015.

Les emprises sur la partie Sud-Est du tracé acquises initialement par l'Etat ont été reprises par la Safer en tant que réserve foncière lors de l'aménagement foncier alors réalisé. Ces emprises seront par la suite rétrocédées au département pour réaliser cette desserte routière.

2020, Le Département relance ce projet sur la base d'une 2 fois une voie et engage à nouveau les études techniques et environnementales.

Du fait des caractéristiques de cette liaison routière et de son cout évalué à 14 M€, ce projet est soumis à une concertation préalable.

Le Conseil Départemental a choisi de solliciter la CNDP en application de l'article L121-17 du Code de l'environnement pour que celle-ci désigne un garant dont le rôle est notamment de proposer des modalités d'organisation de la concertation et de produire un bilan qui rendra compte du déroulement de celle-ci et des observations du public.

Ce n'est qu'au vue des enseignements qu'il tirera de la concertation que le Conseil départemental délibérera en assemblée plénière le 4 juillet 2025 sur la suite qu'il choisira de donner à ce projet.

Décision d'organiser une concertation

Lors de la séance plénière du 2 octobre 2024, la CNPD a décidé selon l'article L121-17..., de désigner Monsieur Bruno BOUSSION comme garant de la concertation, considérant le courrier reçu de Monsieur Jean MORIN, président du Conseil départemental de la Manche, et le dossier annexé, par lequel il sollicitait cette désignation.

Garantir le droit à l'information et à la participation

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

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

Afin de veiller au respect de ces droits, la CNDP nomme des tiers garant.e.s neutres, qui ont pour rôle de garantir au nom de l'institution la qualité des démarches de concertation mises en œuvre par les porteurs

de projet. Les attentes précises pour cette mission ont été formulées dans la lettre de mission du garant qui se trouve en annexe de ce bilan.

Le rôle des garant.e.s

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

Dans ce cas précis, le garant avait pour mission d'être particulièrement attentif à « faire des préconisations très précises au maître d'ouvrage quant à la mobilisation des publics les plus éloignés et potentiellement concernés » afin que tout soit mis en œuvre « pour leur faciliter l'accès aux espaces de débat et pour recueillir le point de vue du public »

Le travail préparatoire du garant

Afin d'appréhender le contexte dans lequel s'inscrit la concertation, le garant a sollicité des entretiens auprès des différents acteurs du territoire. Ainsi, des entretiens se sont déroulés avec :

- des élus municipaux de St Senier-sous-Avranches, St Loup, Juvigny-les-Vallées, St Quentin sur le Homme ... ou de communautés communes
- des élus du Conseil départemental de la Manche
- des associations
- la Chambre d'Agriculture de la Manche
- la DREAL
- l'Office français de la biodiversité (OFB)

Des propositions d'entretien ont également été adressées à différentes associations telles que « Agir pour le Climat », « Cotentin Nature ».

Cette première approche reflète donc le point de vue des acteurs du territoire ce qui ne préjuge pas de celui du public.

Les résultats de l'étude de contexte

La reprise de ce projet après des années d'attente a suscité parfois une première réaction d'étonnement, pour ne pas dire dubitative !

Lors des entretiens, aucun acteur local ne s'est déclaré opposé au projet soulignant le besoin d'améliorer la desserte du mortainais et de sécuriser la traversée des bourgs.

Il a été également mis en avant la cohérence attendue entre des implantations de services publics (centre de secours) réalisés en prenant alors en compte les engagements de l'Etat de réalisation de ce

contournement et la situation actuelle qui interroge sur les conditions d'intervention d'un service d'urgence.

Il en serait de même pour le projet de gendarmerie prévue près du SDIS

Mais des points de vigilance ont été soulignés :

- ↪ impacts paysagers / Mt St Michel
- ↪ 2 sièges d'exploitation , partiellement ou totalement impactés
- ↪ le maintien des accès aux parcelles agricoles
- ↪ l'artificialisation foncière et son impact (objectif zéro artificialisation nette)
- ↪ le traitement des circulations douces
- ↪ l'intermodalité
- ↪ les compensations écologiques qui devront être réalisées

Un des objectifs de ce projet est de désenclaver le Mortainais afin de faciliter son développement économique. Le périmètre de la concertation se devait d'être en concordance à celui-ci et couvrir un secteur allant d'Avranches à Mortain.

Il s'agit d'un territoire rural sur lequel, hormis pour ceux qui sont déjà investis dans la vie locale, faire participer un public sur un projet relativement éloigné (Mortain est à plus de 30 kms) nécessite d'aller à son contact, de développer des relais d'information sur le terrain. C'est pourquoi inciter les maires du territoire à tenir ce rôle de relais a été préconisé.

Le contact direct avec la population étant un des moyens les plus efficaces pour inciter le public à s'exprimer, la présence sur les marchés a été recommandée.

Une partie des déplacements en véhicules individuels étant liée aux déplacements domicile/travail,, associer les entreprises et leur personnel nous a paru essentiel.

Les recommandations du garant concernant les modalités d'information, de mobilisation et de participation

La mobilisation du public est passée d'abord par une information large sur le fait qu'il ne s'agit plus d'une énième remise à l'ordre du jour d'un projet ancien mais que cette concertation traduit une volonté réelle du maître d'ouvrage de rentrer dans une phase qui permette à toutes les sensibilités de s'exprimer dans un contexte sociétal qui a évolué

Nous avons donc insisté sur la nécessité, en complément de la publicité réglementaire, d'actions visant à mobiliser le grand public :

- ↪ la réalisation de flyers qui pourraient être distribués sur l'ensemble du territoire via les mairies, à l'occasion des vœux des maires, chez les commerçants
- ↪ la diffusion sur les sites de collectivités ;
- ↪ proposer aux acteurs du territoire un support à diffuser sur leur réseau ;
- ↪ solliciter les médias : presse, radio,
- ↪ la présentation de messages ou de flyers sur les bandeaux Actualités des sites des collectivités ;
- ↪ l'émission de messages de présentation de la concertation sur les réseaux sociaux et les applications du type : Panneau Pocket ou Citykomy...

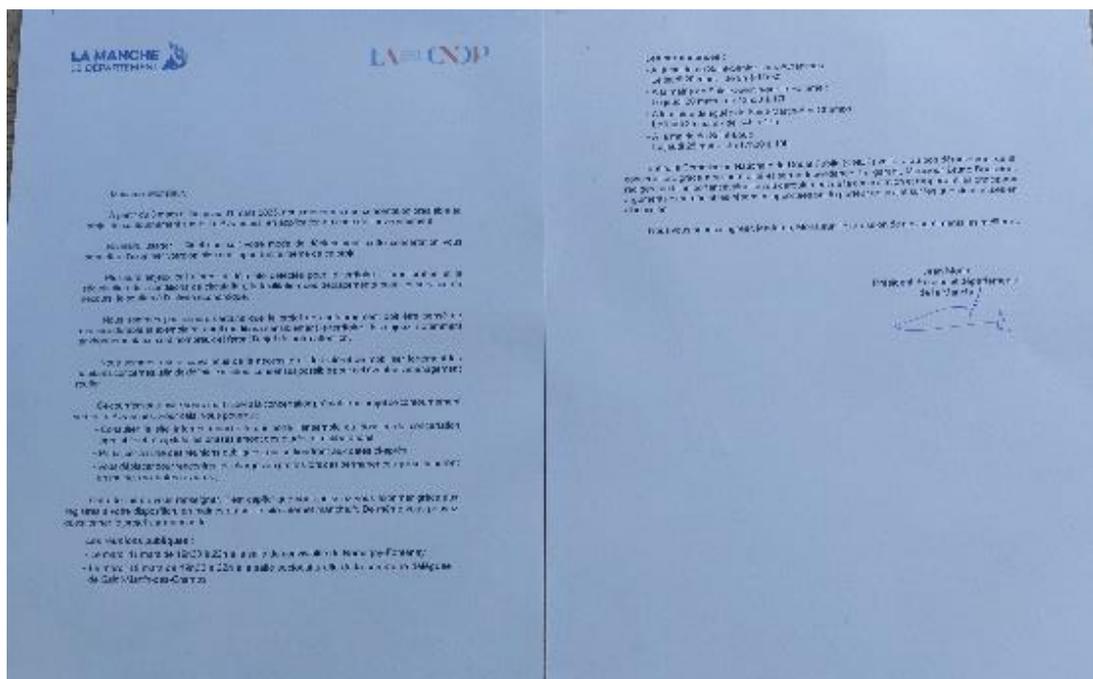
En sus des réunions publiques qui se doivent de couvrir l'ensemble du territoire, il a été préconisé :

- ↪ d'associer les élus du territoire le plus en amont possible par un exposé clair et précis du projet afin d'en faire des relais d'information sur le contenu du projet et les modalités de participation, cela pouvant prendre la forme d'une réunion spécifique avec tous les maires, ou bien faire l'objet d'une intervention dans le cadre d'assemblée d'élus
- ↪ la mise en place de débats mobiles sous forme de stand sur les lieux fréquentés par le public (Marchés, centres commerciaux...) avec des supports, infographies.
- ↪ des visites de terrain permettant d'illustrer les enjeux.

La prise en compte des recommandations par le responsable du projet

Les échanges entre le garant et les services du Conseil Général ont abouti à élaborer un dispositif de concertation prenant en compte la nécessité d'une sensibilisation forte du public.

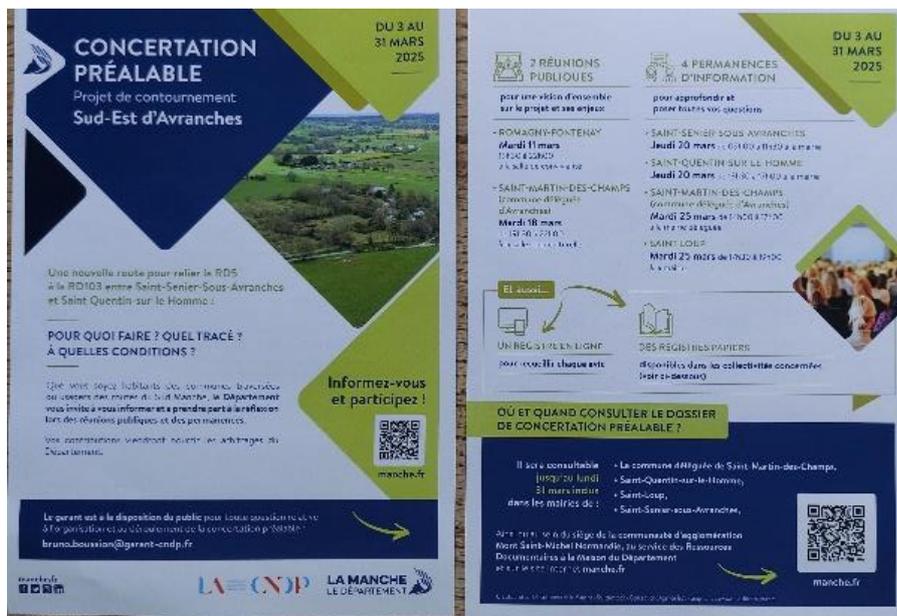
Préalablement au temps de la concertation, le conseil départemental a adressé à chacun des 22 000 foyers du territoire concerné, une lettre l'informant du projet et de la tenue d'une concertation



Un affichage en bord de route a été déployé



et des flyers distribués



1000 flyers distribués sur les marchés

Le Conseil Départemental a choisi en complément des modalités proposées d'organiser 3 ateliers thématiques pour recueillir les avis des acteurs liés au thème proposé:

- Développement économique
- Environnement
- Sécurité

Le 24 février 2025, une réunion de présentation du projet et des modalités de la concertation s'est tenue avec les maires des communes du territoire suivie de la tenue d'une conférence de presse.

Le dispositif de concertation :

22 000 courriers individuels

Une couverture médiatique : par la presse (la Gazette de la Manche, Ouest-France , La Manche Libre, Tendances Ouest) ; par les radios locales (BFM Normandie , ICI Cotentin, RCF ; Tendances Ouest)

Un affichage sur le bord des routes

Stand mobile sur 2 marchés (Avranches et Ducey)

2 réunions publiques (Romagny et St Martin des Champs)

4 permanences d'information (St Senier sous Avranches, St Quentin sur le Homme, St Martin des Champs ; St Loup)

3 ateliers thématiques destinés aux acteurs du territoire (acteurs monde économiques ; acteurs environnement ; acteurs de la sécurité routière)

1 site Internet (dossier de concertation et documents techniques ; participation en ligne, FAQ... ; comptes-rendus des rencontres)

Durant le temps de la concertation, son déroulement a été régulièrement relayé par les médias locaux. .

Avis sur le déroulement de la concertation

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

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

Le dossier de concertation

Le dossier présenté est un linéaire portant sur 4.2 km en site neuf, reprenant le tracé initial du contournement. Il est indiqué qu'il n'entraînera aucune expropriation, le département ayant la maîtrise foncière du linéaire. A noter que, durant la concertation, une personne a précisé avoir acquis récemment une parcelle située sur le linéaire. Cependant, l'emprise mobilisera un peu plus de 20 ha de terres agricoles.

Le choix de traiter chacun des impacts du projet par iconographie accompagnée de son explication a permis de poser les éléments contextuels en adjoignant une courte note sur la méthodologie utilisée. Le dossier était clair, facilement appropriable par le grand public.

Pour ceux qui souhaitent une information plus précise, les études techniques annexées couvraient bien l'ensemble des incidences du projet à ce stade de la décision. :

- L'étude milieux naturels (2022) met en évidence les problématiques (zones humides, faune, ect)qui se poseront si la réalisation est décidée, sous l'angle de la séquence Eviter, Réduire, Compenser (ERC). Mais, à ce stade, les réponses ne peuvent être apportées sur tous les points soulevés.
- L'étude trafic avec une modélisation à l'horizon 2045 (2022)
- L'étude acoustique (2024)
- L'étude de sécurité (2023)

Un des principaux objectifs du projet est le désenclavement du Mortainais. Au vu des interrogations du public, il apparaît que celui-ci aurait mérité d'être mieux étayé par un argumentaire décrivant les effets attendus de ce projet sur son développement socio-économique. Un descriptif du tissu économique du secteur et de son évolution aurait permis d'éclairer le débat : nombre d'entreprises, leur localisation, les emplois attachés, les besoins en main d'œuvre, ect.

La question de l'opportunité de ce projet était clairement posée. En d'absence de réalisation, une « option de référence » est présentée correspondant à la sécurisation du carrefour de la RD247 et de la RD5.

Le dossier était accessible et téléchargeable sur le site internet (www.manche.fr) et consultable dans les mairies des collectivités directement impactées ainsi que lors des réunions publiques.

Les conséquences de l'augmentation de trafic attendu sur la RD5 ne sont pas traitées : impacts sur les riverains, sur la sécurité routière, etc. .

L'étude de trafic ne prend pas en compte une incidence éventuelle du projet sur le trafic routier sur la RD247 entre St Senier et le nord d'Avranches , itinéraire vers l'A84, Granville. Cette liaison, que le projet se fasse ou non, est manifestement une préoccupation majeure du public.

Un objectif essentiel du projet est de répondre à un besoin d'amélioration du temps d'intervention du SDIS. Cet objectif n'est chiffré par un comparatif permettant d'évaluer le gain de temps selon le lieu de l'intervention.

Le site

Organisé en 6 onglets spécifiques (modalités/informez-vous/donnez votre avis....), le site était d'un usage facile même pour un public peu habitué.

Le public avait accès aux documents techniques (sécurité, trafic, état initial environnement, acoustique)

Au fur et à mesure de leur rédaction, les comptes rendus des réunions et des ateliers thématiques ont été mis à disposition, mais dans un délai très long. Celui sur la sécurité n'a été disponible qu'après la clôture de la concertation.

Par l'onglet FAQ « foire aux questions », des réponses ont été apportées à des questions posées.

Les contributions du public ont été consultables semaine après semaine.

On constate par exemple :

- ↗ 3815 connections sur le site
- ↗ 1601 connections sur l'onglet « informez-vous »
- ↗ 293 téléchargements du dossier
- ↗ 196 téléchargements du registre semaine du 10 au 16 mars

Une publicité large

Les moyens pour inciter le public à participer ont été conséquents (courrier individuel, presse, stand sur les marchés...) et en rapport avec l'importance du projet, d'autant plus que le tracé présente pour seule variable une section en 2 voies+1 sur 1 km sur la partie présentant une pente de l'ordre de 9%.

Plus de 1000 flyers ont été distribués sur les marchés, 120 personnes ont été reçues lors des 4 permanences en mairie.

Le site permettait de déposer en ligne son avis et ce moyen a été largement utilisé dès le premier jour.

En complément un registre papier a été mis à disposition dans chacune des mairies des communes directement impactées et lors des réunions publiques.

La mise en ligne au fil de l'eau des observations individuelles n'a pas été prévue initialement ce qui est contraire au principe de transparence de la concertation. Dès la première semaine, nous avons demandé à pallier ce manque. Aussi chaque semaine, les observations recueillies ont été publiées avec les réponses du Maître d'Ouvrage lorsque des questions étaient posées.

Les personnes morales (associations, collectivités, syndicats, ect.) avaient accès à un cahier d'acteurs leur permettant de développer leurs arguments sous un format de 4 pages.

Chacun des 4 cahiers produits a été mis en ligne sur le site dès sa parution.

Au fil de l'eau, il a été apporté des réponses aux questions posées par le public.

Une personne a demandé au maître d'ouvrage la communication des comptages de véhicules pour élaborer l'étude de trafic. Il n'a pas accepté cette demande ce qui paraît justifié dans la mesure où les évolutions attendues ne résultent pas seulement des données de comptage mais agrègent d'autres indicateurs.

Une présence sur les marchés

Les 15 et 18 mars, sur les marchés d'Avranches et de Ducey, un stand mobile a été tenu et 1000 flyers ont été distribués

<p>Les moyens développés pour assurer une information ont été conséquents. Le droit à l'information du public a bien été respecté</p>
--

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

Les réunions et ateliers se sont déroulés en deux temps :

- Une présentation du projet conjointe aux élus du Conseil Départemental et services techniques
- Un temps d'échange animé par l'agence Tact, assistant du Maître d'ouvrage.

Les comptes -rendus publiés sur le site ont été produits par l'agence Tact

Deux indicateurs permettent d'illustrer la mobilisation du public : la participation aux réunions publiques et les observations reçues ainsi que les réunions thématiques

Les réunions publiques : 370 participants

Le choix a été fait de tenir deux réunions, l'une dans le secteur le plus éloigné du projet à Romagny, l'autre à Saint Martin des Champs pour faciliter la participation du public directement impacté par le tracé.

- ↪ Le 11 mars à Romagny
- ↪ Le 18 mars à Saint Martin des Champs



Réunion du 11 mars 2025 à Romagny : 55 participants



Réunion du 18 mars à St Martin des Champs : 315 participants

Après un temps de présentation du projet, le public disposait de 3 modalités pour questionner les intervenants :

- ↔ Une question orale
- ↔ Une question écrite
- ↔ Une question par messagerie WhatsApp

Lors de la réunion du 18 mars, le contexte de la réunion (la salle comble, prise de parole parfois passionnelle, réaction du public...) a parfois limité l'expression de certains participants malgré la possibilité de poser des questions en temps réel par le biais de la messagerie WhatsApp.

