

COLLECTIF STOP CONTOURNEMENT.

I. Les enjeux économiques.

Coût du projet.

Le coût annoncé du projet est de 14 millions d'euros, 14 millions 950 000 euros avec le créneau de dépassement. Ce coût est d'emblée minimisé.

Le projet n'a de sens que si le créneau de dépassement est réalisé car la pente de 9% ralentirait considérablement les véhicules lourds ou de faible puissance. Les 2 minutes gagnées, le danger induit par des véhicules très lents sur cette portion contredisent les objectifs affichés du projet en matière de gains de temps, d'attractivité et d'accidentologie pour cette nouvelle voie.

A aucun endroit du dossier n'est précisé ce que comporte le montant annoncé. Or nous savons déjà que des études environnementales seront obligatoires, et que leurs conclusions peuvent nécessiter des aménagements, modifications de tracé non prévues initialement. Il reste des expropriations à réaliser or celles-ci ne peuvent se faire qu'avec l'obtention d'une Déclaration d'Utilité Publique, laquelle suppose une enquête publique. Autant de coûts supplémentaires qui ne semblent pas avoir été pris en considération. S'ajoute à cela les retards de chantiers pour cause diverses dont de probables procédures de contestation.

Le coût du projet doit aussi situer dans un contexte particulier d'objectifs affichés de réduction des déficits publics. Concernant le département, la dotation de fonctionnement baisse, alors que de plus en plus de dépenses sont à assumer (hausse des besoins sociaux et compensation de transfert de compétence insuffisante). Une situation largement évoquée dans la presse et Manche Magazine N°86 (janvier, février, mars 2025) par le président du conseil départemental de la Manche :

« L'État nous demande toujours d'en faire plus, notamment sur le volet social, sans nous en donner les moyens et même, comme c'est le cas cette année, en nous en retirant, s'agace, ce vendredi 7 mars 2025, le président du conseil départemental en préambule à l'examen du rapport d'orientation budgétaire 2025. Après nous avoir demandé d'économiser 15 millions, la loi de finances 2025 nous en demande 8 supplémentaires, soit 23 millions qui sont loin, très loin d'être compensés. »¹

Le budget 2025 du département n'est pas encore voté mais en se référant au budget 2024 :

- 14 950 000 euros de route contre 10 934 688 euros pour la réussite éducative,
- 14 950 000 euros de route contre 10 715 950 euros pour l'eau, les milieux naturels et les espaces naturels sensibles.
- 14 950 000 euros de route contre 23 millions d'économies à compenser.

A noter pourtant que le plan de transition valant rapport de développement durable 2024 et présenté en amont du débat d'orientation budgétaire 2025² énonce page 46 que l'artificialisation des sols est un enjeu majeur de la transition écologique et de préciser que les routes représentent 97% de l'artificialisation des sols du département avec des objectifs de diminution des déplacements de 10% et du nombre de voitures de 27% d'ici à 2030. Dépenser 14 950 000 d'euros pour créer de toute part un nouvel axe est donc totalement contradictoire au regard des objectifs.

Le développement économique.

Le développement économique constitue l'un des objectifs annoncés du projet avec deux aspects :

- Désenclaver l'Ouest du Mortainais (Juvigny les Vallées), p26 du dossier de concertation
- Créer une liaison inter-quartiers entre Saint-Senier-sous-Avranches et la Z.A. de la Baie.

Le désenclavement.

Faciliter l'accès des habitants de l'ouest du Mortainais, étant précisé à plusieurs reprises entre parenthèses, Juvigny-les-Vallées, à l'A84 lors de leurs déplacements vers Rennes ou Caen. Il s'agirait donc de faciliter les déplacements de

¹ Ouest-France, édition en ligne en date du 8 mars 2025 ;

<https://www.ouest-france.fr/economie/budget-collectivites-etat/budget-2025-letat-en-prend-pour-son-grade-avec-le-departement-de-la-manche-11dff6c0-fb2e-11ef-84e6-97a4d0833d6d>

² Site du département de la Manche. <https://www.manche.fr/actions/nature/transition/rapport-developpement-durable/>

1681 habitants pour un modeste coût de 14 950 000 euros en leur permettant de gagner deux minutes de trajet (sur 1h15 actuelle pour Rennes et 1h14 pour Caen). Qu'en est-il par ailleurs des besoins des dits habitants ? S'agit-il de les amener à faire leurs courses hebdomadaires au supermarché dans la zone commerciale de la Baie plutôt que sur celle de Saint-Senier-sous-Avranches afin de « désenclaver » la première ?

