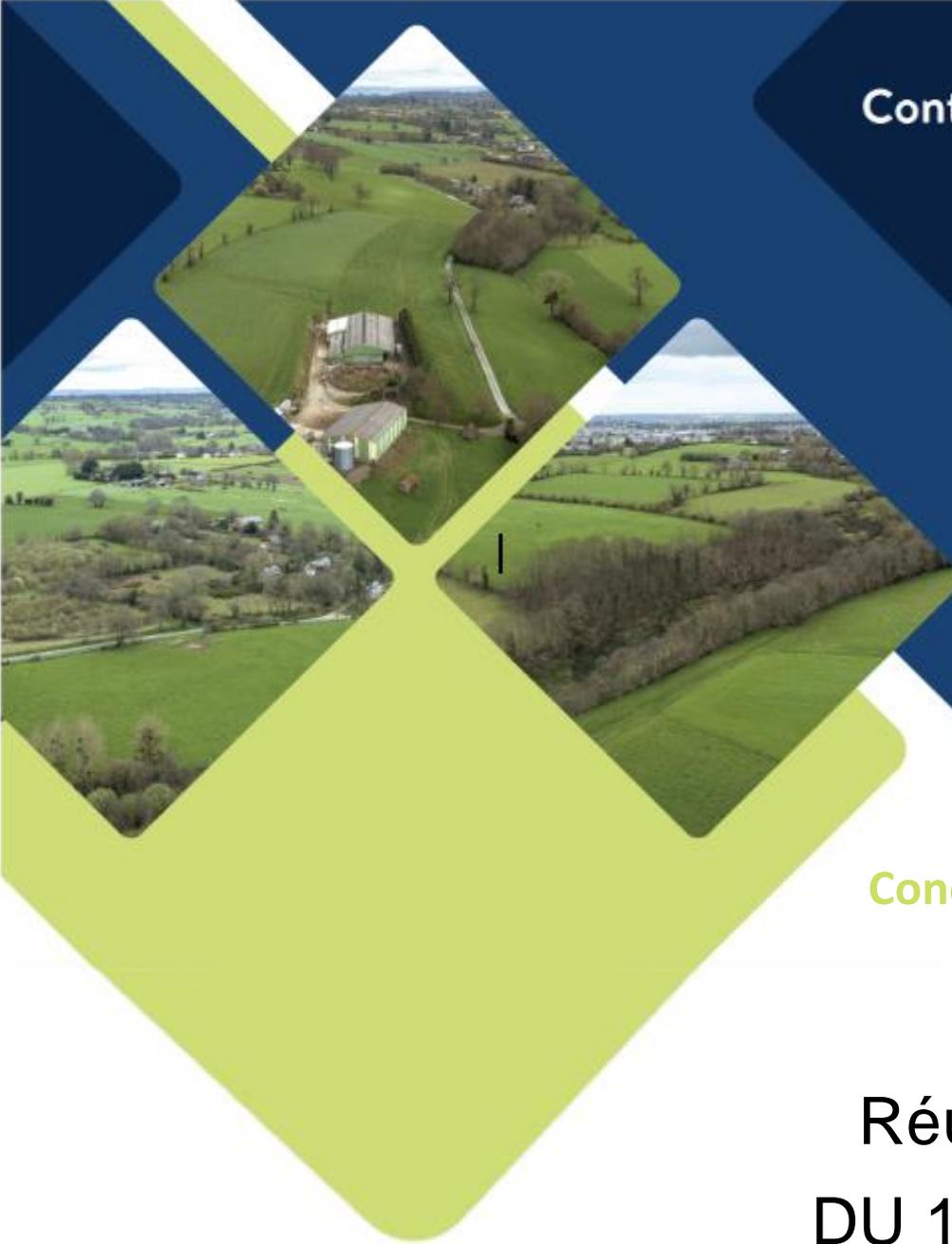


Contournement Sud-Est d'Avranches

Du 3 au 31 mars 2025



Concertation préalable

VERBATIM Réunion publique DU 11 MARS 2025

(19h30 Romagny-Fontenay)



Contexte de la réunion publique

Réunion publique du 11 mars 2025 – Concertation préalable du projet de contournement Sud-Est d’Avranches

Dans le cadre de la concertation préalable volontaire menée par le Département de la Manche, une réunion publique s'est tenue le 11 mars 2025 à Romagny-Fontenay. Cette concertation concerne le projet de contournement Sud-Est d’Avranches et vise à informer et échanger avec les acteurs concernés.