Les ateliers thématiques

L'atelier « monde économique »

766 entreprises ont été invitées personnellement.

25 entreprises et 9 élus étaient présents.

Il a été proposé aux participants d'exprimer leurs attentes ou préoccupations concernant ce projet et les enjeux associés par trois approches :

- Le temps de trajet, le confort, la sécurité
- L'efficacité des livraisons et/ou de l'approvisionnement du processus de production
- L'attractivité de leur établissement pour la clientèle



Atelier Monde économique



Une autre série de questions était plus de nature prospective :

- En quoi la réalisation de cette nouvelle route pourrait-elle avoir une incidence sur les projets de votre entreprise/organisation ?
- Avez-vous identifié des solutions ou des projets d'aménagement, qui en alternative à ce projet de route, permettraient de répondre à ce besoin prioritaire ?

Si le gain de temps attendu ne paraît pas significatif, un impact fort sur la sécurité dans les traversées de bourg est mis en avant, surtout pour les convois exceptionnels dans la traversée de St Quentin. Mais une inquiétude est exprimée du fait des intersections du projet prévues avec des carrefours en plan et non des ouvrages.

Améliorer le confort de conduite est retenu comme étant un facteur favorable pour renforcer l'attractivité du territoire, favoriser le recrutement de nouveaux salariés dont parfois les conjointes et conjoints ont un emploi sur le secteur de Juilley.

Le besoin d'un tronçon vers le Nord a été réaffirmé comme l'aménagement du passage inférieur pour la jonction avec l'A84 au Pont Bleu.

L'atelier « environnement »

C'est un atelier qui n'a pas fortement mobilisé.

Outre les maires des communes concernés directement par le tracé et les élus cantonaux, ont été invités :

- Manche Nature
- GRETIA (groupe d'études des invertébrés armoricains)
- GMN (groupe mammologique normand)
- GONm (groupe ornithologique normand)
- Fédération des associations de boisement de la Manche
- Agence de l'eau
- L'OFB (office français de la biodiversité)

Seules les communes de Saint- Martin- des- Champs, Saint- Quentin-sur- le- Homme et Saint- Senier- sous- Avranches et le conseil départemental étaient représentées ainsi que les associations Manche Nature , la Fédération des associations de boisement de la Manche et le GON. La direction départementale des territoires et de la mer participait également pour apporter son éclairage sur les aspects réglementaires



Atelier environnement du 20 mars 2025



L'étude environnementale caractérisant l'état initial a été présentée par le bureau d'étude AEPE Gingko qui en est l'auteur.

Le travail attendu des participants était de proposer des pistes d'action de réductions ou de compensations par grand type d'impact : zones humides, faune, flore....

Concernant les zones humides, la difficulté de compenser par création de nouvelles zones ou par renaturation de l'existant a été soulignée de même que le besoin de plantation de haies en bordure du tracé pour limiter l'effet de coupure du tracé sur les circulations de la faune.

L'atelier « sécurité routière et efficacité des services de secours »

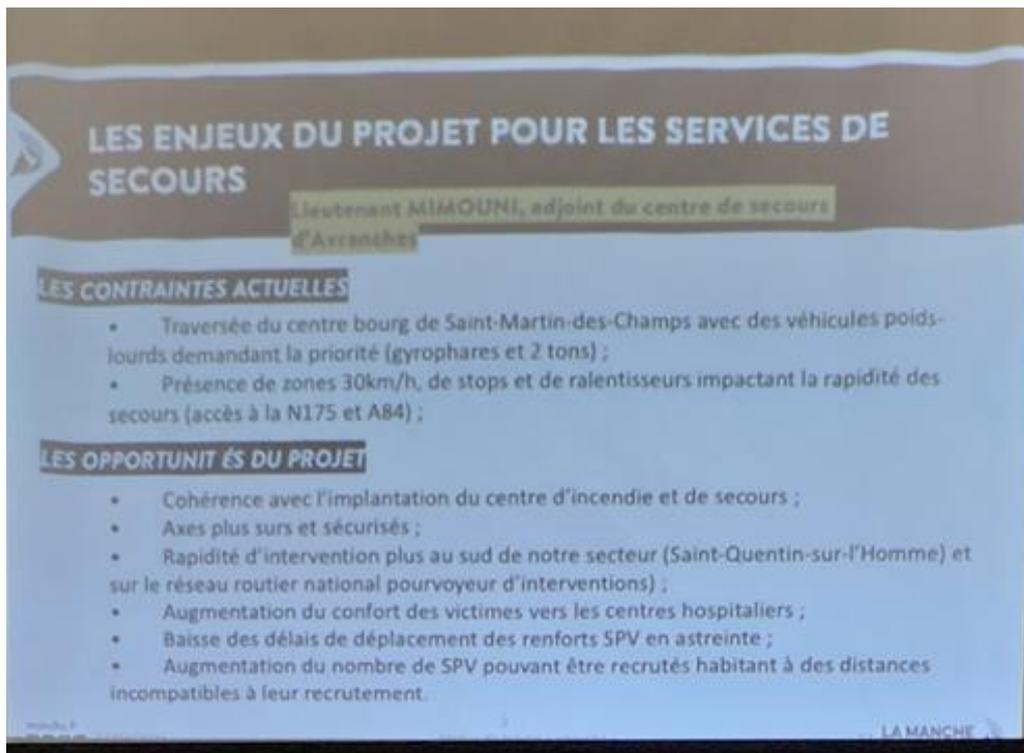
Ont été invités les acteurs concernés directement par ces sujets ainsi que le milieu associatif:

- Gendarmerie
- SDIS

- Police Municipale d'Avranches
- L'observatoire départemental de sécurité routière de la Manche (DDTM 50)
- Association de prévention routière de Normandie
- Vélocité Avranches
- Maire d'Avranches
- Maire Saint-Martin-des-Champs
- Maires communes traversées par la D976
- Maires communes traversées par la D5 + D977
- Maires des communes concernées directement par le tracé
- Conseillers départementaux des 2 cantons concernés

Les associations vélocité et Prévention routière n'ont pas répondu à cette invitation.

En complément d'une présentation interactive centrée sur ces thèmes, le SDIS a présenté les enjeux du projet pour les services de secours : contraintes actuelles versus opportunités du projet.



Un des objectifs du projet est la rapidité d'intervention. Un comparatif chiffré des délais d'intervention n'a pas été présenté.



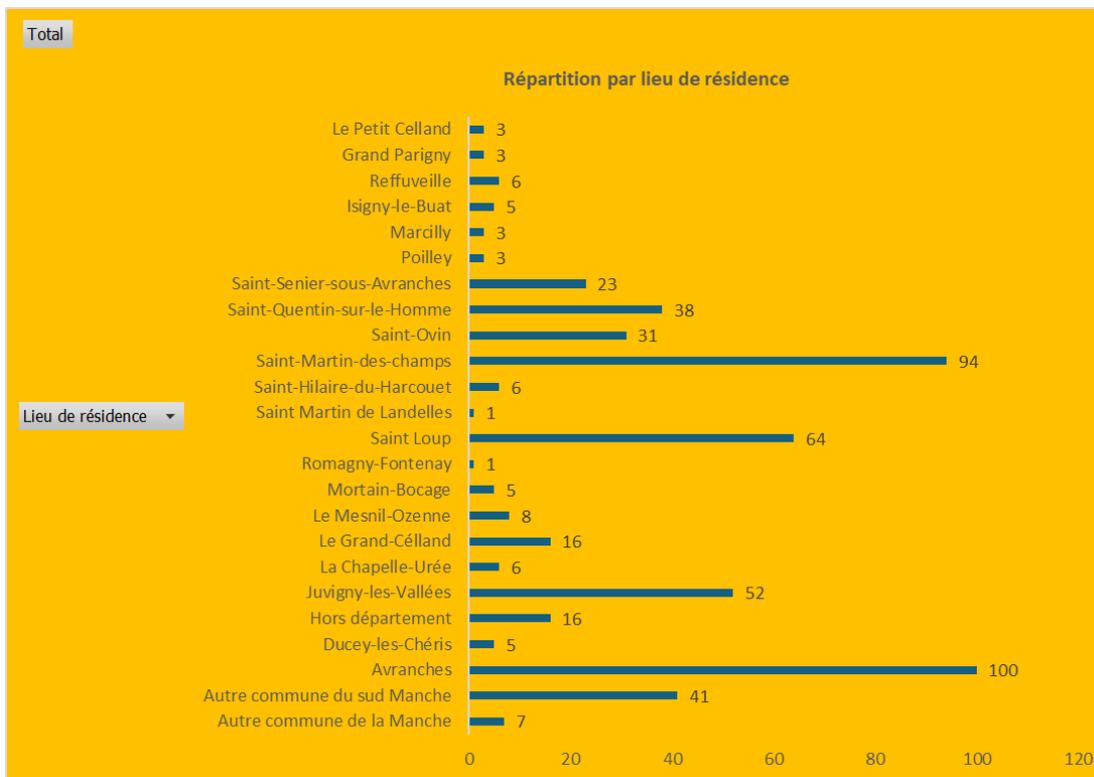
Il a été proposé aux participants 3 axes de travail :

- ↳ En matière de sécurité quels sont les points noirs auxquels les usagers du territoire sont confrontés au quotidien ? (Où ? quel(s)enjeu(x) ? (vitesse, visibilité, étroitesse, etc.)).
- ↳ Avez-vous des idées de mesures complémentaires à la création de la nouvelle route pour la résorption de ces difficultés (aménagement complémentaires, mesures de sensibilisation, mesures réglementaires...)

Un droit à la participation exercé

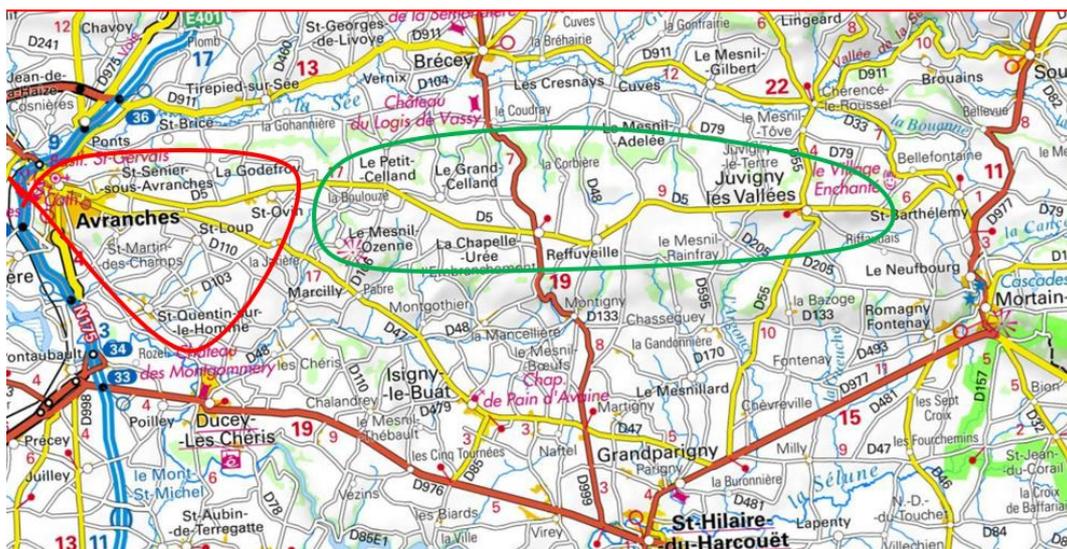
Lorsqu'une contribution a été déposée, le lieu de résidence du contributeur a été enregistré ainsi que la date du dépôt. L'analyse ci-après repose sur 537 contributions déposées sur le site

La mobilisation du public



Au regard des chiffres brutes du nombre d'observations déposées, c'est le périmètre proche du tracé qui s'est le plus exprimé avec 350 participations.(zone rouge de la carte)

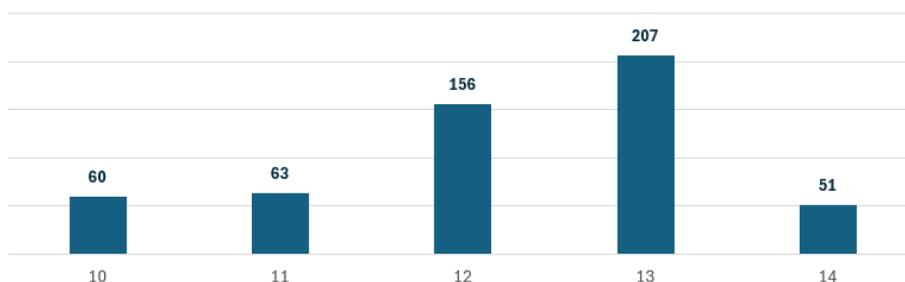
Une deuxième zone apparaît, celle englobant les communes de part et d'autre de la RD5, avec 91 observations. (zone verte de la carte)



Mais il est intéressant de noter que, dans chacun de ces deux secteurs, le nombre de contributions proportionnellement au nombre d'habitants est semblable.

La progression du nombre d'observations au fil des semaines montre que la mobilisation est allée en s'amplifiant.

Répartition par semaine



Que cela soit par les contributions individuelles (570) et les cahiers d'acteur(4), par la participation du public aux réunions (370 personnes) et la présence aux permanences (70), la concertation a mobilisé largement.

Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation

Le projet présenté par le Conseil départemental ne présente pas d'alternative quant à son tracé puisque celui-ci est figé dans les emprises foncières issues du projet initial du tracé de l'A84.

La seule option proposée est d'intégrer ou non une section entre 3 voies dans la section du tracé ayant une forte déclivité.

La concertation s'est donc centrée sur l'opportunité du projet qui a été débattu au regard des objectifs mis en avant pour le justifier (désenclavement du Mortainais, liaison inter quartier, sécurité routière et conditions d'intervention du SDIS et de la gendarmerie) et des impacts attendus.

L'abandon du contournement initial d'Avranches est resté très présent dans les esprits, suscitant parfois une incompréhension que ne soit pas pris en compte le besoin d'une liaison avec le Nord que ce soit pour rejoindre l'A84 ou pour aller vers Granville. Ainsi le projet de CSEA a été parfois qualifié « *de projet non abouti* », car ne prévoyant pas un aménagement jusqu'à l'A84. Lorsque des demandes d'aménagement routier complémentaire sont faites (RD5, section entre le rond-point de Cromel et St Quentin ..) , elles peuvent l'être sans même s'interroger sur l'opportunité du projet.

Ainsi de nombreuses observations ont porté sur des propositions d'aménagements d'axes existants soit en substitution du tracé proposé, soit en complément de celui-ci.

Si la mise en cause du bienfondé de ce projet a été fortement exprimée durant cette concertation, il a également été défendu non seulement par des chefs d'entreprise du mortainais mais également par des habitants des communes directement impactées.

Préalablement, il faut constater que certaines personnes contestent ce projet comme étant « *d'une autre époque* », « *à contre-courant des préoccupations actuelles* » ; Ainsi, « *cette route va à l'encontre des préconisations écologiques et environnementales.* », la qualifiant « *d'aberration environnementale* ».

Pour d'autres, il faut « *trouver des solutions au tout voiture (décaler les horaires lors des pics, covoiturage, transport en commun, mobilités douces, ...)* » ... ce projet étant « *d'avantage une commodité qu'une nécessité absolue* »

Pour la clarté de la présentation , nous reprendrons les arguments développés en réponse aux objectifs du projet selon le dossier de concertation.

Améliorer le cadre de vie des riverains de la RD247

De nombreuses contributions ont traité du cadre de vie en ne se limitant pas aux riverains de la RD247.

Un emplacement contesté

Le tracé traverse un vallon bocager qualifié de « *coin de nature préservé* » ... « *un lieu préservé et riche en biodiversité que nombre d'habitants aiment* » étant précisé « *un lieu de promenade et de tranquillité pour les habitants du secteur mais aussi pour les Avranchinois* », la ville étant coupée de sa baie par l'autoroute.

Ce point de vue est porté par les habitants des communes supportant le tracé ou très proches, mais c'est aussi un avis partagé indépendamment du lieu de vie.

Nuisances sonores

Lorsque les nuisances sonores dans le bourg de St Martin sont évoquées, c'est le plus souvent en lien avec la circulation des poids lourds alors que pour d'autres « *l'étude montre : -2 à -4dba de bruit, autant dire quasi rien comme amélioration* », la route « *n'aura qu'un impact très modéré sur la diminution du trafic actuel et du bruit dans le bourg, mais aura un impact très fort sur le bruit et le paysage le long du tracé.* »

Les nuisances sonores sont surtout une préoccupation pour les habitants proches du tracé en « *reportant des nuisances sonores au-delà de 18 décibels pour un grand nombre de riverains sur le tracé du projet.* »

Il est demandé « *d'envisager des solutions permettant de réduire les impacts négatifs sur les riverains et le cadre de vie environnant* ». L'utilisation de revêtement anti-bruit est évoquée. De même que la mise en place de haies en bordure de voie.

Trafic et sécurité dans les bourgs de Saint-Martin-des-Champs et de Saint-Quentin-sur-le-Homme

Les habitants de St Martin ont pris largement part au débat, l'opportunité du projet étant mise en cause.

Une demande d'interdiction des poids lourds dans la traversé est souvent exprimée. Les aménagements du bourg (l'étroitesse des trottoirs est citée) sont pour certains la cause de la dangerosité : « *Si la route est dangereuse, c'est par les trottoirs très étroits mais je n'y ai jamais vu un flux vraiment important* ». L'impact du projet sur le trafic est souvent mis en cause car « *cela ne va pas alléger l'axe passant par St Martin des champs car ce sont des habitués qui la pratiquent et des locaux.* », « *ce sont principalement les gens de St Martin et d'Avranches qui l'utilise principalement pour l'école, et entre le 2 zones commerciales* », « *Les conducteurs iront au plus courts, c'est à dire par la rue de la baie* »

Le cout

Lorsque le cout du projet est avancé, c'est en contestation de l'opportunité du projet, le considérant « *exorbitant...démessuré par rapport aux bénéfices apportés* » dans un contexte de restriction budgétaire, mettant en avant d'autres priorités (éducation, services sociaux, ect.), estimant plus utile d'aménager le réseau existant. Pour d'autres, il faut donner la priorité à l'axe Granville-Avranches.

Le développement économique

Si le projet a été présenté comme permettant de faciliter l'accès à l'A84 pour les entreprises, le public a par ses arguments eu une approche plus large.

Désenclavement routier

Cette motivation a été très souvent invoquée, soit pour contester l'effet que pourrait avoir ce nouvel axe sur le territoire soit pour le justifier.