Faciliter l'activité des entreprises implantées sur Juvigny-les-Vallées. Peut-on raisonnablement prétendre que la rentabilité d'une entreprise repose sur un gain de 2 minutes de trajet que ce soit pour les salariés, les fournisseurs ou encore les livraisons ? Peut-on raisonnablement prétendre que ce nouveau tronçon inciterait des entreprises à s'implanter à Juvigny-les-Vallées ? Le contournement de Marcey-les-Grèves n'a pas contribué à remplir les coquilles vides de l'Ecoparc de Tirepied, incubateurs d'entreprises, alors que le site est beaucoup plus proche de l'A84.

Les agriculteurs : les grands oubliés du projet.

Le Pôle d'Equilibre Territorial et Rural (P.E.T.R.) organisme public regroupant les trois intercommunalités du Sud Manche affiche comme schéma directeur dans le cadre du Plan Stratégique National (P.S.N.) « (...) *développer l'emploi en ménageant le territoire et non plus à développer le territoire en l'aménageant* ». « (...) *les mobilités douces, durables et solidaires en milieu rural et la reconnaissance via une rétribution des efforts agricoles pour préserver l'environnement* ». ³ En page 36 du projet sont mentionnés une emprise minimale de 20 hectares sans mesure de compensation explicite, au moins une ferme détruite, de potentiels allongements de parcours. A titre d'information, le contournement de Marcey-les-Grèves est achevé depuis 2019 et le remembrement n'a toujours pas eu lieu, certains agriculteurs n'ont toujours pas accès à leurs terres.

Par conséquent, au regard des enjeux économiques, il semble que le coût du projet soit largement approximatif et sous-estimé. Les avantages escomptés au regard du coût sont peu convaincants et viennent s'ajouter à une lignée de projets chers et inefficaces en termes de création et de dynamisation d'activité dans le sud Manche : les serres d'Isigny, les coques de l'ECOPARC, le contournement de Marcey-les-Grèves a coûté 36,5 millions d'euros, 12 000 véhicules étaient attendus à son inauguration⁴ or très peu l'empruntent chaque jour. L'emprise sur les terres agricoles et leurs conséquences sur les conditions de culture sont négligées. Enfin, ce projet est totalement anachronique dans un contexte de réduction des dépenses publiques.

II. L'intérêt du tracé.

Faciliter les trajets entre Saint-Senier-Sous-Avranches et la Z.A. de la Baie. p26

Encore faudrait-il que la nouvelle route soit effectivement empruntée par les habitants de Saint-Senier : le bourg comprend des supermarchés, magasins de bricolage, jardinage, enseignes de sport, restaurant, bar, cycles, enseignes discount dans un faible espace tout comme la Z.A. de la baie. Quel intérêt auraient les habitants de se déplacer d'une zone à l'autre ? Ou, formulé autrement, pourquoi avoir multiplié la création de ces enseignes au risque de menacer les commerces indépendants du centre-ville d'Avranches pour ensuite décréter que le réseau routier est insuffisant ? Ecoles et collèges sont également à proximité. Restent les déplacements liés à une activité professionnelle dont la localisation n'a pas été établie dans le dossier de concertation.

Améliorer le cadre de vie des riverains de la RD247 (traversée de Saint-Quentin-sur-le-Homme et Saint-Martin-des-Champs). p27

Les chiffres estimatifs présentés sont forcément faux puisqu'établis à partir d'un modèle caduc tel qu'indiqué en tout petit page 27 : « *ainsi les données présentées ci-dessous s'appuient sur une hypothèse d'augmentation du trafic plus élevée qu'elle ne devrait l'être à l'horizon 2045* ».