Sur recommandation du garant désigné par la Commission nationale du débat public (CNDP), le Département organise plusieurs temps d'échanges, dont deux réunions publiques. La première s'est déroulée à Romagny-Fontenay, dans le secteur du Mortainais, afin de faciliter la participation des habitants et usagers directement concernés par l'un des objectifs clés du projet : le désenclavement de l'Ouest du Mortainais.

L'objectif principal de cette réunion était de présenter le projet et ses enjeux tout en laissant une large place aux échanges avec le public.

Le verbatim ci-dessous permet retracer l'intégralité des échanges verbaux tenus lors de la réunion publique. En complément, un compte rendu synthétique de la réunion publique est par ailleurs disponible.

Joseph Perrier :

Bonsoir à tous. Je pense que la majorité me connaît. Je suis Joseph Perrier, maire délégué de la commune de Romagny. Et avant de vous expliquer, je voudrais d'abord excuser Monsieur le Maire de la commune nouvelle, Thierry Armand qui est en déplacement et malheureusement, il m'a envoyé un mail tout à l'heure et il ne peut pas rentrer pour l'heure. Mais néanmoins, ça ne va pas m'empêcher de faire la réunion. Voilà donc depuis le temps qu'il est question de la déviation, soi-disant d'Avranches, venant du Mortainais, cette fois ci, c'est dans les tuyaux. Vous savez, personnellement, je ne vais pas critiquer les échecs passés parce que malheureusement, en politique, surtout en politique communale, ou que ce soit départementale ou autre et à tous les niveaux, malheureusement, il y a toujours des écueils. Et c'est vrai que bon, c'est vrai que le Mortainais est un peu laissé pour compte, les gens s'y habituent. Néanmoins, c'est vrai que quand on voit, on a quand même l'autoroute qui est quand même une belle réalisation. Et en parlant d'autoroute, je vais vous raconter une anecdote. Au tout départ, les plus anciens peuvent s'en souvenir, l'autoroute A 84 devait passer par Romagny. Pourquoi ? Il était question de suivre ce qu'on appelait la route Napoléon et la route Napoléon passe, pour ceux qui connaissent le haut de Romagny, à Riffaudé.

Et il y a encore d'ailleurs un chemin où il y a encore des pavés. Et tout compte fait, il y en avait qui disaient " Pourquoi l'autoroute ne suit pas la route Napoléon." Alors bon, c'était peut-être de la nostalgie, mais néanmoins, quand on voit quand même la réalisation de l'A84, on peut être content et être fier de cette autoroute-là. Parce qu'elle dessert quand même la baie du Mont Saint Michel qui est une des plus belles baies de la planète. Et franchement, c'est quand même une belle réalisation. Moi je trouve qu'il faut vivre et puis il faut l'accepter. Aujourd'hui, c'est accepté. Bon, malheureusement, le Mortainais n'a pas été relayé. Bon, il y a eu des aléas. Malheureusement, en politique, il y a toujours des aléas. Il y a du pour et des contre. Néanmoins, bon, maintenant c'est certainement une autre orientation. J'espère que ça portera, ça ira jusqu'au bout. Je ne vais pas vous amuser plus longtemps parce qu'on m'a dit qu'il y en avait pour 4 h de négociation. Donc si je si je passe une demi-heure, vous allez dire il aurait mieux fait de se la fermer hein, d'accord. Eh ben bonne réunion et puis surtout poser des questions. Merci. Et surtout, n'hésitez pas ! Merci !

Jacky Bouvet : Oui, voilà. Merci Joseph pour ton mot d'accueil. Et puis cette parenthèse historique. Voilà, c'est vrai qu'il se passe du temps. Donc je suis très heureux d'être parmi vous ce soir. Et puis j'ai vraiment un plaisir particulier à retrouver beaucoup de visages familiers, puisque voilà beaucoup de gens que je connais ici ce soir. Merci de votre présence. Mot d'introduction qui se veut court puisqu'il y a beaucoup d'éléments à porter à votre connaissance. Mais le plus important, ça va être le temps d'échange qu'il va y avoir après. Donc effectivement, c'est un projet important pour le territoire et notamment pour le territoire du Mortainais, avec des belles entreprises qui ont besoin d'un réseau qui soit, qui soit adapté. Donc c'est important, même si le nœud et Joseph l'a bien rappelé, est notamment sur le secteur d'Avranches puisque c'est le contournement Sud Est d'Avranches dont il s'agit. Et c'est ce qui va vous être présenté. Il y a toute une procédure à mettre en place. Le Conseil départemental a souhaité, ce n'était pas une obligation réglementaire, mais mettre en place cette concertation parce que ça, c'est important. Et on a notamment Monsieur Boussion qui est avec nous ce soir, qui est le garant. Donc on a un garant sur l'ensemble des projets qui sont menés par le Conseil départemental. Et ce projet-là n'échappe pas à la règle et ça a été une volonté du Conseil départemental et je souhaitais le rappeler.