Le Mortainais n'est pas un ensemble homogène dans la desserte de son territoire selon que l'on prend en considération la desserte de Mortain par l'axe Mortain/St Hilaire/Ducey/A84, celle de la partie nord depuis Sourdeval en passant par Brecey pour rejoindre l'A84, ou la partie centrale le long de la RD5 et de la RD47 depuis Juvigny-Les-Vallées.

Ces contextes routiers différents se retrouvent dans l'expression d'une partie du public contestant la réalité de cet objectif

,« *Le Mortainais a déjà des routes tout à fait praticables par Brecey, Saint Hilaire.* » ... « *Les poids-lourds suivent déjà plutôt la route de St Hilaire pour se rendre à Mortain ou celle de Brécey par le nord* » soulignant que pour aller vers Caen, ils passent par Vire et par ST Hilaire et Ducey pour rejoindre Rennes, « *Avranches n'étant qu'un point de passage que pour aller sur Granville* ».

Parle-t-on alors seulement de Mortain ou bien du Mortainais ?

Le plus souvent, les axes transversaux (RD103 et RD 247) sont considérés comme inadaptés au trafic routier qu'ils supportent.

Le constat est fait qu'aujourd'hui la RD103 est inadaptée au trafic camions, matériel de TP, engins agricoles : « *un profil accidentogène, une largeur insuffisante et un trafic important* » ; « *c'est un danger quotidien pour les usagers, cette route n'étant clairement pas faite pour relier un territoire local à une autoroute.* » pas assez large et très dangereuse surtout lorsque l'on croise les nombreux camions dans les

virages. » Les conditions de traversée du bourg de St Quentin sont également relevées du fait de l'étroitesse du bourg.

Pour la RD247 et la traversée de St Martin des Champs les avis sont très partagés. La fréquentation par les poids lourds est souvent invoquée par certains , « Elle est trop empruntée par les poids lourds », alors que d'autres n'y ont jamais vu de camion. » « La traversée de Saint Martin des champs est très dangereuse et compliquée. »

Quel que soit l'avis sur l'opportunité du projet, l'absence de prise en compte de l'accès vers le nord d'Avranches par la route d'Appily est soulignée : « pourtant elle présente un intérêt majeur pour les usagers voulant aller sur Caen, en particulier pour ceux habitant à St martin de champs, st Senier et tous ceux venant du mortainais », « le vrai problème pour contourner Avranches est plutôt du côté de la carrière d'Apilly et le carrefour à Ponts qui lui est engorgé plusieurs fois par jour. »

Cette difficulté sera également soulignée par le SDIS.

Désenclavement du territoire

Alors que le public, qu'il soit professionnel ou particulier, s'accorde sur le fait que l'axe transversal que constitue la RD103 est inadapté au trafic actuel, le besoin de désenclavement du territoire est défendu par certains au nom de l'intérêt général :

« Nos campagnes ont besoin d'activités pour continuer d'être respectées et entretenues,... désenclaver notre territoire pour continuer de le faire vivre (ou survivre) » ;

« Les habitants ont envies de vivre en zone rurale sans se priver d'un accès "rapide" aux soins et à la culture (Caen, Rennes) »

« Un atout pour attirer de nouveaux habitants et de nouvelles entreprises. Un plus pour le mortainais bien éloigné des préoccupations de l'avranchin. »

Désenclavement et développement économique

Lors de l'atelier « Monde économique », les entreprises présentes ont exprimées des besoins prioritaires :

Des besoins de sécurité :

- une route plus fluide permettant une diminution de l'accidentologie
- Enjeu de sécurité pour les bourgs de Saint-Ovin et Saint-Quentin
- Enjeu négatif sur la traversée de cet axe aux intersections (vigilance sur l'aménagement des carrefours en plan).
- Volonté d'aménager la D47 sous un format BMF (bandes multifonctions)

Des besoins d'accès à l'A84

- Faciliter et sécuriser l'accueil à la A84 en voiture et surtout en poids-lourds en provenance de la D5.
- Modifier le pont bleu : jonction du projet de l'A84 afin de permettre le passage poids-lourds car il n'y a pas de moyen de relier le secteur à Rennes en poids-lourds (exemple fait entre Falaise et Caen, objectif être à 5 m de haut)
- Mais « Il serait bon de pousser la réflexion jusqu'à l'A84 ce qui n'est pas le cas actuellement et qui est primordial », certains qualifiant le projet d'inachevé car ne permettant pas une liaison directe.

Des besoins pour les salariés :

- - Faciliter le trajet domicile/travail aux salariés et aux épouses de nos salariés qui viennent du nord Bretagne.
- Améliorer l'attractivité et l'emploi (« Attractivité des emplois, via un réseau routier plus fluide, la bande de dépassement est nécessaire »)

Des besoins spécifiques aux entreprises agricoles

- Éviter de « morceler » des exploitations. Enjeu économique négatif pour les entreprises inscrites sur le trajet

Mais aussi des craintes

- Crainte que ce projet conduise ensuite à ne pas développer les communes rurales à distance du projet et seulement favoriser Avranches.
- Quelles sont les évolutions des politiques locales en faveur du développement économique (concentration sur Avranches ou extension vers l'Est) ?

Ces attentes ne se traduisent pas nécessairement par une adhésion au projet unanime.

Si le projet devait se réaliser, quelques-uns ne l'utiliseraient pas : *« je n'emprunterais jamais ce contournement car avec une pente de 9%, mon patron ne voudra jamais que je l'utilise car la consommation sera trop importante et ça ne me fera pas gagner du temps pour autant »... « les camions choisiront le trajet le plus court et le moins coûteux... je ne suis pas sûr qu'avec une pente à 9%, ils y trouveront un avantage (consommation plus élevée, ralentissement...) »*

Ainsi, alors qu'une partie du public considère que l'accès au Mortainais est satisfaisant aujourd'hui, ne justifiant pas de désenclavement, le monde économique constate que les conditions de circulation par les axes actuels (surtout la RD103) sont une réelle préoccupation, se traduisant par des besoins de sécurité dans les déplacements, de facilité d'accès, d'attractivité pour l'avenir du territoire.

L'environnement

Impacts sur le milieu

La plupart des contributions remettant en cause l'opportunité du projet met en balance les impacts environnementaux versus des objectifs annoncés, considérant que le projet est inacceptable du fait des conséquences qu'il aura sur une zone naturelle préservée, riche en milieux humides. Est questionnée « la cohérence avec les objectifs de la loi ZAN et réduction des émissions de CO2 ».

La proximité avec la Zone Natura 2000 baie du Mont St Michel et d'une zone Importante pour la Conservation des Oiseaux est rappelée.

Le public s'interroge sur les mesures compensatoires qui seront nécessaires : *« On ne recrée pas une zone humide! » « artificialisation de près de 6 ha de sol vivant qui n'absorbera plus de CO2, ne préviendra pas plus les risques d'inondation » « artificialisation compensée par la renaturation d'autres espaces artificialisés devenus inutiles ou pouvant être renaturés ? »*

Le coût de ces mesures a-t-il été intégré ?

Par son cahier d'acteurs, Manche Nature s'oppose à ce projet, *le considérant anachronique au regard des enjeux actuels*

La Sécurité

Cet objectif couvrirait deux sujets : l'accidentologie et les services publics SDIS et gendarmerie.

L'accidentologie

Lorsque l'opportunité est remise en cause, l'absence d'évolution de l'accidentologie est invoquée (« *l'étude de sécurité relève que les accidents ne sont pas liés au trafic (cf. 2.3.2 p.14)= le projet n'aura donc aucun impact !* »), certains soulignant que les deux carrefours actuellement les plus dangereux « n'ont pas à voir avec la création d'une route mais plutôt d'aménagement des routes existantes ».

Pour le public (usagers et riverains) comme pour les entreprises, la sécurité routière est un thème majeur pour les déplacements depuis la D5 (voir supra) mais si c'est une préoccupation pour les habitants de St Martin des Champs et de St Quentin, elle ne se traduit pas par une adhésion au projet.

Le public s'est également saisi des prévisions d'augmentation du trafic sur la D5 : « *il est impératif de sécuriser la D5 notamment avant et après SAINT-OVIN, en effet nous constatons des vitesses excessives, et des enfants marchent le long de cette route pour le bus scolaire.*

Ce constat est partagé par le SDIS qui souligne qu' « *un élargissement de voies sur certains points stratégiques (sommet de côte, virage, arrêt de bus) permettrait de mettre les victimes, les agents et les engins en sécurité.* »

Le SDIS et la gendarmerie

Lors de l'atelier « sécurité », l'efficacité des services de secours a été traitée.

Pour le SDIS :

- « les axes ne sont pas structurés ni sécurisés pour des trafics rapides avec les camions de secours. » (traversée de bourg avec ralentisseurs, zone 30
- « La RN 175 n'est pas sécurisée pour les interventions du SDIS. Il n'y a pas assez de largeur pour une BAU permettant de progresser rapidement jusqu'à un accident en amont ou aval. »
- En cas d'accident sur la RN175 ou l'A 84, la voie de délestage prévue pour l'embouteillage provoqué se ferait par la RD7 et le centre-ville en passant devant l'hôpital d'Avranches... Ce problème serait évité avec le contournement Est.
- Le projet « pourrait représenter parfois une opportunité pour des interventions plus rapides sur le sud du secteur (Saint-Quentin-sur-le-Homme)
- Pour « intervenir au Nord ils n'utiliseront certainement pas le contournement Sud-Est prévu car cela rallongerait considérablement le trajet pour les secours. Le centre-ville sera privilégié ou bien il faut prévoir de sécuriser l'itinéraire au nord, par exemple en élargissant les voies par la route de la carrière »

Le SDIS souligne également que l'amélioration de sa desserte faciliterait le recrutement des sapeurs-pompiers (contrainte du temps d'accès à la caserne)

Pour la gendarmerie :

- Un besoin de centraliser les logements des gendarmes pour améliorer leur réactivité
- La localisation actuelle permet de rejoindre rapidement l'A84. « Cette fluidité est à retrouver pour la nouvelle implantation. Et ce d'autant plus que les gendarmes seront dès lors amenés à circuler dans un flux entrant vert Avranches, flux plus chargé aux heures de pointe. »

Mais le public s'interroge

- sur la localisation de la gendarmerie : « Concernant les accès à l'A84 pour les services de gendarmerie pourquoi ne pas faire directement la nouvelle caserne au pied sur les terrains jouxtant A84 au niveau de la zone Cromel, il gagnerait les 5 km et 5min d'intervention »,
- sur le temps d'intervention, « *ça restera plus rapide de descendre le bourg de St Martin pour rejoindre l'A84* », d'autres soulignant que « *l'extrémité sud du trajet va engendrer de forts ralentissements car point de ralliement et donc pas de gain de temps pour les secours* »

La section à 3 voies

Le public s'est très peu exprimé sur l'opportunité d'une section à 3 Voies. Dans les échanges lors des ateliers, cela a paru être une évidence que cette section soit nécessaire.

Des propositions ou demandes

Si nombre de personnes considère que l'aménagement du réseau existant suffirait à répondre aux besoins du territoire, d'autres demandes ont été exprimées :

- Un consensus pour la sécurisation de la liaison vers le Nord par la route d'Apilly
- La sécurisation de la RD5
- Depuis le rond-point de Cromel vers St Quentin, réaménager la liaison qui est jugée dangereuse
- Quelle que soit la décision finale, prendre en compte les circulations douces, notamment les pistes cyclables
- Assurer un gabarit adapté pour le passage inférieur du pont Bleu

Demande de précisions et recommandations au responsable du projet

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

Précisions à apporter de la part du responsable du projet

- ↗ une demande d'actualisation de l'étude de trafic
- ↗ Intégration dans l'étude de trafic de la section St Senier/Ponts par la route d'Apilly
- ↗ Objectiver les temps d'intervention actuels et futurs des services de secours
- ↗ Est-il envisageable d'intégrer au projet la sécurisation de la RD5 (ramassage scolaire, arrêt de bus...) ?
- ↗ Les demandes de prise en compte des mobilités douces seront-elles prises en compte ?

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

- ↗ Quel que soit la décision prise à l'issue de la concertation, organiser une réunion publique de reddition des comptes présentant les enseignements tirés de celle-ci
- ↗ Partager les résultats des études qui auront permis d'apporter au public des précisions
- ↗ Si une concertation continue est envisagée, précisez les modalités prévues pour la conduire jusqu'à l'enquête publique
- ↗ en cas d'abandon du projet, préciser comment le CD répondra aux demandes de sécurisation de la RD 103 et de la D5.

Fait le 28/04/2025

Bruno BOUSSION

Garant CNDP



Liste des annexes

- Annexe 1 Tableau des demandes de précisions et recommandations du garant
- Annexe 2 : Lettre de mission
- Annexe 3 : Etat des observations reçues
- Annexe 4 : Etat des cahiers d'acteurs reçus

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

Réponses à apporter par le responsable du projet et les acteurs décisionnaires à la concertation préalable			
Demande de précisions et/ ou recommandations 30/04/2025	Réponse du/ des maître(s) d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée JJ/MM/AAA	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus JJ/MM/AAA	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris JJ/MM/AAA
Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse			
1. une demande d'actualisation de l'étude de trafic			
2. Intégration dans l'étude de trafic de la section St Senier/Ponts par la route d'Apilly			
3. Objectiver les temps d'intervention actuels et futurs des services de secours			
4. Est-il envisageable d'intégrer au projet la sécurisation de la RD5 (ramassage scolaire, arrêt de bus...)?			
5. Les demandes de prise en compte des mobilités douces seront-elles prises en compte ?			

Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s			
<i>1. Quel que soit la décision prise à l'issue de la concertation, organiser une réunion publique de reddition des comptes présentant les enseignements tirés de celle-ci</i>			
<i>2. Partager les résultats des études qui auront permis d'apporter au public des précisions</i>			
<i>3. Si une concertation continue est envisagée, précisez les modalités prévues pour poursuivre celle-ci jusqu'à l'enquête publique.</i>			
<i>4. en cas d'abandon du projet, préciser comment le CD répondra aux demandes de sécurisation de la RD 103 et de la D5.</i>			

Contournement Sud-Est d'AVRANCHES

Du 3 au 31 mars
2025



**ENSEIGNEMENTS
DE LA MAÎTRISE D'OUVRAGE**

TABLE DES MATIERES

1. LE PROJET OBJET DE LA CONCERTATION	3
Le contexte du projet.....	3
Le projet en bref.....	3
Les objectifs	3
Les grandes caractéristiques et chiffres clefs.....	3
2. LES MODALITES ET LE DEROULEMENT DE LA CONCERTATION.....	4
Le cadre réglementaire et les objectifs de la concertation	4
Les modalités d'annonce de la concertation	4
Les outils d'information sur le projet.....	5
Le dossier de la concertation	5
L'espace d'information et de participation en ligne.....	5
Les outils de participation et l'expression des avis.....	5
Le registre en ligne.....	5
Les registres papiers	5
Les rendez-vous de la concertation	6
Les réunions publiques.....	6
Les permanences d'information.....	6
Les ateliers de travail thématiques.....	7
3. LA SYNTHESE DES CONTRIBUTIONS DU PUBLIC	8
Thématiques abordé	8
Positionnements communaux hors procédure de concertation.....	22
4. LES ENSEIGNEMENTS TIRES PAR LE DEPARTEMENT DE LA CONCERTATION PREALABLE .	23
Les enseignements tirés par le Département de la Manche sur le déroulement de la concertation.....	23
Les enseignements tirés par le Département de la Manche sur l'analyse des contributions....	23
Une opposition largement majoritaire et plurielle à la poursuite du projet dans les contributions recensées.....	23

Un fort questionnement sur la capacité du projet à répondre aux objectifs fixés	23
Un souhait conséquent d'explorer des alternatives au projet.....	23

La décision du Département de la Manche : la poursuite des études permettant de répondre aux enjeux du territoire.....	24
--	----

5. REPONSES AUX DEMANDES DE PRECISIONS ET AUX RECOMMANDATIONS DU GARANT DE LA CNDP.....	25
--	-----------

1. Le projet objet de la concertation

Le contexte du projet

Le Département de la Manche envisage la création d'une nouvelle route départementale, communément dénommée « contournement Sud-Est d'Avranches ». Initié par l'État il y a 30 ans, ce projet routier a depuis beaucoup évolué, dans un contexte local et national qui a lui-même changé.

La relance du projet par le Département de la Manche en 2020, en concertation avec les collectivités locales, s'est traduite par l'actualisation d'études déjà menées et la réalisation d'études complémentaires sur le trafic, la sécurité, l'acoustique ou encore l'environnement et le contexte socio-économique.

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) du 3 au 31 mars 2025. Celle-ci avait notamment vocation à éclairer la décision que celui-ci doit prendre sur les suites à donner à ce projet.

Le projet en bref

Les objectifs

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

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 ZA de la Baie.

Cadre de vie

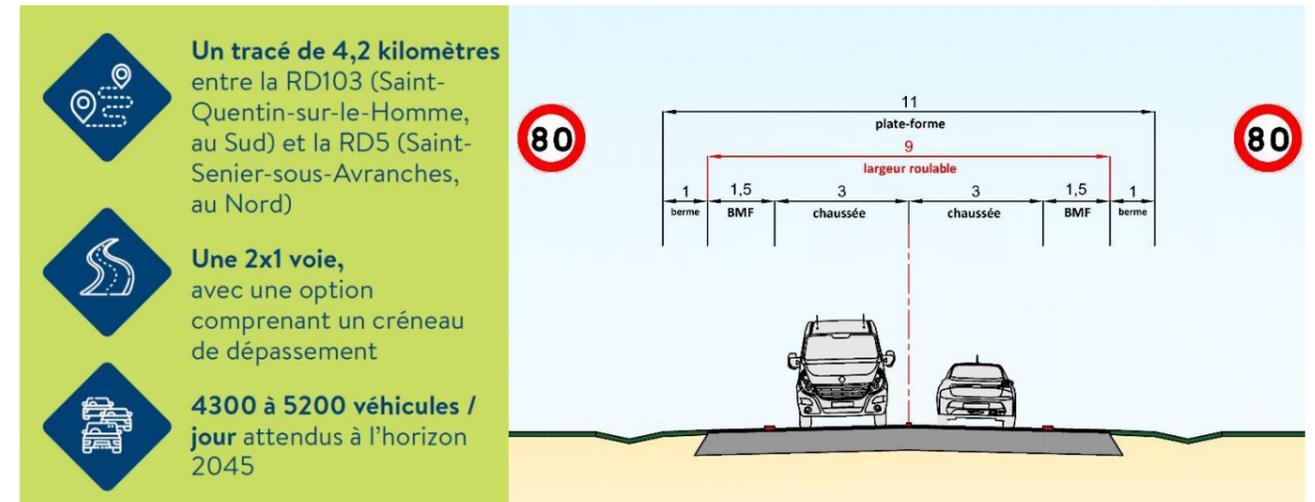
- Améliorer le cadre de vie des riverains de la RD 247, en apaisant le trafic en transit dans le centre-bourg de Saint-Martin-des-Champs.