L'explosion des permis de construire sur la partie basse de Saint-Martin-des-Champs et Saint-Senier ces dernières années a entraîné une augmentation de trafic en cœur de bourg, notamment à destination des établissements

³ Site de Ouest-France. <https://www.ouest-france.fr/normandie/avranches-50300/economie-rurale-dans-le-sud-manche-l-europe-a-deja-investi-quatre-millions-d-euros-1af48fb2-4949-11ed-8da3-410856ccb182>

⁴ Site du département de la Manche. <https://www.manche.fr/actions/infrastructures/routes/projets-routiers/marcey-les-greves-une-realisation-effective-du-departement/#la-realisation-du-contournement-de-marcey-les-greves>

scolaires. Il est peu probable que les usagers empruntent la future voie pour conduire leurs enfants à l'école ou faire leurs courses. Ça ne correspond pas à leurs besoins.

La diminution du niveau sonore attendue le long de la RD247 est de 2 à 4 décibels. Ces faibles gains sont limités à une bande le long de la RD247 et la RD103. Ce point qui se veut désormais l'un des principaux objectifs de ce contournement est à mettre en comparaison avec la très grande zone impactée au niveau sonore. De 4 à 18 décibels en plus, dont une large zone à plus de 8 décibels. L'étude ne précise pas si cela comprend les accélérations sur la zone de dépassement prévue. Ces décibels en plus auront un impact sur la santé des riverains et perturberont les cycles de vie de la faune locale (oiseaux, batraciens, mammifères, chauve-souris, abeilles).

Sécurité : diminuer l'accidentologie.

Page 30 du dossier de concertation : « *l'infrastructure routière apparaît ainsi globalement adaptée à son environnement et au trafic, sans zone considérée comme particulièrement accidentogène* ». L'amélioration des deux éléments cités ensuite comme porteurs de risques (intersection entre RD5 et RD247 et entre RD103 et RD110, l'absence de bandes de rives et de marquage axial sur la RD103) ne relève pas de la construction d'une nouvelle route en plein bocage. Pis encore, la recherche d'un gain de temps supérieur à celui annoncé conduira certainement les automobilistes à dépasser les 80 km/h et augmenter ainsi l'accidentologie. La pente à 9% sera un point sensible de sécurité lors des grosses intempéries. Aquaplaning, ravinement et inondations en bas de la zone seront à prévoir. Cette route sera coupée en 3 points par des voies utilisées quotidiennement par les habitants et les agriculteurs, ce qui accentuera incontestablement le risque d'accident.

Désenclaver la caserne des sapeurs-pompiers et la future gendarmerie.

Ces acteurs sont les plus à même de juger de la pertinence de ce projet au regard de leurs usages et besoins. Pour mémoire, la nouvelle caserne de Saint-Martin-des-Champs a été construite en 2004-2005 alors que la déclaration d'utilité publique est devenue caduque en 2004. Le terrain pour la future gendarmerie a été préempté alors que l'Etat avait renoncé au projet. Donc, avant de décider de l'implantation de telles structures, il aurait été opportun de les situer auprès de routes déjà existantes.

Enfin la question de la sécurité des citoyens repose également sur les établissements de santé. L'hôpital est installé près de l'autoroute mais son accès est compliqué du fait de deux blocages : la sortie du rond-point de Montcreton encombrée parce que le contournement de Marcey-les-Grèves n'est pas efficient et la sortie de Ponts avec les complications de circulation que nous connaissons au niveau de l'intersection de la rue de la liberté et de la D104.

L'intérêt du tracé au regard des objectifs recherchés est très limité et ne solutionne en rien des difficultés réelles (accès à l'hôpital notamment) ou plus incertaines telles que la traversée des bourgs de Saint-Martin-des-Champs et Saint-Quentin-sur-le-Homme.