Les interventions vont se faire notamment par Axel Fortin-Larivière qui est en charge des déplacements au conseil départemental de la Manche. C'est sa vice-présidence. Et puis on a deux techniciens, on en a deux Olivier (non pas les arbres) Olivier Thirion, qui est à côté d'Axel et Olivier Zamouth, qui seront là pour intervenir et répondre à vos questions. Et l'idée, c'est vraiment dans un premier temps de prendre connaissance du déroulé du projet tel qu'il est orchestré, d'avoir une frise avec des dates, de vous donner un certain nombre d'éléments et puis après il y aura un temps d'échange. Et puis, je vous rassure dès à présent, il n'y a aucune mauvaise question. La plus mauvaise des questions, c'est celle qu'on ne pose pas. Donc voilà, je tenais à le rappeler. Saluer la présence de Valérie, notre collègue conseillère départementale. Je ne sais pas s'il y en a d'autres conseillers départementaux qui sont arrivés ou qui vont nous rejoindre, mais en tout cas, on est très heureux de vous accueillir ici pour cette réunion de concertation et réunion publique pour la concertation du projet qui va vous être présenté dans un instant. Et je vais laisser Axel nous dire quelques mots et après c'est Olivier qui prendra la main. Voilà, merci de votre attention et on va démarrer dans quelques instants.

Axel Fortin Larivière : Bonjour à toutes et à tous, Merci beaucoup de nous accueillir. On va dire au sein de la commune et dans votre territoire. L'année dernière, nous étions à l'opposé du département pour une concertation sur le contournement Sud-Est de Cherbourg. Donc c'est ce soir moi qui vais faire 2 h 30 pour remonter. L'année dernière c'était Jacky, donc il a dit effectivement beaucoup de choses. Je suis Vice-Président donc en charge des déplacements. Les routes départementales, dans notre département sont au nombre de 8000 km, ce qui fait de nous le plus gros département en termes de routes départementales de France. Le deuxième nous talonne à 500 et nous avons effectivement de bons et gros moyens pour entretenir le réseau existant. Mais nous avons aussi des projets. Et donc depuis le début de la mandature, les projets routiers, les grands projets routiers comme on les appelle, ont fait l'objet de concertations. Donc il y a eu Saint-Lô, Coutances, il y a eu le contournement Sud-Ouest de Cherbourg. Aujourd'hui, nous sommes avec vous pour le contournement Sud Est d'Avranches et nous finirons l'année par la concertation sur le Avranches-Granville. Voilà, donc on travaille vraiment. Les services font un travail formidable pour mener ces études et ces travaux de concert. Voilà, donc je ne vais pas en dire plus, poser effectivement toutes les questions. Voilà. Il n'y a pas de mauvaises questions. On n'aura pas forcément peut-être de temps en temps les réponses, mais tout va être noté. Tout est enregistré pour pouvoir garder effectivement toutes les informations. Et s'il y a des réponses qui ne peuvent pas être données ce soir, elles seront de toutes manières publiées dans le cadre du rapport de cette concertation. Merci beaucoup et bonne soirée.

Marie Leugé-Maillet : Peut-être, je vous laisse, Monsieur le Garant, dire un mot sur votre rôle dans cette concertation.