Sécurité

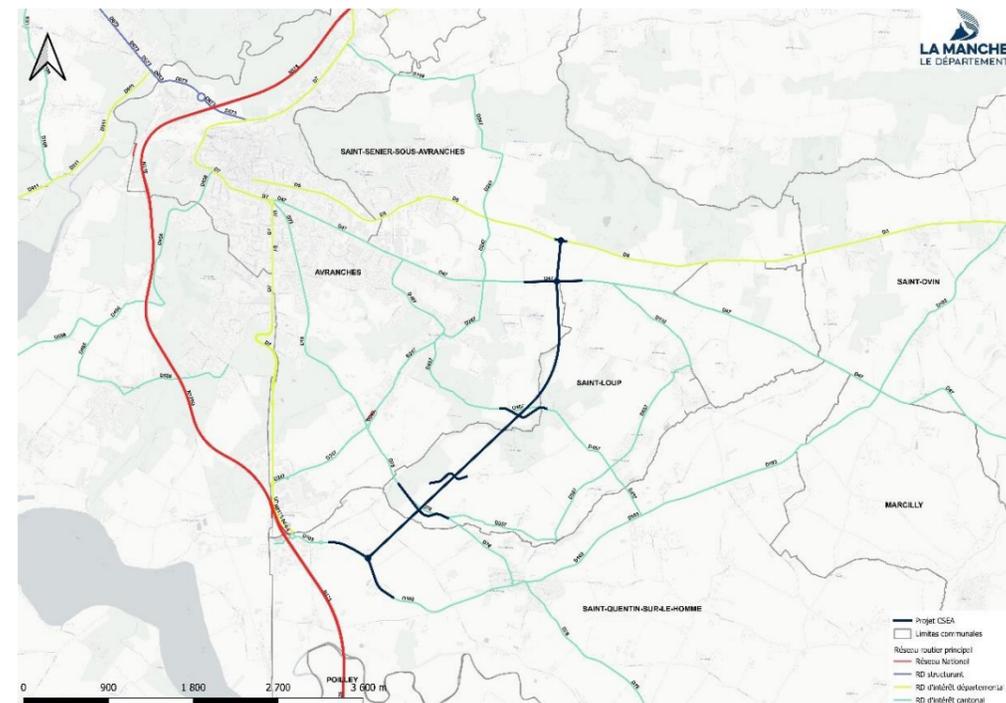
- Contenir l'accidentologie.
- Désenclaver la caserne des sapeurs-pompiers d'Avranches et la future gendarmerie compte tenu des enjeux d'intervention sur l'autoroute A84 et au Mont-Saint-Michel.

Les grandes caractéristiques et chiffres clefs

Le projet (scénario 1) 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 sont prévus aux extrémités Sud et Nord, ainsi que des carrefours en croix pour les autres embranchements avec les axes existants. Le coût total du projet est estimé à 14 000 000 € TTC (hors acquisitions foncières et mesures de compensation environnementales et agricoles).



Le tracé du projet de contournement Sud-Est d'Avranches.

Un scénario 1 bis prévoit la création d'un créneau de dépassement d'une longueur de 1000m, sur une portion fortement pentue (9%) pour un coût total du projet estimé à 15 millions d'euros.

2. Les modalités et le déroulement de la concertation

Le cadre réglementaire et les objectifs de la concertation

La concertation préalable (article 121-15-1 et suivants du Code de l'environnement) organisée du 3 au 31 mars 2025 visait à associer le public au projet de contournement Sud-Est d'Avranches à un moment où il est encore au stade de projet. Elle avait pour objectifs 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 socioéconomiques 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 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.

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. La CNDP a nommé Bruno Boussion, qui a suivi et accompagné le Département dans la préparation et la mise en œuvre de la concertation préalable.

Les modalités d'annonce de la concertation

Afin de favoriser une large participation du public, des habitants, associations locales et de toutes les autres personnes concernées, le Département 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 annonces légales et réglementaires, d'autres actions ont été mises en œuvre :

- Un courrier et 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) ;
- 22 206 courriers d'information envoyés aux habitants de la zone concernée ;
- 1000 flyers distribués sur les marchés et aux centres commerciaux les 15 mars (marché d'Avranches) et 18 mars (marché de Ducey-les-Chéris) ;
- Une plaquette d'information 4 pages sur la concertation mise à disposition lors des événements et distribuée en porte-à-porte aux riverains du tracé (175 portes frappées, 69 foyers rencontrés) ;
- Une communication faite dans Le Manche Mag' et des publications sur les réseaux sociaux du Département (57 527 impressions au total) ;
- Des spots radio diffusés tout le mois de mars sur Tendence Ouest et Sea FM, et une conférence de presse organisée le 24 février 2025.

CONCERTATION PRÉALABLE
Projet de contournement Sud-Est d'Avranches

DU 3 AU 31 MARS 2025

2 RÉUNIONS PUBLIQUES
pour une vision d'ensemble sur le projet et ses enjeux

- ROMAGNY-FONTENAY
Mardi 11 mars 19h30 à 22h00 à la salle de convivialité
- SAINT-MARTIN-DES-CHAMPS (Commune déléguée d'Avranches)
Mardi 18 mars de 19h30 à 22h00 à la salle socioculturelle

4 PERMANENCES D'INFORMATION
pour approfondir et poser toutes vos questions

- 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

Et aussi...

- UN REGISTRE EN LIGNE pour recueillir chaque avis
- DES REGISTRES PAPIERS disponibles dans les collectivités concernées (voir ci-dessous)

OÙ ET QUAND CONSULTER LE DOSSIER DE CONCERTATION PRÉALABLE ?

Il sera consultable jusqu'à lundi 31 mars, tous les jours, dans les mairies de :

- La commune déléguée de Saint-Martin-des-Champs,
- Saint-Quentin-sur-le-Homme,
- Saint-Loup,
- Saint-Senier-sous-Avranches,

Ainsi qu'au sein du siège de la communauté d'agglomération Mont-Saint-Michel Normandie, au service des Ressources Documentaires à la Maison du Département et sur le site internet [manche.fr](https://www.manchefr)

Flyer d'information distribué sur les marchés et panneau d'information installé en bord de routes.

CONCERTATION PRÉALABLE
MODE D'EMPLOI

POURQUOI ORGANISER UNE CONCERTATION SUR CE PROJET ?

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) pour associer le public le plus en amont possible, à un moment où le contournement routier Sud-Est d'Avranches est encore au stade de projet.

La concertation a pour objectifs de permettre à chacun :

- 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.

Afin de favoriser une large participation du public, des habitants, des usagers de la route, des 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.

DES ATELIERS DE TRAVAIL THÉMATIQUES sont organisés en complément avec les acteurs de la société civile.

COMMENT PRENDRE CONNAISSANCE DU PROJET ?

LE DOSSIER DE LA CONCERTATION

Le dossier de la concertation constitue le document central à disposition du public. Il présente le projet, ses objectifs, ses caractéristiques. Il est consultable pendant toute la durée de la concertation.

- En ligne sur l'espace numérique d'information et de participation du projet : [manche.fr](https://www.manchefr)
- Dans les mairies et mairies déléguées des communes concernées :
 - Saint-Martin-des-Champs,
 - Saint-Quentin-sur-le-Homme,
 - Saint-Senier-sous-Avranches,
 - Saint-Loup.
- À la maison du Département (Service mission documentation)
- Au siège de la communauté d'agglomération Mont-Saint-Michel Normandie

L'ESPACE D'INFORMATION ET DE PARTICIPATION EN LIGNE

Une plateforme numérique ([manche.fr](https://www.manchefr)) permet de retrouver l'ensemble des documents d'information, le dossier de concertation et le registre dématérialisé, le salon des acteurs, les études techniques et thématiques, ou encore l'agenda des rencontres.

COMMENT S'EXPRIMER SUR LE PROJET ?

- UN REGISTRE EN LIGNE sur l'espace numérique d'information et de participation : www.manchefr
- DES REGISTRES PAPIERS disponibles lors des rendez-vous de concertation dans les mairies et collectivités concernées.

Plaquette d'information 4 pages sur la concertation et post sur la page Facebook du Département.

CONCERTATION PRÉALABLE
CONTOURNEMENT SUD-EST D'AVRANCHES

DU 3 AU 31 MARS 2025

Informez-vous et participez !

Avranches

Contournement Sud-Est : quels sont les enjeux ?

Une nouvelle route se dessine près d'Avranches

Extrait de post sur la page LinkedIn du Département de la Manche et articles de presse d'annonce dans Ouest-France (1^{er} et 2 mars) et La Manche Libre (1^{er} mars).

Les outils d'information sur le projet

Le dossier de la concertation

Le dossier de la concertation présentait le projet soumis à la concertation, son contexte, ses objectifs, ses caractéristiques, et les modalités de la concertation. Il était consultable dès le 24 février :

- 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 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) permettait de retrouver l'ensemble des documents d'information, le dossier de concertation et le registre dématérialisé, les cahiers d'acteurs, les études techniques et thématiques, une foire aux questions, ou encore l'agenda des rencontres.

3815 vues de la page du site manche.fr consacrée à la concertation préalable
293 téléchargements du dossier de la concertation

Les outils de participation et l'expression des avis

Le registre en ligne

Pendant toute la durée de la concertation, le public pouvait déposer ses observations sur l'espace dédié de la plateforme numérique (manche.fr). Les contributions ont été compilées et mises en ligne par le Département chaque semaine, pour que chacun puisse en prendre connaissance au fur et à mesure.

523 contributions en ligne *
4 cahiers d'acteurs déposés
399 téléchargements des fichiers de contributions mises en ligne au fur et à mesure

* 536 contributions initiales. Celles qui étaient scindées en plusieurs ont été regroupées.

Les registres papiers

Le public pouvait déposer des contributions et avis sur les registres mis à disposition dans les mairies concernées, à la maison du Département et au siège de la communauté d'agglomération.

24 contributions dans les registres papiers



Dossier de la concertation (39 pages).



Espace d'information et de participation en ligne sur manche.fr.

Les rendez-vous de la concertation

Le dispositif de concertation avait 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 réunions publiques

Deux réunions publiques ont été organisées pour présenter le projet, permettre au public de poser des questions ou d'exprimer son avis. Après un temps de présentation, des échanges avec la salle étaient organisés, les participants pouvant poser des questions tant au micro que via des formulaires papiers ou des messages WhatsApp, pour faciliter la participation du plus grand nombre ou des personnes pas forcément à l'aise avec la prise de parole en public.

- Le mardi 11 mars 2025, de 19h30 à 22h à la Salle de convivialité de Romagny-Fontenay, pour faciliter la participation des habitants et usagers directement concernés par l'un des objectifs clés du projet : le désenclavement de l'Ouest du Mortainais.

55 participants
1h50 d'échanges
Environ 20 interventions du public /questions-réponses



Réunion publique du mardi 11 mars à Romagny-Fontenay.

- Le mardi 18 mars 2025, de 19h30 à 22h à la Salle socio-culturelle de Saint-Martin-des-Champs, pour faciliter la participation des habitants et usagers vivant à proximité immédiate du projet.

315 participants
2h20 d'échanges
Environ 33 interventions du public /questions-réponses



Réunion publique du mardi 18 mars à Saint-Martin-des-Champs.

Les permanences d'information

Quatre permanences d'information en mairies ont été organisées pour faciliter des échanges approfondis avec les habitants qui le souhaitent. La question des impacts environnementaux et sur le cadre de vie, le coût du projet et la procédure réglementaire ont constitué les principaux sujets abordés.

- Jeudi 20 mars 2025, de 9h à 11h30 à Saint-Senier-sous-Avranches
Environ 20 participants
- Jeudi 20 mars 2025, de 13h30 à 17h, à Saint-Quentin-sur-le-Homme
Environ 20 participants
- Mardi 25 mars 2025, de 14h à 17h, à Saint-Martin-des-Champs
Environ 20 participants
- Mardi 25 mars 2025, de 17h30 à 19h, à Saint-Loup
Environ 50 participants

Les ateliers de travail thématiques

- Atelier du monde économique le jeudi 13 mars 2025, à Isigny-le-Buat.

L'objet de cet atelier était de traiter, avec les premiers intéressés, des besoins d'amélioration de la desserte du secteur pour les entreprises du sud-est Avranchin (et notamment du Mortainais). Les entreprises et élus du secteur y ont été conviés. Après un temps de présentation du projet et de questions/réponses, les participants ont été invités à travailler de manière individuelle et en groupe, sur 4 tables, pour exprimer leur point de vue sur le projet et leurs attentes vis-à-vis de ses effets sur l'activité économique.

Des cartes à grand format (tracé, localisation des zones d'activité, desserte routière actuelle du secteur...) et des fiches-contributions étaient à leur disposition.

766 invités

33 participants (25 entreprises et 9 élus)

- Atelier des acteurs environnementaux le jeudi 20 mars, à Saint-Quentin-sur-le-Homme.

Cet atelier visait à instaurer un temps d'échange privilégié avec les acteurs et associations environnementales sur les enjeux du projet, sur la base du résultat des états initiaux. Il avait également comme objectif de dégager des points de vigilance et des pistes de mesures de réduction et de compensation des impacts résiduels qui pourraient être pris en compte en cas de poursuite du projet.

25 représentants d'associations, organismes et collectivités y ont été conviés. Après un temps de présentation du projet et des états initiaux par le bureau d'étude AEPE Gingko ainsi qu'un temps de questions/réponses, les participants ont été invités à déposer leurs contributions. Des cartes à grand format (tracé, résultats des états initiaux environnementaux...) étaient à leur disposition.

25 invités

8 participants (3 associations, 4 élus, un représentant de la DDTM)

- Atelier des acteurs de la sécurité routière, le jeudi 27 mars à Saint-Quentin-sur-le-Homme.

Cet atelier visait à instaurer un temps d'échange privilégié avec les élus des communes du secteur et les acteurs concernés par cet enjeu de sécurité routière, et notamment se mettre à l'écoute de leur expérience de terrain pour compléter les études sur l'accidentologie qui ne couvrent pas tous les enjeux de sécurité car elles se penchent uniquement sur les accidents avec blessés.

Il s'agissait également de recueillir leurs contributions sur les scénarios et aménagements envisagés pour cette nouvelle route et des pistes de mesures de réduction et de compensation des impacts résiduels qui pourraient être pris en compte en cas de poursuite du projet. Outre les élus locaux, les services de secours (Gendarmerie, SDIS, Police municipale d'Avranches) et des associations et organismes (observatoire départemental de sécurité routière de la Manche, association de prévention routière de Normandie, Vélocité Avranches) y ont été conviés.

Après un temps de présentation du projet et des résultats de l'étude d'accidentologie ainsi qu'un temps de questions/réponses, le SDIS a partagé les enjeux d'accessibilité pour l'intervention des sapeurs-pompiers. Les participants ont ensuite été invités à déposer leurs contributions et avis. Des cartes à grand format (tracé, localisation des accidents...) étaient à leur disposition, et des post-it pour localiser leurs contributions sur celles-ci.

32 invités

12 participants

3. La synthèse des contributions du public

Cette section fournit une analyse synthétique des avis que les participants ont exprimés, regroupés dans 7 thématiques principales, classées par nombre total d'avis décroissant.

Thématiques abordé

N°	SUJETS ABORDÉS PAR THÉMATIQUE	Nombre total d'avis par thématique
1) Positionnement global vis-à-vis du projet		
Cette thématique analyse le positionnement global des contributions sur le projet, au regard de sa capacité à répondre aux objectifs fixés et à ses impacts potentiels.		
1	Favorables	551
2	Défavorables	
3	Nuancés	
4	Sans positionnement	
2) Aménagement / développement économique		
Cette thématique traite essentiellement de la question du développement économique via l'objectif de désenclavement du Mortainais, et regroupe également les contributions estimant que les investissements publics devraient aller en priorité à d'autres projets ou à des alternatives.		
1	Priorisation des dépenses publiques	357
2	Désenclavement du Mortainais	
3) Impacts environnementaux		
Cette thématique regroupe les contributions se positionnant sur les divers impacts environnementaux que le projet pourrait causer.		
1	Destruction de biodiversité	311
2	Morcellement agricole	
3	Artificialisation des sols	
4) Alternatives au projet		
Cette thématique regroupe les contributions proposant des actions ou projets alternatifs ou jugés plus prioritaires que le projet actuel de contournement Sud-Est d'Avranches.		
1	Mobilités actives	228
2	Contournement Nord-Est	
3	Projet Avranches-Granville	
4	Sécurisation des axes existants	
5) Qualité du cadre de vie		
Cette thématique expose les avis sur les impacts positifs ou négatifs du projet sur la qualité de vie, tant pour les riverains du tracé que pour les riverains de la RD247.		
1	Impact sonore	186
2	Impact visuel	
3	Baisse de la valeur immobilière	
4	Amélioration du cadre de vie des riverains de la RD247	
6) Sécurité		
Cette thématique regroupe les contributions se positionnant sur la capacité du projet ou d'autres actions à améliorer la sécurité routière.		
1	Favoriser l'interventions des secours	143
2	Sécurisation de l'existant	
3	Problématique des poids-lourds	
7) Concertation		
Cette thématique regroupe les avis formulés sur le processus de concertation.		
1	Doutes sur les informations présentées	36
2	Processus de concertation contesté	

551 contributions (dont 4 cahiers d'acteurs) ont été exprimées au moyen des registres numérique et papier. Chaque contribution étant susceptible d'aborder plusieurs des thématiques listées ci-dessus, elles ont généré un total de 1811 avis répartis dans ces sept thématiques. Au-delà du positionnement (« pour », « contre », « nuancé », « sans positionnement ») des participants, ceux-ci ont en effet argumenté et détaillé ceux-ci sur une diversité de dimensions. Ils ont su nourrir le débat sur l'opportunité du projet.

551 contributions
1811 avis analysés

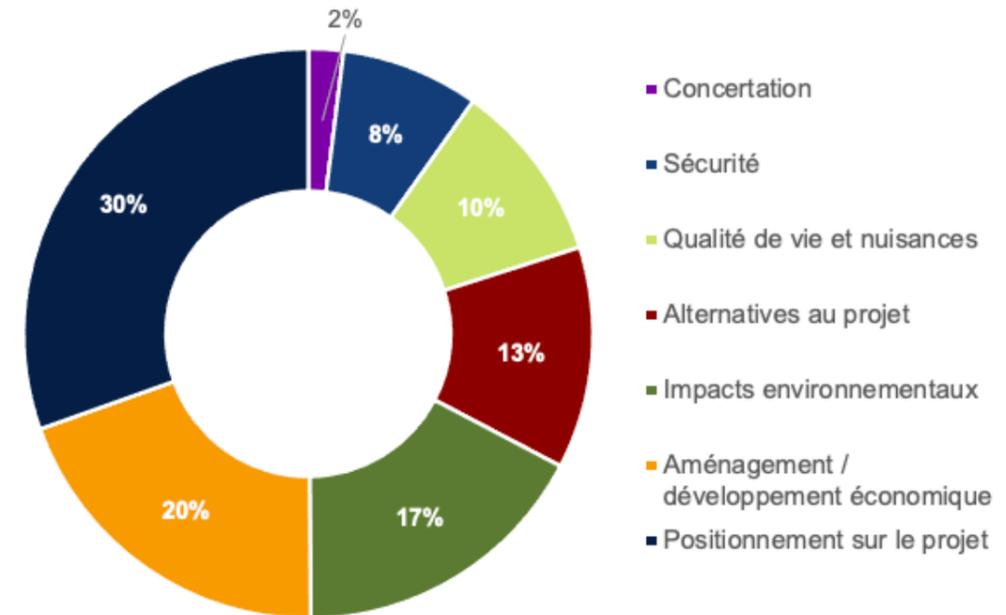
Certaines contributions en ligne ont été regroupées, car une même contribution a parfois été scindée en plusieurs contributions en raison de limitations techniques ou de contraintes de nombre de caractères sur la plateforme. Cela explique le différentiel du nombre de contributions avec ceux dénombrés par le garant de la concertation.