III. Les aspects environnementaux.

Le dossier de concertation en page 33 indique :

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

Or ladite étude date de 2022. Dans une décision rendue le 26 décembre 2023⁵, le préfet de région par délégation donnée au directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement, Monsieur MORZELLE, conclue que le dossier est soumis à évaluation environnementale parce que nettement insuffisant sur les points suivants :

- le dossier de 2022 « *n'indique aucun élément relatif à l'enjeu de la gestion des eaux pluviales et leurs éventuelles pollutions des cours d'eau proches du projet qui, de surcroît, trouvent leurs exutoires dans la baie*

⁵ Décision relative à la réalisation d'une évaluation environnementale prise en application de l'article R.122-3 du code de l'environnement, après examen au cas par cas du projet de contournement sud-est d'Avranches (50)
<https://www.normandie.developpement-durable.gouv.fr/contournement-sud-est-sur-la-commune-d-avranches-a5454.html>

du Mont-Saint-Michel classée au titre du code de l'environnement et dans laquelle des activités conchylicoles et de loisirs sont susceptibles d'être impactées par le projet »

- *« le dossier ne permet pas de s'assurer de l'absence de nuisances sonores, lumineuses, vibratoires et olfactives tant en phase de travaux que d'exploitation du projet ».*
- *« aucune analyse des risques sanitaires générés par le projet »*
- *« le projet traverse une zone à enjeux forts principalement pour l'avifaune (dont plusieurs espèces protégées) ainsi que pour les chiroptères et les amphibiens ; qu'il détruira potentiellement des habitats d'espèces protégées et qu'il aura un impact sur la Trame Verte et Bleue (...) qu'une dérogation espèces protégées sera probablement nécessaire dans le cadre d'une autorisation environnementale unique »*
- *« les impacts, en particulier sur la biodiversité (nuisances sonores, pollutions sonores, poussières, fonctions écologiques altérées...) du devenir des 68 000m³ de terres à évacuer au cours du chantier ne sont pas évalués dans le dossier »*
- *« pas d'éléments suffisants quant à la gestion des matériaux de chantier, des potentiels risques accidentels, de l'entretien et du ravitaillement des engins de chantier, modalités de gestion et localisation de la vie du chantier »*
- *Insertion paysagère du projet situé en sites remarquables et sensibles (points de vue potentiels sur le Mont Saint-Michel et intersections des vallées humides et des bocages intéressants comme les bocages ouverts du Sud Manche, en voie d'érosion et de fragmentation (...) pas suffisamment analysée (...) et aucune mesure d'Évitement, de Réduction et/ou de Compensation (ERC) ne sont présentées ».*

Ainsi, en page 36 du dossier de concertation, un tableau synthétise les variantes et qualifie les impacts environnementaux de « potentiels ». Il n'est effectivement pas fait état de ces impacts lors des travaux, de mesures concrètes visant à Éviter, Réduire et Compenser hormis éviter les périodes de nidification. La présentation dans son ensemble minimise considérablement les conséquences environnementales. La décision préfectorale ayant été rendue le 26 décembre 2023, les porteurs du projet ne peuvent en ignorer le contenu. Enfin, il est à noter qu'à proximité de cette route se trouve des zones de cultures, des prairies permanentes utilisées en pâturage, un apiculteur et une productrice de tisanes. De plus, il est clairement établi qu'un véhicule roulant à 80 kms/h pollue plus qu'un véhicule à 30 ou 50 kms/h. Et que deviendra le chemin pédestre, unique accès en sécurité entre Saint-Loup et Saint-Martin des champs qui sera coupé par ce trajet ? Le chemin est un lieu encore préservé où l'on entend aucun son de circulation. C'est un des derniers lieux de biodiversité aux abords de la ville. Ce contournement passerait juste au-dessus et dénaturera le bois et l'environnement bocager.

En conclusion, que laisserons-nous à nos enfants et nos petits-enfants ?

Un monde marqué par le dérèglement climatique, l'érosion de la biodiversité, l'artificialisation des sols, la destruction des milieux naturels, l'acidification des océans.

Un monde dans lequel l'Etat, les collectivités locales doivent faire face à des besoins croissants de la population en termes de santé, santé mentale, aide sociale dans un contexte économique difficile et un endettement public croissant.