Bruno Boussion : Oui, ça marche. Oui. Bonjour Bruno Boussion. Donc je fais partie de la Commission nationale de Débat Public qui est une administration indépendante qui a en charge d'organiser pour certaines concertations, ou au moins d'assister pour d'autres concertations, des maîtres d'ouvrages de grands projets qui ont un impact significatif sur l'environnement. C'est un droit constitutionnel pour toute personne d'être associée à la démarche d'élaboration des projets et c'est un peu dans ce cadre-là que je suis ici. Alors effectivement vous avez dit que le Département organisait des concertations parce qu'il doit le faire compte-tenu de l'importance des projets. Mais sur ces projets-là, il aurait pu le faire tout seul, sans faire appel à la CNDP. Le Département a choisi de faire appel à la CNDP pour être accompagné par un garant, donc moi-même, qui a pour rôle, d'une part

de préconiser des modalités de concertation, à savoir comment on l'organise, sachant que l'organisation et la conduite de la concertation sont sous la responsabilité du conseil départemental. A l'issue de cette concertation, un bilan va être produit, je produirais un bilan qui aura pour objet de rendre compte de ce qui s'est passé et surtout de ce que vous aurez dit. Sachant qu'en tant que garant, on ne prend pas du tout position sur le fond, on rapporte simplement vos arguments.

Bruno Boussion : Donc voilà. Et une fois que ce bilan sera publié, il sera publié sur le site. Il est public. Le département aura deux mois pour donner sa réponse et dire ce qu'il compte faire dans cette concertation. Vous, on vous pose une première question. C'est l'opportunité du projet. Faut-il le faire ou faut-il ne pas le faire ? Certains diront oui, certains diront non. Et d'autre part, répondre à toutes vos observations sur le projet lui-même. Ce qui compte essentiellement, ce sont les arguments que vous allez développer. On n'est pas dans une procédure de référendum. L'intérêt c'est de remonter des arguments pour contre, etc. Quel sujet n'a pas été vu ? Quel sujet a été mal vu ? Toutes les questions sont ouvertes de façon que le Conseil départemental ait votre ressenti sur ce projet. Après ça, c'est à lui de prendre ses décisions, bien entendu. Je pense que vous allez aborder et détailler le site de la concertation, donc je n'en dirai pas plus, sachant que pour ce qui me concerne, je suis à votre disposition en permanence sur tout ce qui concerne l'organisation de cette concertation et l'accès aux informations. Bonne soirée.

Marie Leugé-Maillet : Merci. Donc moi je suis Marie Leugé, je vais faire le rôle d'animatrice et puis de maître du temps lors de cette soirée. L'objectif c'est de faire une réunion qui dure 2 h en laissant le plus de temps possible aux questions et aux échanges. Vous aurez la possibilité de poser des questions directement. Mais pour ceux qui ne sont pas complètement à l'aise avec la prise de parole en public, il y a la possibilité de poser des questions sur des papiers. Des crayons sont à disposition et on les ramassera pour les poser aux intervenants. Vous pouvez aussi, vous aurez à la fin de la présentation un numéro sur lequel vous pourrez envoyer un message pour poser la question. Voilà, L'idée, c'est que toutes les questions sont les bienvenues et qu'on maximise le temps d'échange. Donc je vais laisser les intervenants se présenter. Ensuite, je vais présenter l'ordre du jour de la soirée et puis on va essayer de faire une présentation la plus courte possible, tout en donnant les éléments essentiels du projet pour qu'ensuite on puisse

échanger. Donc peut-être je vous laisse présenter les intervenants qui n'ont pas encore pris la parole.

Olivier Thirion : Moi je prendrai la parole pour la présentation juste derrière. Donc je suis Olivier Thirion, directeur des routes au sein du Département.

Olivier Zamouth : Et moi Olivier Zamouth, directeur général adjoint Nature et Infrastructure qui s'occupe de nature et d'infrastructures, dont les routes bien sûr au département

Marie Leugé-Maillet : Donc après ce petit mot de bienvenue, on va passer un petit peu de temps, dix quinze minutes à présenter le cadre de la concertation. On est aujourd'hui sur la première réunion publique de cette concertation. Il y aura d'autres événements, il y a déjà eu et il y aura d'autres événements qui permettront à tout le monde d'échanger. On va y revenir. Donc, les modalités pratiques pour continuer à contribuer au-delà de cette soirée. Et puis ensuite, on va passer 25 minutes, une demi-heure à présenter le projet où il en est, les objectifs, les effets attendus et puis les impacts à maîtriser si on veut effectuer ce projet routier. Et puis, comme je le disais, ça nous laissera 50 minutes, 1 h pour prendre toutes vos questions et y répondre, sachant qu'on est vraiment dans un moment où on est au début de la concertation, tous les éléments ne sont pas disponibles ce soir. L'objectif, c'est aussi d'échanger et puis que le Département puisse tirer les enseignements de vos réactions dans le cadre du bilan de la concertation qui sera effectuée. Je vous laisse la parole.