Figure 1 : Nombre d'avis par thématique



* Une contribution peut cocher plusieurs thématiques

Figure 2 : Pourcentage d'avis par thématique



* basé sur les 1811 avis émis par les 551 participants

- On relève un intérêt plus marqué de la part des participants pour certaines thématiques. Outre le positionnement des personnes par rapport au projet, la thématique la plus abordée est la question sur les aménagements et de développement économique avec 357 avis, soit 20% des contributions. Cela souligne un questionnement fort sur la pertinence, la cohérence et l'opportunité du projet sur ces dimensions.
- Les enjeux environnementaux ont suscité 311 avis, soit 18% des retours. Ce score important traduit une sensibilité forte à la question de la biodiversité, des paysages et de l'impact sur les sols et l'agriculture.
- Les alternatives au projet, avec 228 avis (12%), apparaissent également comme un sujet significatif de débat, traduisant une volonté de la part des participants d'explorer d'autres options possibles, qu'il s'agisse du développement des mobilités actives, de l'amélioration des transports en commun, du réaménagement des axes existants ou d'autres solutions de contournement.
- Les thématiques liées à la qualité de vie et aux nuisances (186 avis, soit 10%) et à la sécurité (142 avis, soit 8%) apparaissent également, bien que de manière plus modérée. Ce sont des préoccupations qui semblent plus secondaire pour les participants, ou bien concernent un nombre plus faible de participants (par exemple, riverains directs du tracé pour la question des impacts sur le cadre de vie).
- Enfin, la concertation a été abordée dans 36 avis seulement, représentant 2% du total. La discussion a donc bien été centrée sur le fond du projet, la méthode ne suscitant que peu de discussions ou de remise en cause.

En conclusion, au-delà de la diversité d'intérêts et de contributions exprimées par le public, les préoccupations et questionnements dominants se sont exprimés sur le rôle et l'opportunité que le projet pourrait avoir pour répondre aux objectifs fixés, notamment en matière d'aménagement et de développement économique du secteur. Cela traduit une volonté collective d'appréhender le projet dans une logique globale d'évaluation des coûts et bénéfiques, et de la comparaison avec d'éventuelles alternatives pour répondre aux enjeux identifiés.

Positionnement global sur le projet	Nombre total des avis	Positionnement par rapport au projet : favorable/défavorable/nuancé/sans positionnement			
	551	Favorables	Défavorables	Nuancés	Sans positionnement
		119	396	16	20

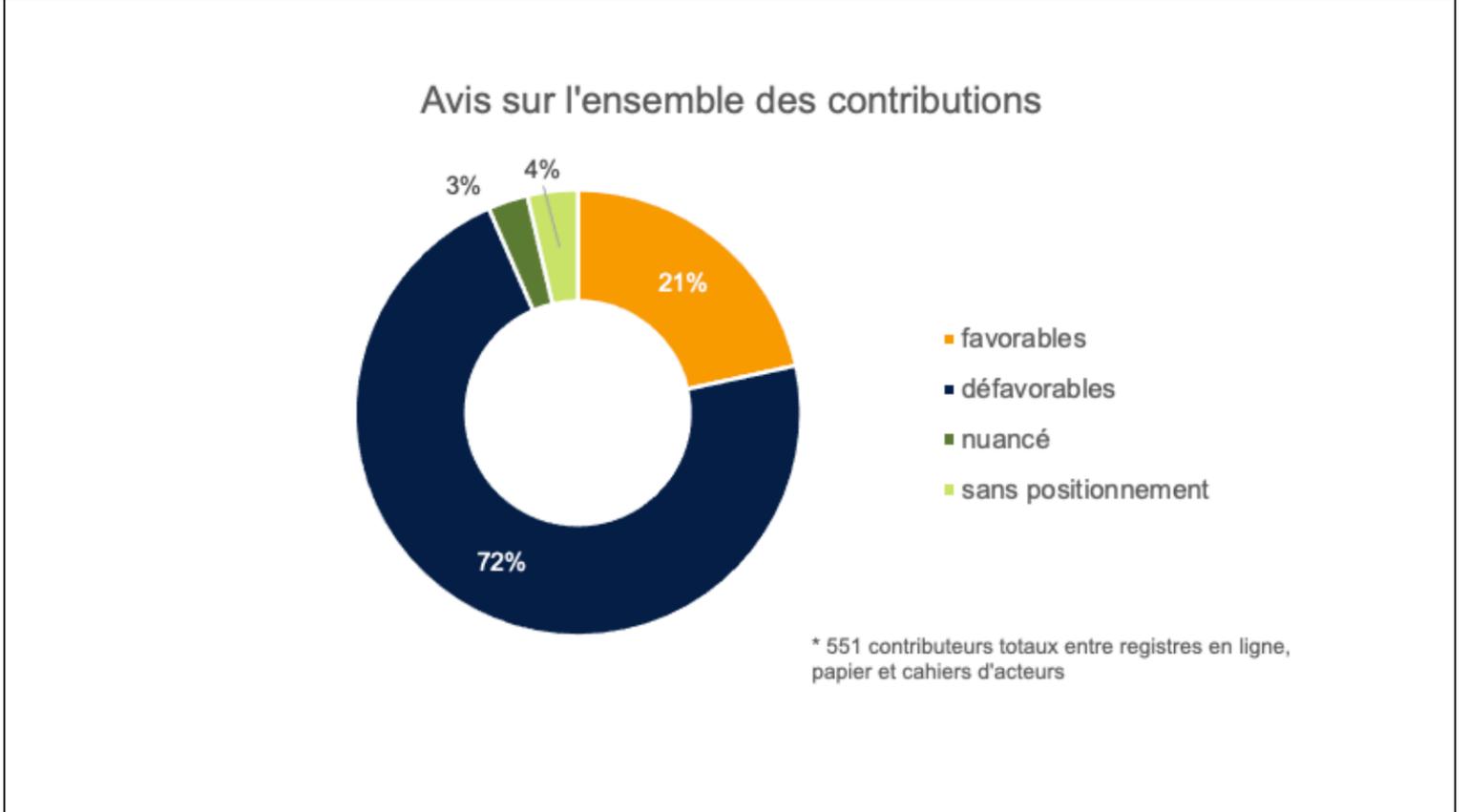
Analyse Avis des contributions

L'analyse des avis généraux exprimés sur le projet de contournement Sud-Est d'Avranches révèle une tendance nette à la contestation du projet dans son ensemble. Sur les 551 contributions analysées, une majorité significative de 396 avis (72%) sont défavorables au projet, traduisant une opposition marquée dans l'opinion publique locale. Dans ces contributions, les gains apportés par le projet sont jugés largement insuffisants au regard de ses « coûts » (environnementaux, budgétaires, etc.).

Les avis favorables, bien que présents, restent nettement minoritaires, avec 119 contributions (21%) exprimant un soutien affirmé au contournement. Ces soutiens sont souvent conditionnés à des engagements environnementaux, ou motivés par des attentes en termes de fluidification du trafic et de développement territorial.

Une petite proportion des répondants adopte une position nuancée (16 avis, soit 3%), mettant en avant la complexité du sujet et appelant à un arbitrage équilibré entre développement économique, aménagement du territoire, et préservation de l'environnement.

Enfin, seulement 20 personnes (4%) ne se positionnent pas clairement, ce qui peut indiquer une absence d'avis tranché, une volonté de rester en retrait, ou une hésitation liée à un manque d'informations jugées fiables ou suffisantes.



Verbatims

- « Protégeons notre nature et notre beau paysage ! Les routes existantes sont suffisantes ! Je suis contre la construction d'une nouvelle route, surtout pour gagner 2min ! »
- « Accès plus facile et plus rapide à l'autoroute et aux zones d'activités évitant ainsi le passage dans les différentes communes des alentours d'Avranches allongeant les temps de trajet. »
- « Ce projet comporte davantage de négatif que de positif, à mon sens. Avant tout, je pense qu'il est temps de stopper l'artificialisation des sols et la destruction d'espaces naturels, d'autant plus comportant des espaces sensibles comme les zones humides. Je comprends les enjeux avancés (désenclavement du Mortainais, nuisances pour les habitants de St Martin des Champs...) mais il me semble qu'il faut prioriser les enjeux écologiques, pour défendre la biodiversité, lutter contre le réchauffement climatique, limiter la place de la voiture dans nos vies... »
- « Créer une liaison inter-quartiers entre St Senier et la ZA de la Baie. La déviation ne ferait gagner qu'une minute de trajet et lorsqu'on se rend en journée dans cette zone c'est en promeneur, donc on a le temps !! »

Conclusion

En conclusion, ces données soulignent un rejet assez massif du projet tel qu'il est actuellement envisagé par une large majorité des participants. Elles invitent à remettre en question le projet, à le questionner et à explorer des alternatives en tenant compte des nombreuses critiques exprimées tant sur son utilité que sur ses impacts.

Aménagement / développement économique	Nombre total des avis	Positionnement sur l'enjeu de développement du territoire	
	357	Désenclavement du Mortainais	Priorisation des dépenses publiques
		139	218

Analyse Enjeux d'aménagement et de développement économique

La thématique de l'aménagement du territoire et du développement économique constitue un enjeu central dans les contributions relatives au projet de contournement Sud-Est d'Avranches. Si les avis sont partagés, plusieurs critiques récurrentes émergent, notamment sur les dépenses publiques et le désenclavement.

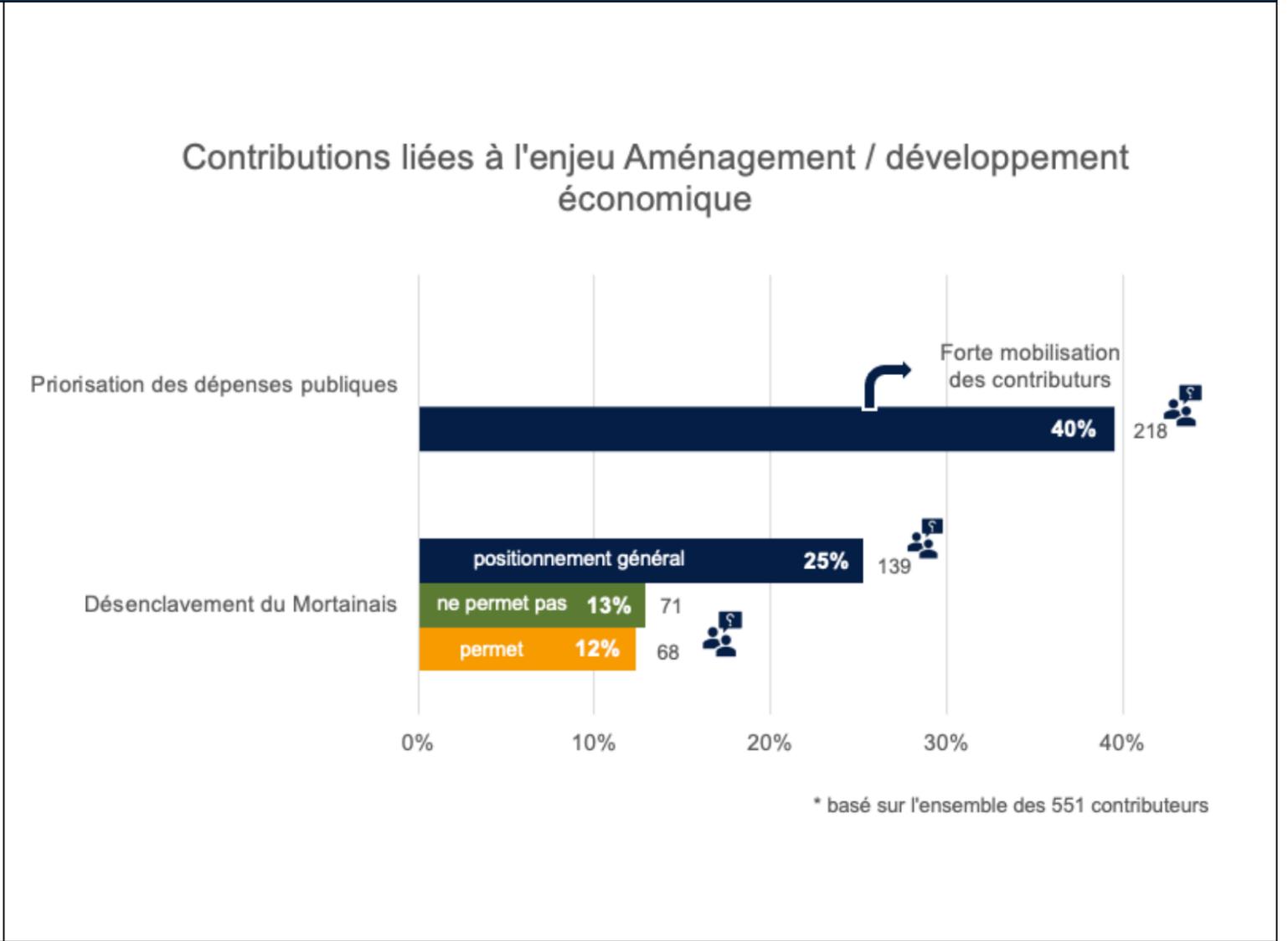
La priorisation des dépenses publiques apparaît comme un sujet de préoccupation majeure : 218 contributions (40%) s'interrogent sur la pertinence de consacrer des ressources importantes à ce projet, au détriment d'autres besoins jugés plus urgents, comme les services de santé, l'éducation, ou la rénovation du réseau routier existant.

Le désenclavement du Mortainais constitue l'un des objectifs affichés par les porteurs du projet de contournement Sud-Est d'Avranches, et à ce titre, il fait l'objet d'un examen attentif de la part des contributeurs. Pourtant, les données recueillies à ce sujet révèlent une absence de consensus clair, voire un certain scepticisme partagé quant à la capacité réelle du projet à atteindre cette ambition.

Parmi les 551 contributions analysées, seules 68 personnes (12%) estiment que le projet permet effectivement de désenclaver le Mortainais, en améliorant les conditions d'accessibilité et en favorisant une meilleure intégration de ce territoire dans les dynamiques économiques et de mobilité de la région.

À l'inverse, 71 avis (13%) expriment le sentiment que le projet ne répond pas à cet objectif, voire qu'il détourne les ressources et l'attention d'autres solutions plus adaptées à cette problématique territoriale.

Ce quasi-équilibre entre les avis favorables et défavorables indique que la capacité du projet à désenclaver le Mortainais ne fait pas l'unanimité, et soulève des interrogations sur la pertinence géographique et stratégique du projet.



Verbatims

- « Ce projet va coûter les yeux de la tête alors que plusieurs autres domaines a besoin de cet argent pour se développer : La santé, notre sécurité, l'éducation... »
- « L'objectif principal affiché de cette nouvelle route est de désenclaver l'ouest du Mortainais, or en lisant le dossier technique on se rend compte qu'elle n'apporterait qu'un gain d'une seule petite minute par rapport à la route passant par Saint Quentin. Parler de "désenclavement" pour une minute gagnée me paraît très exagéré. »
- « Désenclaver le Mortainais : en quoi un gain de 1 à 2 minutes/trajet permet de désenclaver le territoire ? »

Conclusion

En conclusion, l'analyse souligne une remise en question importante de la capacité du projet de contournement Sud-Est d'Avranches à répondre aux enjeux de développement économique et de désenclavement du Mortainais. Une part significative des contributions appelle à réorienter les investissements publics vers des projets jugés plus utiles, en insistant sur la nécessité d'explorer des alternatives mieux adaptées aux besoins locaux, notamment par l'amélioration des infrastructures existantes.

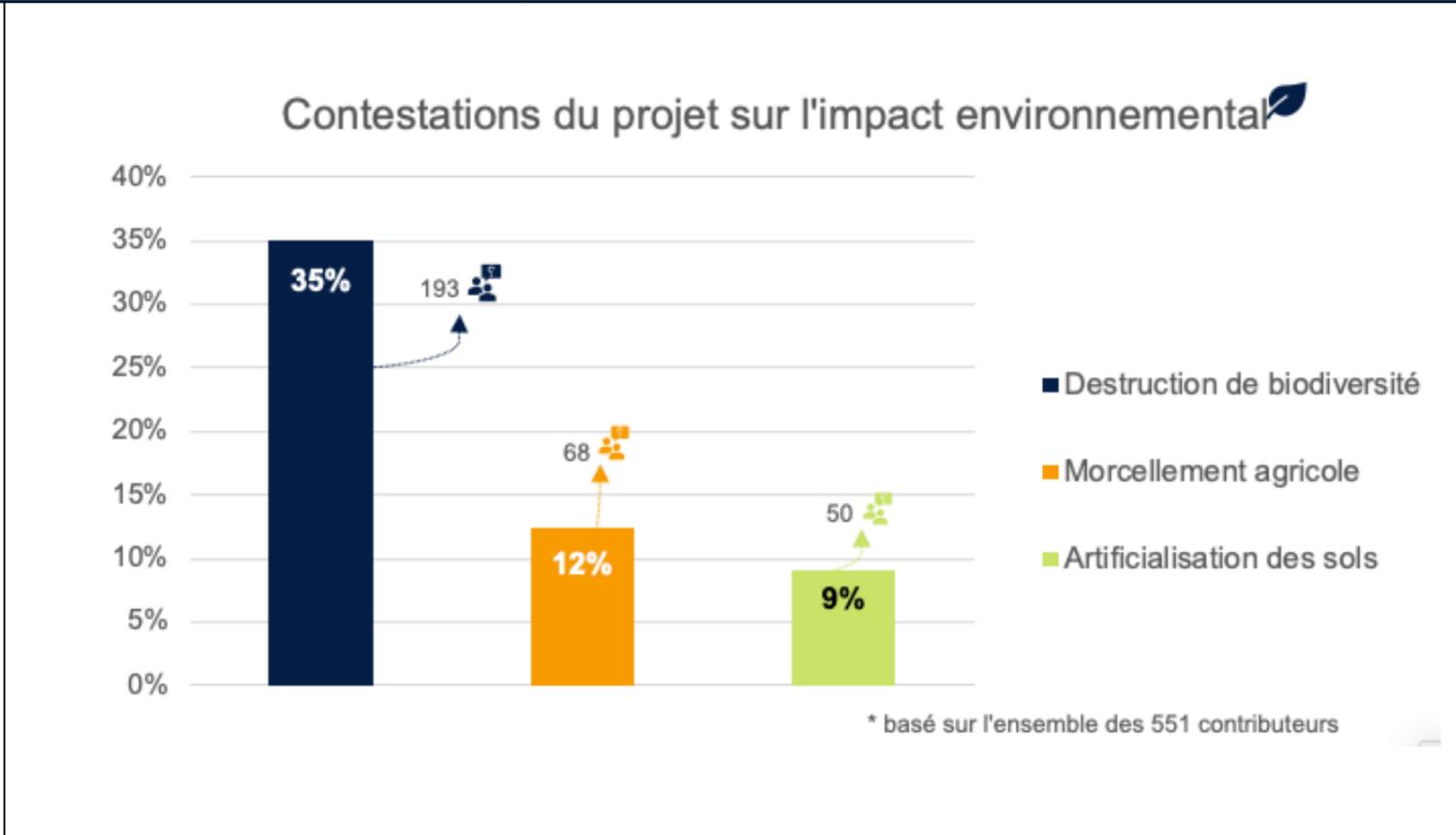
Les impacts environnementaux	Nombre total des avis	Contestation du projet pour les impacts environnementaux		
	311	Destruction de biodiversité	Morcellement agricole	Artificialisation des sols
		193	68	50

Analyse Impacts environnementaux du projet

Le projet de contournement Sud-Est d'Avranches a généré de nombreuses réactions autour de ses implications environnementales, révélant une forte sensibilité du public aux enjeux liés à la biodiversité, à l'agriculture et à l'artificialisation des sols.

Parmi les 311 avis exprimés sur cette thématique, 193 avis ont mis en avant le risque de destruction de biodiversité, représentant 35% des contributions sur cette question. De nombreux participants s'inquiètent de l'atteinte possible à des écosystèmes fragiles, au morcellement des habitats naturels et à la disparition d'espèces protégées. À cela s'ajoute une crainte partagée concernant le morcellement des terres agricoles, mentionné dans 68 avis (12%), et l'artificialisation des sols, citée dans 50 avis (9%). Ces éléments soulignent une volonté collective de préserver les espaces naturels et agricoles face à un projet perçu comme contradictoire avec les engagements climatiques et environnementaux actuels.

Les soutiens au projet appellent à une application rigoureuse des principes de protection environnementale, exigeant que toute avancée en matière de mobilité ou d'aménagement économique soit compatible avec le respect des milieux naturels. Une partie des contributions souligne également l'importance d'intégrer la dimension environnementale de manière transversale, à travers la promotion de solutions d'aménagement moins impactantes, la compensation écologique ou encore la préservation active des continuités écologiques.



Verbatims

- « Je suis contre cette route qui va à l'encontre des préconisations écologiques et environnementales. »
- « La création de nouvelle route artificialise des sols, créer plus de trafic automobile et donc augmente la pollution. »
- « Encore des nuisances pour certain qui sont en ce moment tranquille à la campagne. Le pire prendre du terrain aux agriculteurs notre belle région. »

Conclusion

En conclusion, les contributions traduisent une préoccupation marquée pour les impacts environnementaux du projet, en particulier concernant la biodiversité. Si certains voient dans le contournement un levier de développement, la majorité appelle à mettre en balance ces avancées avec les enjeux de durabilité, compatible avec la préservation des sols, des espèces et des paysages.

Alternatives au projet	Nombre total des avis	Alternatives proposées face au projet			
	228	Sécuriser axes existants	Avranches-Granville	Contournement Nord-Est	Mobilités douces
		88	30	28	82

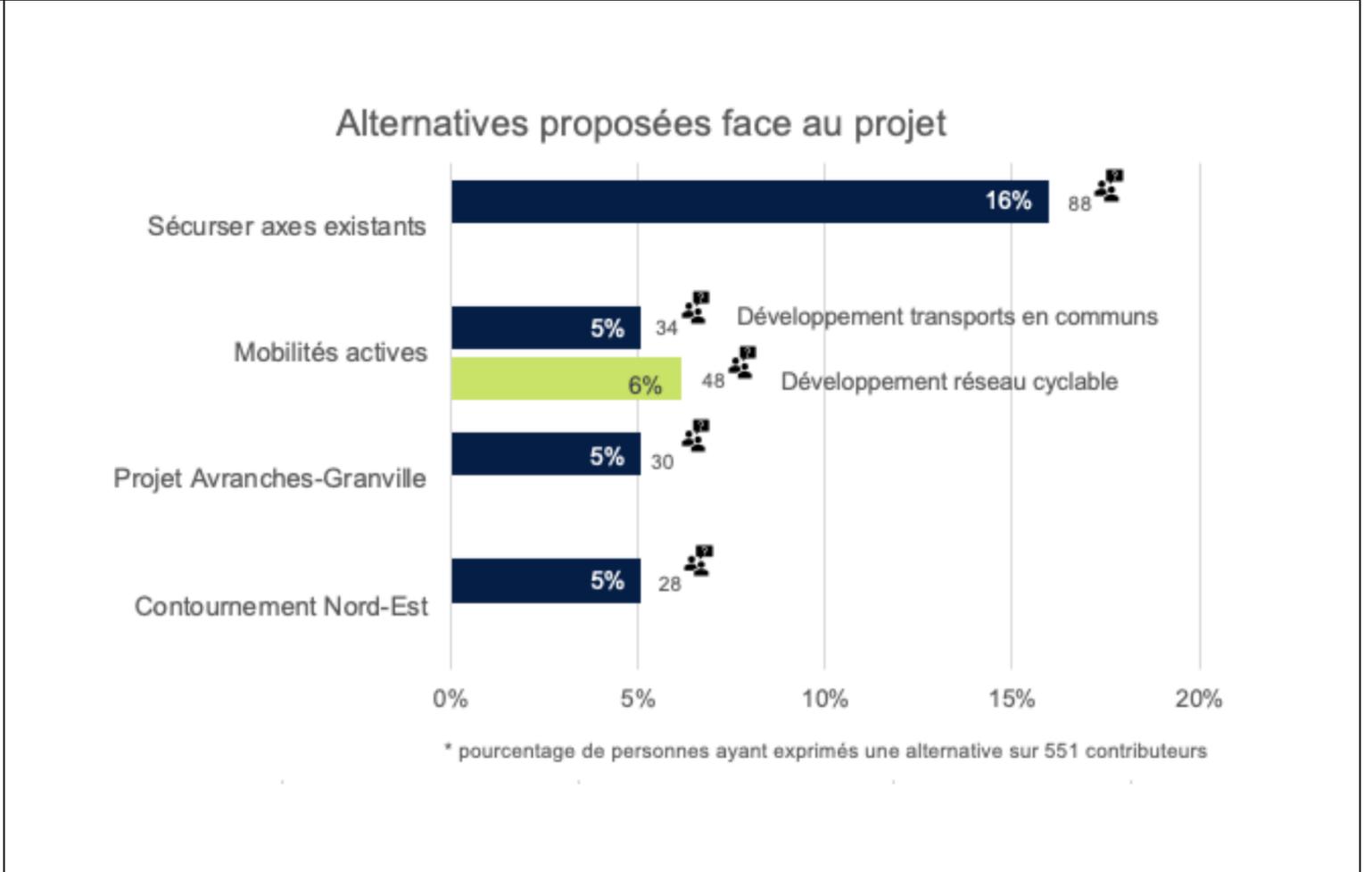
Analyse Alternatives du projet

Face au projet de contournement Sud-Est d'Avranches, un peu moins de la moitié des contributions ont évoqué des alternatives jugées plus soutenables, efficaces ou adaptées, révélant une volonté partagée de repenser les solutions de mobilité dans une logique plus respectueuse de l'environnement, du cadre de vie et des besoins locaux.

Parmi les thématiques alternatives les plus citées, la sécurisation des axes existants se démarque nettement, avec 88 avis, soit 16% des contributions exprimées sur cette thématique. Ces participants insistent sur la nécessité de renforcer les infrastructures déjà en place plutôt que de créer de nouvelles voies, en misant sur l'entretien, l'aménagement ciblé et la sécurisation des routes existantes.

Les mobilités actives, et en particulier le développement des pistes cyclables (48 avis, 6%), sont également mises en avant comme des leviers de transformation des déplacements à l'échelle locale. Cette alternative séduit particulièrement ceux qui défendent une transition vers des modes de transport plus durables, en lien avec les enjeux de santé publique, de climat et de qualité de vie.

Enfin, certains participants mettent en avant que le projet routier entre Avranches et Granville est prioritaire (5%), quand d'autres considèrent que pour être véritablement utile, le projet de contournement d'Avranches devrait également compter un tronçon Nord (5%). La nécessité d'étudier une amélioration de la desserte de la carrière d'Apilly, au Nord, est également évoquée dans certaines contributions.



Verbatims

- « Ce sont des projets d'une autre époque. Ne détruisons pas plus notre terre et comptons sur le développement et l'organisation d'autres formes de transport. »
- Je pense qu'il existe d'autres projets prioritaires et dont le bénéfice est largement prouvé...comme l'Axe Avranches-Granville. »
- « Le projet est un cul de sac qui ne débouchent pas sur des routes adaptées. D'autre part, il n'y a pas d'accès sur le Nord d'Avranches (Apilly est saturé, dangereux et la sortie à Ponts pour rejoindre l'autoroute est compliquée). »

Conclusion

En conclusion, l'analyse des contributions met en évidence une diversité d'alternatives portées par les participants. Si certaines privilégient l'amélioration des infrastructures existantes, d'autres suggèrent des projets de contournement alternatifs ou une réorientation vers les mobilités douces. Cette pluralité de propositions révèle une volonté de repenser le projet initial dans une optique plus intégrée, durable et adaptée aux enjeux du territoire.

Qualité de vie et nuisances	Nombre total des avis	Thématiques abordées			
	186	Impact sonore du projet	Impact paysager du projet	Impact sur la valeur immobilière du projet	Impact positif du projet sur le cadre de vie des riverains de la RD247
	101	76	7	2	

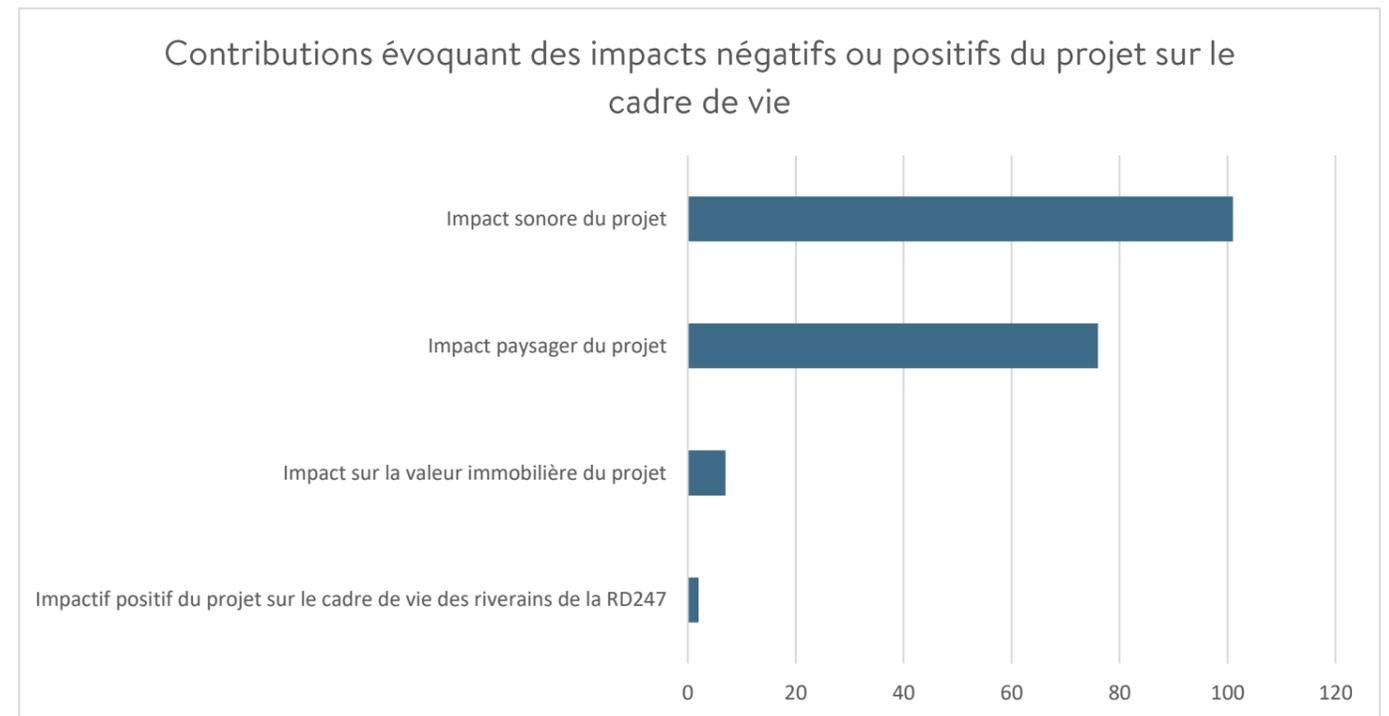
Analyse Impacts du projet

La question de la qualité de vie et des nuisances occupe une place notable dans les contributions. Bien que ce thème représente une part plus modeste du total des avis recueillis, il n'en demeure pas moins significatif, car il touche directement au quotidien des riverains.

Parmi les 551 contributions analysées, 21% (soit 114 personnes) font référence à un impact global sur la qualité de vie des riverains du tracé, sonore, paysager, ou les deux (une même contribution pouvant évoquer les deux). Les nuisances sonores constituent l'aspect le plus fréquemment évoqué : 89% des personnes ayant abordé ce thème ont mentionné un impact sonore lié au projet. Ce chiffre traduit une inquiétude marquée face à une augmentation attendue du bruit, notamment en lien avec la circulation routière, susceptible d'affecter durablement le confort et le bien-être des résidents.

L'impact visuel est également une source d'inquiétude : 67% des personnes ayant évoqué les nuisances ont exprimé une gêne potentielle face à la dégradation des paysages ou à l'altération du cadre de vie (soit 76 personnes). De manière plus anecdotique, 7 contributions expriment une inquiétude sur la baisse de valeur immobilière des biens à proximité du tracé.

Ces contributions évoquant les impacts négatifs du projet sont à mettre en balance avec le très faible nombre de contributions qui ont mis en avant l'impact positif du projet sur le cadre de vie, qui a notamment pour objectif d'apaiser la traversée du centre-bourg de Saint-Martin-des-Champs.



Verbatims

- « Les nuisances sonores et visuelles vont être conséquentes. »
- « Je trouve ce projet extrêmement nuisible pour la qualité de vie à proximité d'Avranches. La zone visée est encore bocagère et représente un lieu de promenade et de tranquillité pour les habitants du secteur mais aussi pour les Avranchinçais qui cherchent des lieux paisibles. »
- « Ce projet sera inaudible dans les années à venir ! Gérer les problèmes d'encombrement et de nuisances routières par plus de routes est un non-sens ! Plutôt que de céder à la facilité d'un nouveau tracé qui lacère le territoire, prenez plus de recul pour anticiper les mutations qui nous attendent dans les années à venir ! »

Conclusion

En conclusion, cette analyse souligne que, bien qu'elle ne soit pas la thématique la plus largement abordée, la question des nuisances sonores et visuelles demeure un enjeu sensible pour une partie des participants. Elle met en évidence la nécessité d'évaluer finement les impacts locaux du projet sur le cadre de vie et d'intégrer ces considérations dans les choix d'aménagement, afin de garantir l'acceptabilité sociale du projet.

La sécurité	Nombre total des avis	Problématique sécurité		
	143	Mauvais positionnement des secours	Sécurisation de l'existant	Problématique des poids-lourds
		23	88	46

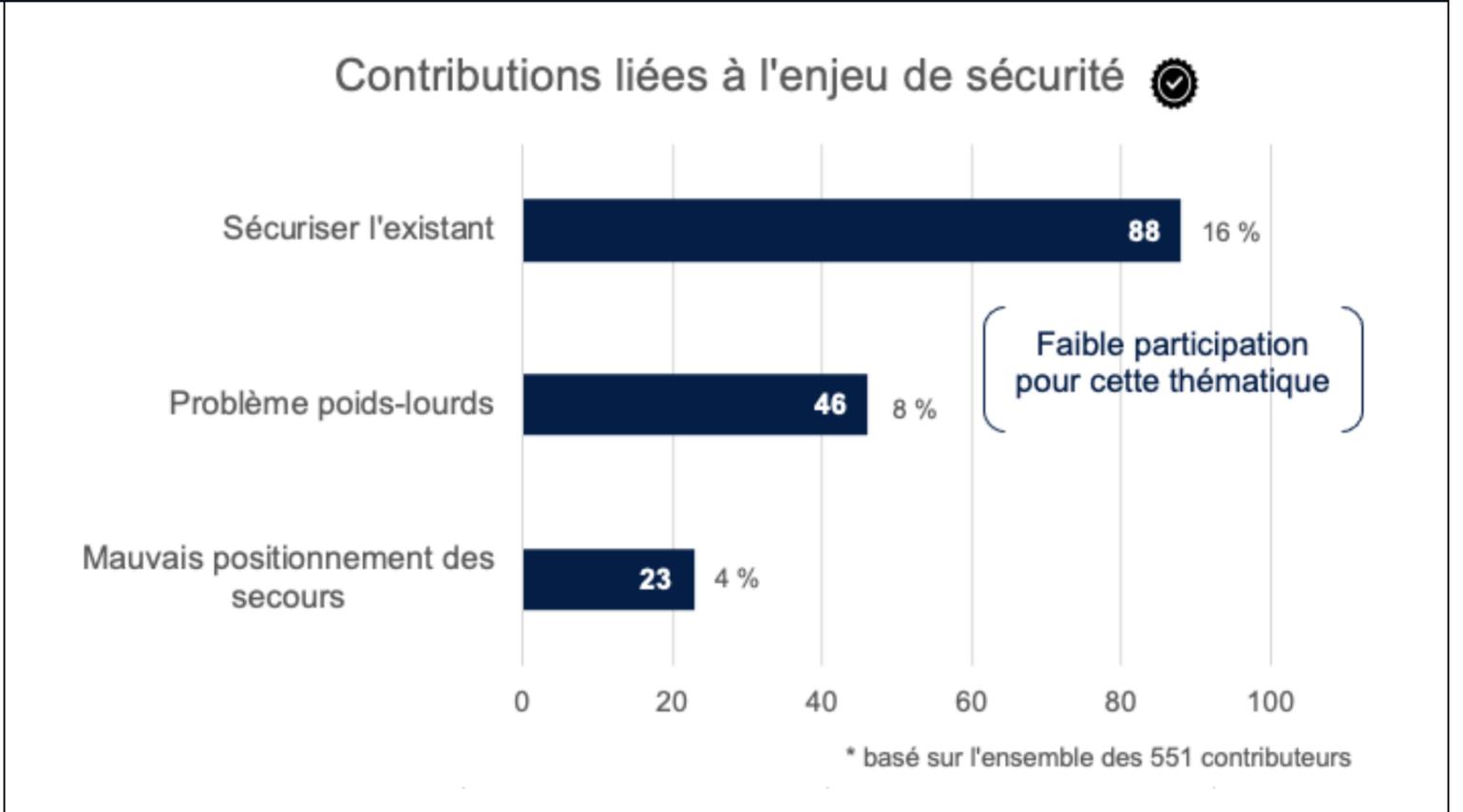
Analyse Avis sur la sécurité

La thématique de la sécurité routière est abordée par une contribution sur cinq, traduisant des préoccupations concrètes et ciblées sur la sécurité des usagers de la route et la qualité des infrastructures existantes. Ces contributions sont à analyser avec un des objectifs du projet, qui est de contribuer à diminuer l'accidentologie.