Olivier Thirion : Donc, je vais vous présenter un petit peu le groupe déjà pour démarrer. Donc, le cadre de la concertation. Alors, le cadre, on vous a parlé un petit peu tout à l'heure sur l'historique global du projet. On a un historique qui est assez chargé. Je pense que c'est un projet qui est assez connu de la plupart d'entre vous. Les premières études, c'est les années 90. Alors on est remonté qu'aux années 90. Peut-être qu'il y a eu des aussi des projets avant, mais ça date effectivement du projet autoroutier. Comme le disait Monsieur l'adjoint au maire tout à l'heure, donc du projet routier de l'A84 entre Caen et Rennes, puisque à la base il aurait dû y avoir un contournement par l'Est d'Avranches pour avoir la continuité de l'A84. Et finalement, ça ne s'est pas fait puisque la traversée d'Avranches se fait par la route nationale 175 qui traverse Avranches et qui ensuite va sur Dol-de-Bretagne et le Mont-Saint-Michel. Donc il y a eu une déclaration d'utilité

publique pour ce projet de contournement autoroutier. À l'époque, on parlait bien de contournement autoroutier qui allait de l'échangeur nord d'Avranches jusqu'à Ducey. Avec une prolongation en 1999 et donc les acquisitions foncières qui se sont faites sur cette période-là et une fin de déclaration publique en 2004. En 2012, l'État a décidé. Enfin, le Département avait demandé donc la réalisation d'une convention entre l'État et le département pour la réalisation du contournement Sud-Est d'Avranches. Donc bien pour la partie Est. Pour la partie sud-est d'Avranches, en 2015, l'État renonce au projet autoroutier et en 2020, le projet est relancé. Il y a une délibération, donc du Département de cette époque-là qui indique qu'on relance le projet et avec des études qui ont été réalisées depuis là, qui vous sont présentées en grande partie dans le dossier de concertation qui est disponible sur le site internet. Je vous en parlerai juste après. Donc c'est un contexte en perpétuelle évolution. Vous voyez en 2015 la fin du projet, en 2020, un projet précisé en concertation avec les élus, plutôt sur la partie Sud-Est d'Avranches, pour relier Saint-Senier en gros à la zone de la Baie, et en 2025 donc cette année, la concertation publique qui est là pour éclairer la décision du Département pour la suite des études.

Donc, Monsieur Boussion, on vous a laissé la parole tout à l'heure. Je ne sais pas si vous avez des choses à ajouter ? C'est bon ? Donc un dispositif de communication qui est assez important. La plupart d'entre vous, je pense, ont reçu des courriers dans vos boîtes aux lettres, puisque on a ciblé 22 000 boîtes aux lettres sur le secteur de la zone concernée. Alors plutôt sur un périmètre qui est plutôt basé sur Avranches. Donc peut être que sur le Mortainais, pas forcément, mais en tout cas il y a eu beaucoup de publicité effectivement sur le secteur d'Avranches, une newsletter qui a été envoyée à l'intention de l'ensemble des entreprises du territoire en lien avec la Chambre de Commerce. Une plaquette d'information sur la concertation qui a pu vous être distribué en rentrant dans la salle qui vous permet de de voir un petit peu tous les dispositifs qu'il peut y avoir un porte à porte qui a été réalisé pour les riverains du projet par notre prestataire TACT qui a vu

Marie Leugé-Maillet : 175 foyers auxquels on a sonné. On a vu à peu près 70 personnes.

Olivier Thirion : Donc plutôt sur la zone du contournement ... ?

Marie Leugé-Maillet : La zone vraiment immédiate oui.