Sur les 551 avis exprimés dans ce domaine, 46 évoquent explicitement les problèmes de sécurité liés à la circulation des poids-lourds, soit 8% des contributions. Cette minorité souligne néanmoins un enjeu important pour certaines portions du réseau, en particulier en termes de sécurité des riverains ou de dégradation de la chaussée.

Plus significativement, 88 personnes (16%) appellent en priorité à une sécurisation de l'existant, mettant en avant la nécessité de rénover, adapter ou améliorer les infrastructures actuelles plutôt que d'en créer de nouvelles. Cette proposition traduit un positionnement pragmatique : les participants privilégient souvent des actions ciblées sur les points noirs du réseau, estimant que le renforcement de la sécurité peut passer par une meilleure gestion des axes déjà en service.

En ce qui concerne les secours, 23 personnes (4%) évoquent un mauvais positionnement initial des secours ne permettant pas de rejoindre rapidement les axes majeurs tel que l'A84.



Verbatims

- « Je suis favorable à ce projet car en tant que chauffeur routier il n'y a pour moi aucun accès digne de ce nom pour récupérer l'A84 sur la région d'Avranches en venant de la route de Mortain. »
- « Via la D103, un itinéraire relativement satisfaisant mais présentant plusieurs inconvénients : un profil accidentogène, une largeur insuffisante et un trafic important aux heures de pointe. De plus, la circulation y est compliquée par la présence d'engins lents et agricoles, rendant les dépassements difficiles. »
- « Je suis totalement contre ce projet. Cela va détruire le paysage et les terres agricoles. De plus les bourgs de St Martin des champs et St Quentin sur le Homme ne sont pas encombrés. Il faudrait plutôt aménager les axes actuels pour faciliter la circulation aux poids lourds et véhicules agricoles. »

Conclusion

En conclusion, les données révèlent que la thématique de la sécurité suscite un intérêt modéré mais ciblé, autour de trois grands axes : la gestion du trafic poids-lourds, la sécurisation du réseau existant, et dans une moindre mesure la fluidité des interventions de secours. Pour nombre de participants, la sécurité ne passe pas forcément par la construction d'un nouveau contournement, mais plutôt par des mesures concrètes et adaptées à l'existant, susceptibles d'améliorer efficacement la situation.

La concertation	Nombre total des avis	Doutes émis sur la phase de concertation préalable	
	36	Doutes sur les informations	Processus de concertation contesté
		15	21

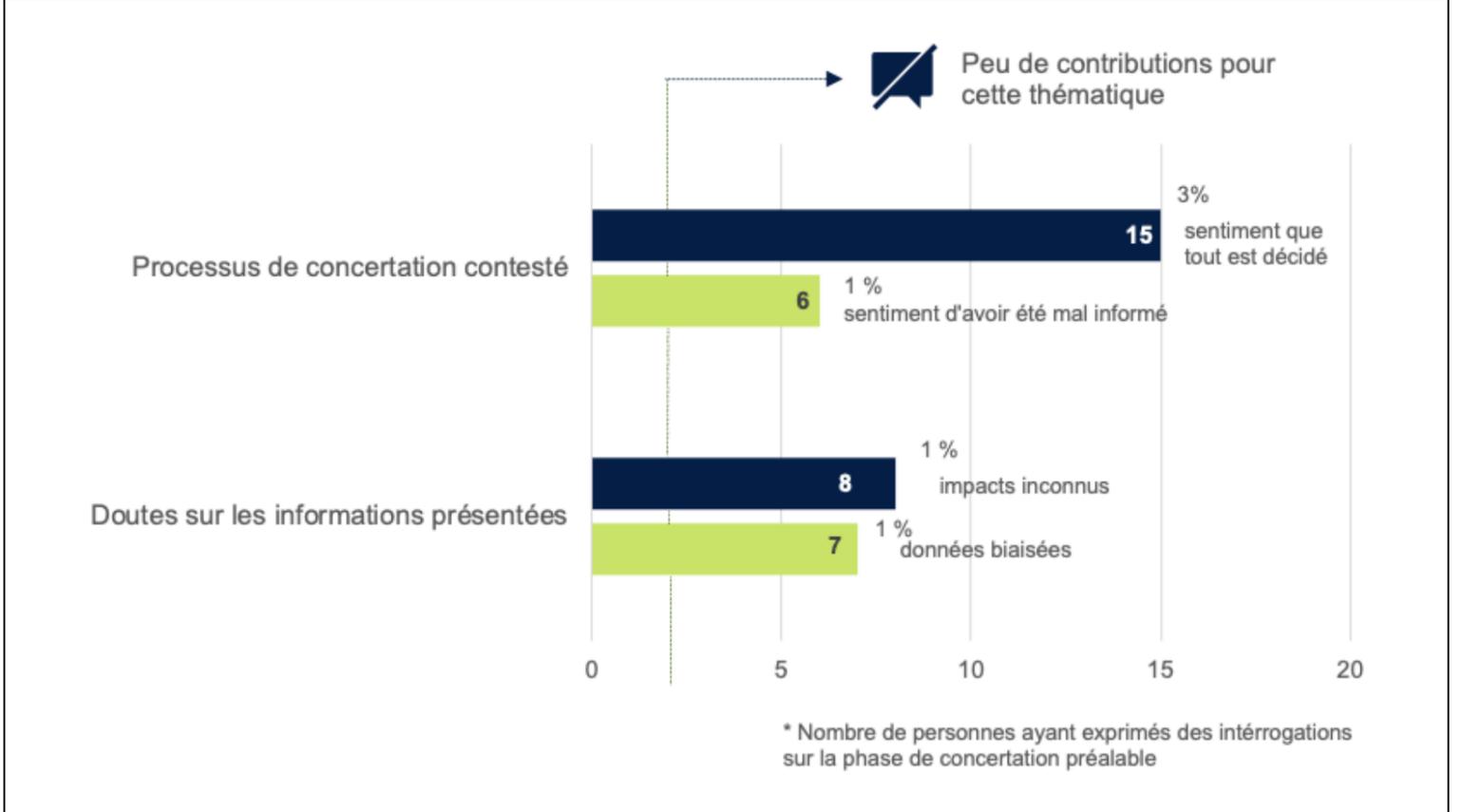
Analyse Doutes émis sur la phase de concertation

La concertation autour du projet de contournement sud-est d'Avranches apparaît comme un thème peu traité dans les contributions recueillies, avec un niveau d'expression nettement inférieur aux autres thématiques abordées. Ce relatif silence peut être interprété de différentes manières : soit une acceptation tacite du processus participatif en cours, soit un manque d'information ou d'intérêt sur cette dimension.

Parmi les 551 avis analysés, seulement 6 personnes (1%) ont contesté le processus de concertation lui-même, critiquant sa forme, sa portée ou ses modalités. Ce faible taux de contestation suggère que, pour une très grande majorité des participants, la concertation n'a pas constitué un sujet de désaccord majeur, ou du moins pas suffisamment pour être mis en avant dans leurs contributions.

De même, 7 avis (1%) expriment des doutes sur les informations présentées dans le cadre de la concertation. Ces contributions reflètent une méfiance très marginale à l'égard de la transparence ou de l'exhaustivité des données transmises au public, notamment sur les impacts du projet ou les alternatives envisagées.

De plus, ce sont à peine 15 avis (3%) qui ont abordé, sous une forme ou une autre, la question de la décision politique, estimant que le projet va être tranché uniquement par les acteurs politiques sans prendre en considération leurs avis.



Verbatims

- « J'espère que l'avis des citoyens sera pris en compte, même si je me doute que cette concertation n'a pour unique but de préserver un semblant de consultation. »
- « Mon opposition à ce projet est donc de pure forme et mon avis destiné à finir en classement vertical, comme c'est le cas dans toute démarche démagogique. Les dés sont jetés et je le regrette amèrement. »
- « Ce contournement qui est prévu n'a pas été vu avec les gens qui habitent sur place. Cela va détruire la nature et le calme de cet endroit. Avez-vous pensé aux personnes qui vont subir ce contournement ? vs êtes-vous rapproché d'eux ? Je ne suis pas pour ce contournement au détriment de la vie de ces riverains. »

Conclusion

En conclusion, la thématique de la concertation a suscité peu de réactions dans les contributions, ce qui peut s'expliquer autant par un manque de problématisation de ce sujet que par une forme d'acceptation implicite du dispositif mis en place. Ces éléments invitent néanmoins les porteurs de projet à renforcer la clarté, l'accessibilité et la transparence des démarches participatives, afin de garantir une implication citoyenne pleine et éclairée.

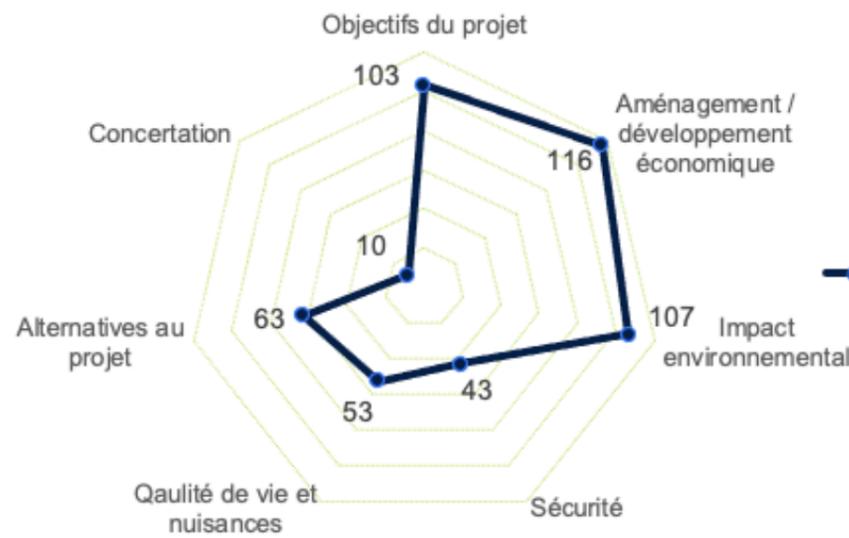
Analyse géographique

Les pages suivantes analysent les avis exprimés en fonction de l'origine géographique des contributeurs. Les contributions ont été classées dans 4 catégories de communes, afin de refléter la diversité des territoires concernés :

N°	Classification des communes
1	Communes du tracé (Saint-Loup, Saint-Senier-sous-Avranches, Saint-Quentin-sur-le-Homme)
2	Avranches / Saint-Martin-des-Champs
3	Communes du Mortainais
4	Autres communes

Parmi l'ensemble des 551 contributeurs : 60 % proviennent des communes directement concernées par le tracé, soit Saint-Loup, Saint-Senier-sous-Avranches, Saint-Quentin-sur-le-Homme (141 contributeurs), ainsi qu'Avranches et Saint-Martin-des-Champs (189 contributeurs), montrant que ce sont les habitants les plus impactés et à proximité du tracé qui sont ceux qui se sont le plus mobilisés.

Dynamiques territoriales des thématiques abordées



Graphique 1 :
Contributeurs communes
du tracé

—●— Communes du tracé (Saint-Loup, Saint-Senier-sous-Avranches, Saint-Quentin-sur-le-Homme)

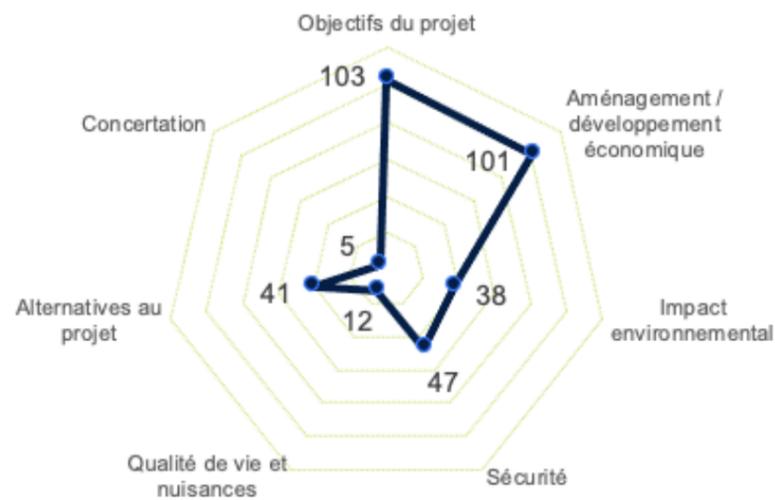
* basé sur 142 contributeurs pour ce secteur



Graphique 2 :
Contributeurs Avranches
/ Saint-Martin-des-
Champs

—●— Avranches / Saint-Martin-des-Champs

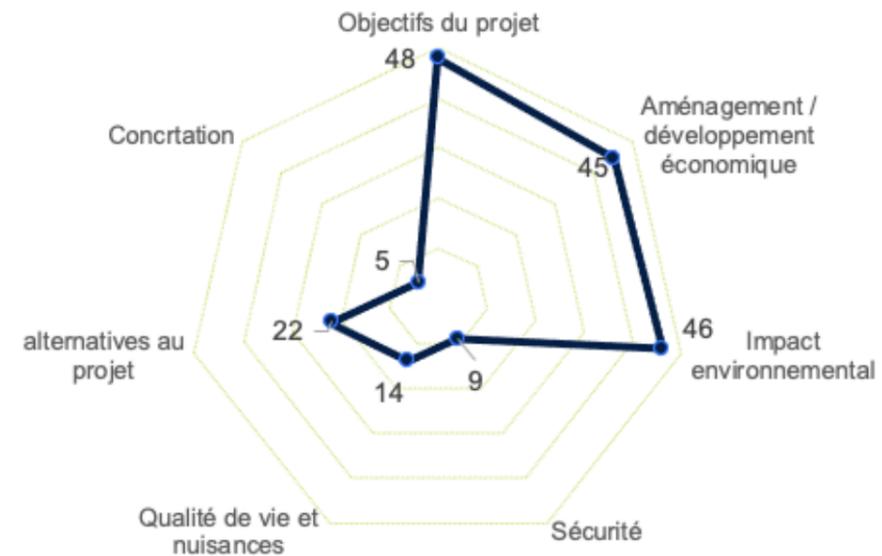
* basé sur 189 contributeurs pour ce secteur



Graphique 3 :
Contributeurs
communes du Mortainais

—●— Communes du Mortainais

* basé sur 152 contributeurs pour ce secteur



Graphique 4 :
Contributeurs d'autres
communes

—●— Autres communes

* basé sur 64 contributeur pour ce secteur

À travers les contributions citoyennes recueillies dans le cadre du projet de contournement Sud-Est d'Avranches, une dynamique territoriale différenciée se dessine. Selon leur localisation, leur niveau d'exposition au projet ou leur position dans les réseaux de mobilité, les habitants des communes expriment des attentes contrastées, révélant des priorités spécifiques. Cette analyse met en lumière les thématiques les plus portées par chaque classe de communes, en révélant les logiques territoriales sous-jacentes.

Dans les communes d'Avranches et de Saint-Martin-des-Champs (graphique 1), les enjeux sont clairement orientés vers la question du **développement économique** (avec 138 avis), et marqué par une **forte préoccupation écologique** (115 avis). La recherche d'un aménagement durable se fait particulièrement ressentir à travers des propositions de mobilités douces et des projets plus respectueux du cadre de vie.

Les **habitants des communes du tracé** (Saint-Loup, Saint-Senier-sous-Avranches, Saint-Quentin-sur-le-Homme) sont directement exposés au projet, ce qui peut participer à expliquer une **forte opposition liée à l'impact environnemental** (107 avis) et aux **nuisances potentielles** (53 avis), plus évoquées qu'ailleurs. Les habitants de ces communes sont particulièrement sensibles à la dégradation de leur cadre de vie. En réponse, ils expriment une volonté de rechercher des solutions alternatives qui préservent l'environnement et la qualité de vie, loin des impacts directs du projet initial.

Les **habitants des communes du Mortainais** (graphique 3), bien qu'éloignées du tracé, se préoccupent principalement des **objectifs du projet** (103 avis) et du **développement économique** (101 avis). Ces communes perçoivent majoritairement le projet comme une occasion de désenclavement et d'amélioration des infrastructures de mobilité, tout en restant attentives aux impacts environnementaux, bien que moins pressants dans leur cas.

Enfin, les **habitants des autres communes** (graphique 4), moins directement affectées, adoptent une approche plus globale et équilibrée. Elles expriment des préoccupations liées à l'**impact environnemental** (46 avis) et au **développement économique** (45 avis).

Résumé

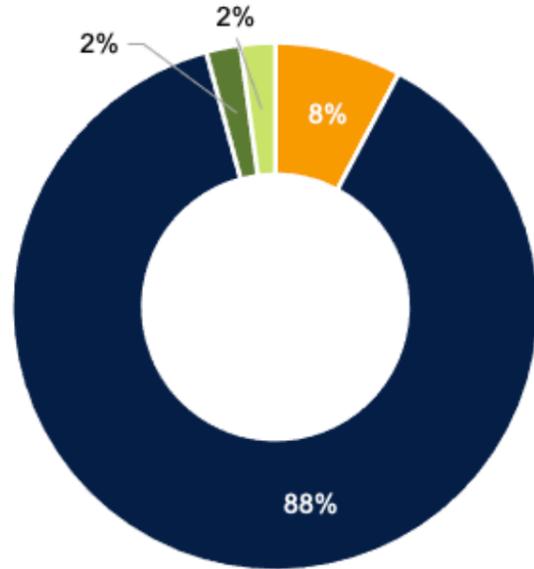
Secteurs	Thématiques les plus abordées
Communes du tracé	1_Aménagement/développement 2_Impact environnemental 3_Objectifs du projet
Avranches / Saint-Martin-des-Champs	1_Aménagement/développement 2_Objectifs 3_Impact environnemental
Communes du Mortainais	1_Objectifs du projet 2_Aménagement/développement 3_Sécurité
Autres communes	1_Objectifs du projet 2_Impact environnemental 3_Aménagement/développement

Conclusion

En conclusion, cette lecture géographique des contributions révèle une certaine hétérogénéité des attentes selon les territoires. Tandis que le pôle urbain est sensible aux enjeux de développement économique comme à celui de l'impact environnemental, les habitants des communes du tracé défendent leur cadre de vie face à un projet vécu comme imposé et très impactant, avec un bilan général avantages / inconvénients vécu comme négatif. Plus éloignées, les communes du Mortainais voient dans le contournement une opportunité de désenclavement, là où les habitants des communes extérieures adoptent une position d'observateur attentif, soucieux de cohérence territoriale et d'enjeux écologiques.