Olivier Thirion : Des panneaux d'information qui ont été mis en place au bord des principales routes départementales du secteur. Les chiffres que vous voyez là, des affiches d'information qui ont été fournies aux mairies et des flyers qui ont été distribués sur les marchés aux centres commerciaux. On était présent, par exemple au centre commercial Leclerc d'Avranches. Samedi, on était présent sur le marché de Juvigny-le-Tertre hier. Et puis ça va continuer jusqu'à fin mars sur la période de la concertation. L'objectif d'aller sur ces endroits commerciaux, c'est d'aller toucher les personnes qui, de façon naturelle, ne vont pas forcément vers des dispositifs de concertation publics qui peuvent être vus comme des choses assez complexes à manier. Donc c'est vraiment pour désacraliser un peu la chose. Une communication faite dans le Manche Mag qui a été fait dans le dernier, dans le dernier numéro du Manche Mag, c'était en janvier, des spots radio, notamment sur Tendances Ouest et Radio Sea FM et la publication d'avis légal dans trois journaux locaux qui ont été faits début février. Deux moments importants les réunions publiques. Donc la première, c'est ce soir à Romagny-Fontenay. La prochaine pour ceux qui veulent aussi venir voir : donc nous serons à Saint-Martin-Des Champs la semaine prochaine, donc mardi prochain à 19h30 aux mêmes horaires. Et quatre permanences d'information en mairie à Saint-Senier Saint-Quentin-sur-le-Homme, Saint-Martin-Deschamps et Saint Loup. Là on va dire que la vision c'est plutôt de voir toutes les personnes qui ont envie de s'informer sur le projet de façon générale évidemment, mais aussi des gens qui peuvent avoir des questions à titre individuel vis-à-vis du projet, sur comment éventuellement il pourrait être exproprié. Même si vous verrez tout à l'heure des expropriations, il ne va pas y en avoir beaucoup. Comment garantir l'accès au champ pour aller à côté de chez moi ? Comment rentrer chez moi ? Enfin voilà des questions très très individuelles lors de ces permanences. Des ateliers dédiés aux acteurs du territoire aussi, donc, avec un atelier qui sera réalisé avec la Cci, avec les acteurs économiques. Un atelier qui sera réalisé avec les acteurs associatifs et environnementaux, y compris les services de l'Etat d'ailleurs. Et un atelier avec les acteurs de la sécurité routière, mais plus globalement de la sécurité, notamment gendarmerie, SDIS. Vous verrez qu'il y a quand même beaucoup de sujets qui tournent autour de ces organismes-là. Pour s'informer et contribuer donc le principal biais, c'est le dossier de concertation qui est un dossier A3 à, qui fait une cinquantaine de pages, qui est à disposition, donc sur le site, qui est à disposition dans six mairies en version papier et qui est à disposition aussi, surtout sur le site internet de la concertation que vous trouverez sur Manche.fr et les registres de concertation qui vous permettent d'émettre

vos avis. Comme le disait Monsieur Boussion, ces avis sont précieux. Tout à l'heure, et ce qui est important pour nous, ce n'est pas forcément de savoir que vous êtes pour ou contre, mais c'est surtout de connaître les raisons qui vous amènent à émettre cet avis. Parce que c'est ça qui enrichit derrière notre connaissance du projet. Donc il y a quelques registres papier qui sont disponibles en mairie, mais il y en a aussi à la sortie de la salle je crois. Mais le biais essentiel, évidemment, c'est les registres, le registre qu'il y a sur le site internet Manche.fr. Le calendrier : donc là, on est plutôt sur le début de la concertation qui a démarré la semaine dernière, pour une durée de quatre semaines et qui se termine le 31 mars. Monsieur le Garant donc, aura un mois pour nous remettre. C'est ça, je ne me trompe pas, monsieur le Boussion. Un mois pour nous remettre votre avis sur la façon dont la concertation s'est passée.

Bruno Boussion : Je voulais simplement ajouter un petit mot. On vous dit que vous pouvez poser des observations sur le site internet. Ces observations, elles seront publiques. Ça veut dire qu'elles seront publiées aussi sur le site. Donc vous pouvez prendre connaissance de tout ce qui se dit, des questions que les gens peuvent poser et des réponses que le Conseil départemental va apporter. Donc le but du jeu, c'est que ce mouvement-là alimente votre réflexion et permette à chacun dans une espèce de cercle vertueux, d'améliorer sa réflexion sur le projet. Donc vous voyez, c'est très transparent et c'est vraiment très ouvert. Voilà. Simplement cette précision.