Dynamiques territoriales des positionnements global sur le projet

Graphique 6 :
Contributeurs
communes du tracé

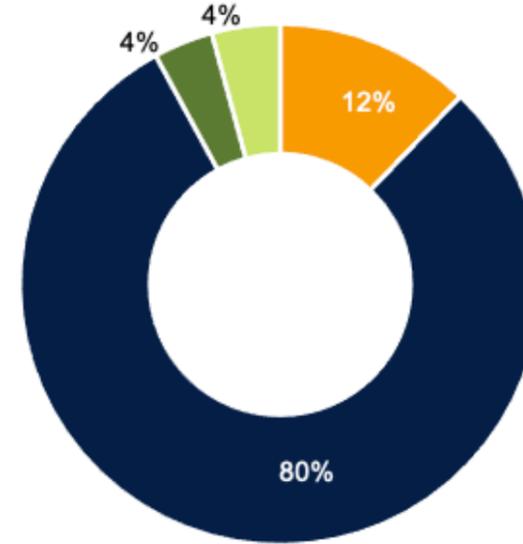


Communes du tracé
(Saint-loup, Saint-Quentin-sur-le-Homme,
Saint-Senier-sous-Avranches)

- favorables
- défavorables
- nuancés
- sans positionnement

* 142 contributeurs pour ce secteur

Graphique 5 : Contributeurs
Avranches / Saint-Martin-des-
Champs

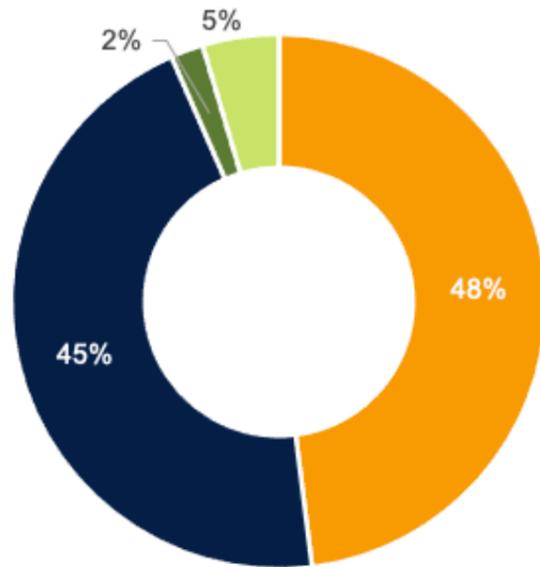


**Avranches
Saint-Martin-des-Champs**

- favorables
- défavorables
- nuancés
- sans positionnement

* 189 contributeurs pour ce secteur

Graphique 7 :
Contributeurs
communes du Mortainais

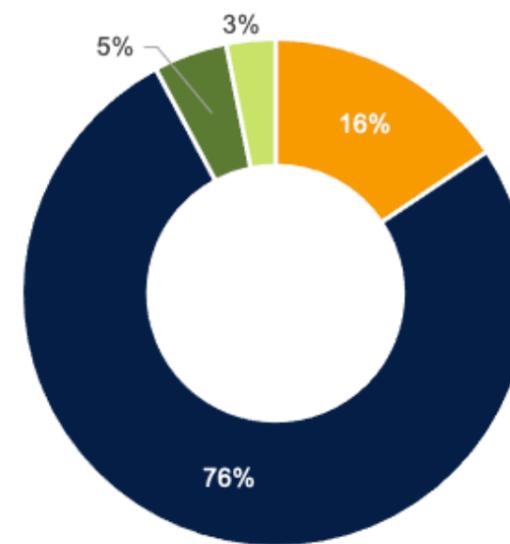


Communes du Mortainais

- favorables
- défavorables
- nuancés
- sans positionnement

* 152 contributeurs pour ce secteur

Graphique 8 :
Contributeurs d'autres
communes



Autres communes

- favorables
- défavorables
- nuancés
- sans positionnement

* 64 contributeurs pour ce secteur

Analyse

Les contributions citoyennes recueillies dans le cadre du projet de contournement Sud-Est d'Avranches révèlent des préoccupations et attentes diverses, qui varient en fonction de la proximité des communes avec le tracé du projet et de leurs priorités territoriales.

Les habitants des communes du tracé (Saint-Loup, Saint-Senier-sous-Avranches, Saint-Quentin-sur-le-Homme) sont directement exposés au projet et expriment une **forte opposition** (125 avis défavorables sur 142), principalement motivée par les impacts environnementaux et les nuisances potentielles du projet.

Dans les communes d'Avranches et de Saint-Martin-des-Champs, les contributeurs expriment une **forte opposition** au projet (151 avis défavorables sur 189). Les habitants soulignent l'importance de préserver l'environnement et la qualité de vie, estimant par ailleurs que l'impact positif sur les axes existants ne sera pas suffisant pour justifier la réalisation d'un projet routier estimé trop impactant pour l'environnement et le cadre de vie des riverains concernés.

Les communes du Mortainais, plus éloignées du tracé, présentent un avis plus **équilibré et partagé** (73 avis favorables contre 69 avis défavorables). Les habitants voient pour partie dans le projet une opportunité de désenclavement et d'amélioration des infrastructures de mobilité.

Enfin, les habitants des autres communes (graphique 4), moins directement affectées, se positionnent défavorablement au projet. Ils expriment des préoccupations liées à l'impact environnemental (46 avis) et au développement économique (45 avis).

Dynamiques territoriales des positionnement

Résumé

Secteurs	Positionnement général	Explication principale
Communes du tracé	Défavorable	Environnement / Nuisances
Avranches / Saint-Martin-des-Champs	Défavorable	Environnement / Qualité de vie
Communes du Mortainais	Partagé	Désenclavement / Amélioration des infrastructures
Autres communes	Défavorable	Environnement / Développement économique

Conclusion

En conclusion, l'analyse des contributions montre une diversité de préoccupations en fonction de la situation géographique des communes. Les communes proches du projet se concentrent surtout sur la protection de l'environnement et la préservation du cadre de vie des riverains du tracé (au regard notamment des impacts jugés insuffisamment positifs autour des axes existants), tandis que les communes plus éloignées s'intéressent davantage à des questions d'accessibilité et de désenclavement. Il apparaît que, bien que l'impact environnemental soit une préoccupation partagée, chaque territoire a ses propres priorités, et le projet nécessitera des ajustements pour répondre aux spécificités locales, conciliant développement et durabilité.

Positionnements communaux hors procédure de concertation

Plusieurs communes se sont exprimées publiquement sur le projet de contournement Sud-Est d'Avranches, par le biais de motions votées en conseil municipal, sans que ces prises de position ne soient intégrées en tant que telles comme contributions à la concertation.

- À Saint-Loup, les élus ont adopté une motion exprimant leur opposition au projet, évoquant un « impact écologique et paysager considérable et irréversible » et dénonçant « le manque de clarté perçu dans la concertation ». Ils relaient « l'inquiétude et l'incompréhension de la population lupéenne » et questionnent l'utilité d'un projet ne générant « qu'un gain de deux minutes sur un trajet de vingt-deux minutes ».
- À l'inverse, la commune d'Avranches s'est majoritairement prononcée en faveur du contournement, le maire délégué défendant « un projet indispensable pour les habitants », tandis que d'autres élus ont exprimé leurs réserves, soulignant « le poids financier de cette infrastructure » ou affirmant : « J'entends les besoins, mais je préfère m'abstenir ».
- La commune de Saint-Laurent-de-Cuves a également exprimé leur soutien au projet.

Ces prises de position, bien que témoignant d'un engagement local fort, n'ont pas été comptabilisées dans l'analyse des contributions à la concertation, n'ayant pas été déposées à temps ou en tant que cahier d'acteur sur les registres de la concertation.

Mobilité. Les élus d'Avranches soutiennent le contournement sud-est

Transport. Mardi 25 mars, les élus d'Avranches ont voté à la majorité une motion de soutien à la réalisation du contournement sud-est d'Avranches.



Les élus sont en majorité favorables au contournement sud-est d'Avranches qui permettrait de désengorger la RD247, la route du bourg de Saint-Martin-des-Champs. - La Manche Libre

Le projet de contournement sud-est d'Avranches divise les habitants entre les pros et les antis. L'objectif de cette nouvelle départementale de 4,250km qui relierait Saint-Senier-sous-Avranches à Saint-Quentin-sur-le-Homme est multiple. Elle permettrait d'abord de désenclaver...

Il vous reste 90% de l'article à lire.

Vous devez bénéficier d'un **abonnement premium** pour lire l'article.

Abonnement sans engagement Je m'abonne Déjà abonné ? Connectez-vous

par La Manche Libre

4. Les enseignements tirés par le Département de la concertation préalable

Les enseignements tirés par le Département de la Manche sur le déroulement de la concertation

Même si, en comparaison avec les autres projets routiers portés par le Département, le projet de contournement Sud-Est d'Avranches est d'une ampleur plus modeste (linéaire, trafic concerné, coût), le maître d'ouvrage a pris le parti d'organiser une concertation préalable exemplaire avec un dispositif ambitieux et l'appui du garant de la CNDP. Celui-ci a d'ailleurs souligné dans son bilan que « les moyens développés pour assurer une information ont été conséquents », et que « le droit à l'information du public a bien été respecté ».

Le Département de la Manche tire un bilan satisfaisant du déroulé de cette concertation préalable :

- Les multiples canaux d'information mobilisés pour annoncer la tenue de la concertation et la massivité des moyens déployés ont favorisé **une large information et participation du public** au regard du territoire et du nombre d'habitants concernés.
- La **mobilisation du public est à cet égard satisfaisante**, bien qu'inégale (moindre participation à la réunion publique organisée dans le Mortainais, à l'atelier « environnement », et ratio invités/participants plus faible pour l'atelier du monde économique).
- La **documentation fournie autour du projet et les réponses apportées** lors des temps d'échange ont globalement satisfait la plupart des questionnements exprimés par le public.
- Les participants se sont bien saisis de la démarche de concertation préalable **pour participer à la mise en débat de l'opportunité du projet, et de l'évaluation de la mise en balance des coûts-bénéfices du projet**. Ils ont massivement pu exprimer leurs avis, souvent étayés et argumentés, sur cette question.

En conclusion, le Département estime que cette concertation préalable s'est déroulée dans de bonnes conditions, permettant de nourrir sa réflexion sur l'arbitrage à prendre sur les éventuelles suites à donner ou non au projet.

Les enseignements tirés par le Département de la Manche sur l'analyse des contributions

Une opposition largement majoritaire et plurielle à la poursuite du projet dans les contributions recensées

- **Plus des deux tiers des contributions ont fait état de leur opposition** au projet de contournement Sud-Est d'Avranches. Cette opposition a été d'autant plus forte que les participants étaient à proximité du projet. Si les contributeurs des communes du Mortainais ont eu une position plus nuancée, certains voyant dans le projet un moyen de participer au désenclavement de leur territoire, la mobilisation des habitants de ce secteur est restée mesurée.
- Ce rejet majoritaire du projet soumis à la concertation a été **étayé par des argumentaires divers et complémentaires** : impacts environnementaux induits, dégradation du cadre de vie autour du tracé (au regard d'une amélioration jugée insuffisante autour des axes existants), priorisation d'autres actions et projets en matière d'allocation budgétaire, etc.
- Parmi les soutiens du projet (21%), **c'est en majorité la contribution attendue du projet au désenclavement du Mortainais qui a été mise en avant**, ainsi que les effets attendus en matière de sécurité routière.

Un fort questionnement sur la capacité du projet à répondre aux objectifs fixés

- De nombreux contributeurs ont souligné **leur septicisme quant à la capacité du projet soumis à la concertation à répondre aux objectifs fixés**, et en premier lieu au désenclavement du Mortainais.
- L'**ampleur modeste des gains attendus**, que ce soit en matière de sécurité routière, de baisse du niveau sonore en traversée de Saint-Martin-des-Champs ou encore de gain de temps de temps de parcours a été régulièrement soulignée.
- Pour autant, la **nécessité de trouver des réponses à certains aux enjeux soulevés par le projet** a été soulignée, y compris par une partie des contributeurs qui y sont opposés.

Un souhait conséquent d'explorer des alternatives au projet

- Les contributions ont été marquées par les nombreuses propositions d'actions ou de projets alternatifs à explorer.
- Parmi ceux-ci, certaines relèvent du Département, mais d'autres également pour tout ou partie d'autres collectivités locales.

La décision du Département de la Manche : la poursuite des études permettant de répondre aux enjeux du territoire

Au regard :

- des emprises foncières déjà disponibles qui sont une réelle opportunité pour le territoire ;
- de la nécessité, soulignée par les contributeurs, de répondre à un certain nombre d'enjeux locaux ;
- des enseignements tirés de la concertation préalable, des échanges menés avec l'ensemble des parties prenantes et de la volonté manifestée à cette occasion de voir explorer d'autres alternatives ;
- du bilan de la concertation tiré par le garant ;

Le Département de la Manche :

- décide de poursuivre la concertation continue en étudiant les remarques et observations pour vérifier leur faisabilité, pour qu'elles répondent du mieux possible aux enjeux du territoire soulignés dans le cadre de la concertation publique ;
- décide en vue de préserver l'avenir, de maintenir les emprises foncières actuellement réservées à la réalisation d'un projet d'aménagement dans le cas où celui-ci serait autorisé par les services de l'Etat ;
- décide d'engager un partenariat avec les communes concernées du territoire et la communauté d'agglomération Mont-Saint-Michel - Normandie, en vue de favoriser et sécuriser les mobilités actives (piétons, cyclistes) et les mobilités douces (covoiturage notamment) ;
- décide de mettre en œuvre des actions concrètes et ciblées, déjà identifiées, pour améliorer et sécuriser les conditions de circulation :
 - la réalisation du giratoire RD 247/RD 5, initialement identifié comme l'option de référence,
 - l'actualisation des indicateurs sur l'accidentologie, sur le cadran est d'Avranches, afin de vérifier les résultats avancés dans les études de sécurité antérieures,
 - le lancement d'une évaluation du confort des usagers de la route, en capitalisant sur les diverses contributions recueillies lors de la concertation, sur l'intersection RD 47/RD 247 (Saint-Senier-sous-Avranches) et l'intersection RD 104/RD 7 (dans Ponts).

5. Réponses aux demandes de précisions et aux recommandations du garant de la CNDP

Dans son bilan de la concertation, le garant de la CNDP émet des demandes de précisions et des recommandations. Les réponses du Département de la Manche figurent dans le tableau ci-dessous :

Demande de précisions et/ ou recommandations		Réponse du/ des maître(s) d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée
Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse		
1	Une demande d'actualisation de l'étude de trafic.	L'étude de trafic réalisée fin 2021 s'est appuyée sur une enquête origine-destination et sur des comptages automatiques du Département de la Manche, avant d'estimer l'évolution du trafic et les reports liés à la création du contournement sud-est d'Avranches.
2	Intégration dans l'étude de trafic de la section St Senier/Ponts par la route d'Apilly.	Au regard des suites données au projet, l'actualisation des données de trafic sera étudiée en fonction des besoins
3	Objectiver les temps d'intervention actuels et futurs des services de secours	Plusieurs échanges ont eu lieu avec les services de secours, qui ont également pris part à l'atelier consacré à la thématique de la sécurité. Il a été mentionné à plusieurs reprises que, compte tenu du réseau actuellement emprunté, les délais d'intervention sont souvent allongés. Toutefois, aucune donnée chiffrée n'a pu être avancée, en raison de la difficulté à les établir, les temps d'intervention étant par nature aléatoires. Les contraintes opérationnelles des services de secours seront néanmoins prises en compte dans l'évaluation du confort des usagers, dans le but de tenter d'objectiver ces éléments.
4	Est-il envisageable d'intégrer au projet la sécurisation de la RD5 (ramassage scolaire, arrêt de bus...)?	La mise à jour des différents indicateurs relatifs à l'accidentologie permettra de déterminer si une sécurisation spécifique de la RD5 s'avère nécessaire. Le cas échéant, une étude serait menée en concertation avec les communes concernées du territoire ainsi qu'avec la Communauté d'Agglomération Mont-Saint-Michel-Normandie.
5	Les demandes de prise en compte des mobilités douces seront-elles prises en compte ?	Le projet de contournement Sud-Est d'Avranches soumis à la concertation ne prévoyait pas la mise en place d'aménagements spécifiques dédiés aux mobilités douces. Pour rappel, le Département, en tant que gestionnaire des infrastructures routières, ne détient pas de compétence directe en matière de mobilités, celles-ci relevant des autres collectivités territoriales, et notamment des autorités organisatrices de la mobilité (AOM). Néanmoins, le Département manifeste la volonté de collaborer étroitement avec ces acteurs afin que les infrastructures dont il assure la gestion puissent intégrer les différents modes de déplacement. Des réflexions pourront avoir lieu sur cette thématique en lien avec la communauté d'agglomération Mont Saint Michel Normandie et les communes concernées.

Demande de précisions et/ ou recommandations	Réponse du/ des maître(s) d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée
Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participants	
1 Quel que soit la décision prise à l'issue de la concertation, organiser une réunion publique de reddition des comptes présentant les enseignements tirés de celle-ci.	Dans la continuité de la démarche de dialogue local engagée autour du projet, le Département s'engage à informer les élus locaux, puis le grand public, des enseignements tirés de la concertation ainsi que des éléments ayant conduit à sa décision. Une communication dédiée sera organisée à cet effet, de même que durant la poursuite des études.
2 Partager les résultats des études qui auront permis d'apporter au public des précisions.	Les études réalisées par le Département de la Manche depuis la relance du projet en 2020 ont été communiquées au public lors de la concertation préalable. De plus, dans une volonté de poursuivre la démarche de concertation et d'accompagner les actions à venir, une gouvernance spécifique sera mise en place pour la suite des études.
3 Si une concertation continue est envisagée, précisez les modalités prévues pour poursuivre celle-ci jusqu'à l'enquête publique.	Les modalités de concertation continue seront décidées ultérieurement.
4 En cas d'abandon du projet, préciser comment le CD répondra aux demandes de sécurisation de la RD 103 et de la D5.	Le Département s'engage à actualiser les indicateurs relatifs à l'accidentologie sur le territoire Est d'Avranches, afin de vérifier les résultats avancés dans les études de sécurité précédentes. En fonction des données recueillies, il pourra alors définir les aménagements éventuels à mettre en œuvre. Il s'engage par ailleurs à réaliser un carrefour giratoire pour sécuriser l'intersection entre la RD5 et la RD247.

Coordonnées :

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

manche.fr

LA MANCHE
LE DÉPARTEMENT 