Olivier Thirion : Tout à fait. On mettra effectivement une fois par semaine à jour le site, pour donner les remarques des contributeurs. La rédaction du mémoire en réponse sous deux mois et donc, en session plénière de début juillet, la décision qui sera prise par l'assemblée délibérante du Département pour délibérer des suites à donner au projet. Donc l'essentiel du Point. Je vous ai beaucoup parlé des modalités de concertation, donc le projet en lui-même. Alors, juste pour vous, Axel en a parlé un petit peu tout à l'heure sur le contexte routier de la Manche. La Manche, c'est le département de France qui a le plus long linéaire de voirie. Globalement, il y a à peu près 15 000 kilomètres de voirie dans la Manche, communales, départementales et nationales. Les nationales c'est assez peu, c'est 150 kilomètres à peu près. Mais en gros, il faut retenir qu'il y a à peu près 8000 kilomètres de routes départementales, 8000 kilomètres de routes communales, donc 7780 kilomètres exactement de route. Et si on ajoute les voies vertes. Dont vous avez un magnifique spécimen qui passe juste derrière cette salle. On arrive à peu près à 8000 kilomètres de voirie puisqu'on n'a pas loin de 250 kilomètres de voies vertes. Avec trois

projets prioritaires en cours, donc le contournement Sud-Ouest de Cherbourg, l'aménagement routier de l'axe Saint-Lô-Coutances et l'aménagement routier de l'axe Granville-Avranches qui n'est pas forcément très loin du contournement sud d'Avranches, avec des trafics prévus entre 8000 et 20 000 véhicules jour à peu près, suivant les projets. Et donc notre projet pour lequel nous sommes présents aujourd'hui, le contournement Sud-Est d'Avranches. Avec en plus des enjeux d'entretien de plus prégnant donc financièrement, qui sont assez lourds à tenir forcément pour le Département.

Olivier Thirion : Le projet, globalement, le projet, c'est quoi ? C'est relier Saint-Senier ici à la zone ici, de la zone de la Baie, donc la RD 103 ici et la RD 5 au nord, en empruntant en fait le tracé qui était prévu par le contournement autoroutier de l'A84, sachant que le contournement autoroutier de l'A84, forcément, il est arrivé ici, avec un magnifique échangeur, pour assurer la continuité de l'autoroute et il remontait là jusque l'échangeur du contournement de Marcey qui est aujourd'hui le contournement de Marcey, l'échangeur avec la route de Brécey, la RD 911. Donc c'est une route classique, en deux fois une voie, route départementale classique. Je vous montrerai le profil en travers juste après. Avec des trafics attendus, je vous détaillerai un peu comme on arrive à ce résultat, mais des trafics attendus à l'horizon 2045, dans 20 ans donc c'est quand même un horizon assez lointain vu d'aujourd'hui, entre 4000 et 5000 véhicules, enfin 4300 et 5200 véhicules par jour. Quand on dit véhicules par jour, c'est deux sens confondus. C'est à dire que concrètement, si on additionne les deux sens, vous avez en gros 5000 véhicules qui passent tous les jours. Sachant qu'un véhicule peut passer deux fois un véhicule qui passe deux fois contre.

Olivier Thirion : Les objectifs du projet, c'est déjà le premier, c'est désenclaver le Mortainais. C'est pour ça notamment que nous sommes là aujourd'hui. Le Mortainais, dont Mortain, Juvigny-les-Vallées. Améliorer le cadre de vie aussi de la RD 247 sur Saint-Martin-des-Champs, puisqu'on a énormément de maisons et de lotissements qui se sont construits le long de notamment de la RD 247. Et puis des bourgs aussi, qui préexistaient qui sont aujourd'hui quand même circulés et traversés par des trafics non négligeables, pour ne pas dire importants. Créer une liaison Inter-quartiers donc entre Saint-Senier-sous-Avranches et la zone d'activité de la Baie. On est vraiment là sur une notion de desserte locale, de bassin d'emploi et de zones d'activités. Diminution de l'accidentologie éventuellement sur la zone. Et désenclaver la caserne des Sapeurs-Pompiers d'Avranches qui est située à l'est d'Avranches et la future Gendarmerie, compte tenu

notamment des enjeux d'intervention qui sont présents quand même assez importants sur l'A84 et le Mont-Saint-Michel. Et tout ça, évidemment, si possible, ça va être un sujet important qu'on va développer un peu plus loin, en limitant les impacts du projet sur le foncier et l'environnement.

Donc il y a deux scénarios d'aménagement qui sont quasi équivalents. Le premier, c'est un scénario d'aménagement avec une deux voies assez classiques, un départementale donc avec deux voies de circulation qui font trois mètres de large. Ce qu'on appelle des BMF. C'est un acronyme on ne devrait pas mettre d'acronymes sur les diapos, mais BMF c'est pour une bande multifonction. Donc c'est par exemple ce que vous avez sur la route entre Ducey et Pontaubault. C'est à dire que c'est en gros, ce sont des bandes revêtues sur le bord de la route, dont le premier intérêt est que, quand un véhicule sort de la chaussée, au lieu de partir dans le décor, il peut se récupérer et il peut revenir sur la chaussée. Ça peut sauver des vies ce genre de dispositif. Ça permet aussi éventuellement aux véhicules agricoles d'aller un peu plus sur la droite, de serrer à droite pour que les gens puissent doubler, ou même aux cyclistes aussi de se mettre un peu plus en sécurité. Ça nous fait une largeur roulable de neuf mètres de large à peu près, avec une plateforme globalement à onze mètres. Alors en termes d'emprise, évidemment, vous imaginez que l'emprise de la route, c'est plus important que ça, parce que derrière il y a les talus. Si on a des déblais, forcément il y a les talus de déblais. Si on a des remblais, il y a des talus de remblais en plus. Donc forcément, c'est une emprise qui est forcément plus large que ça. C'est limité à 80 kilomètres heure, comme ce qui est prévu par le code de la route et sur l'ensemble des routes de la Manche, et un budget d'investissement de 14 millions d'euros. La deuxième option, si j'arrive à passer la diapo. Ça ne marche pas.

La deuxième option, c'est un scénario bis, ce n'est pas un scénario 2 parce qu'en gros c'est le même tracé mais avec une partie en créneaux de dépassement puisque vous avez sur le tracé une côte qui a un pourcentage assez important de 9 %. 9 %, c'est supérieur à la côte de Pont-Farcy sur l'A84. Pour vous donner une idée, c'est en gros la pente qu'il y a sur le contournement de Vire que j'imagine que vous connaissez bien. Donc c'est une pente importante. Donc on peut retrouver des poids lourds chargés qui roulent à 20 ou 30 kilomètres heure sur ce type d'axes. L'idée c'est de pouvoir les dépasser en toute sécurité, évidemment. Avec ce scénario-là sur un kilomètre, ça rajoute quasiment un petit million d'investissement. L'option de référence. Alors, qu'est-ce qu'on

appelle dans notre jargon l'option de référence ? L'option de référence, c'est qu'est ce qui se passe si on ne fait pas le projet ? Donc si on ne fait pas le projet, on a quand même un gros sujet à régler. C'est le carrefour entre la RD 247 et la RD5. La Rd5, c'est la route qui vient de Juvigny-le-Tertre si je ne me trompe pas.

La RD 247, c'est un axe Nord-Sud qui vient du nord d'Avranches et qui descend sur Saint-Martin-des-Champs avec un carrefour qui est assez mal fichu, sur lequel on a eu quelques accidents corporels par le passé. Donc on a déjà fait une première étape de travaux, qui vient d'être réalisée pour un montant en gros 100 000 €, qui était une première étape pour dégager les visibilitées. C'est à dire pour que les gens puissent bien voir les gens qui arrivent sur cette route-là. Et la deuxième étape, éventuellement, si cette première étape n'est pas suffisante, ça serait de réaliser à cet endroit-là un carrefour giratoire pour un montant estimé à un petit billet à 600 000 €, à peu près. Donc l'idée, ça serait de faire ça pour sécuriser totalement ce carrefour qui est quand même circulé. En gros, on a 2000 à 3000 véhicules jour sur chaque branche. Donc c'est un investissement qui se justifierait et qui permettrait de sécuriser complètement ce carrefour qui, en plus est situé à l'entrée d'Avranches. Donc ça permet en plus de faire ralentir les gens avant de rentrer dans Avranches.

La maîtrise foncière, j'ai rapidement abordé le sujet tout à l'heure. Aujourd'hui le Département, via la SAFER, à la maîtrise foncière de la quasi-totalité du tracé, ce qui facilite grandement les choses. Ça permet quand même d'éviter de passer par des procédures d'expropriation, mais ça ne nous empêche pas d'aller demander quand même des autorisations environnementales.

Ce n'est pas parce qu'on a la maîtrise foncière du tracé, qu'on a le droit de faire les travaux. Il faut bien distinguer les deux. Donc je vous expliquerai un petit peu tout ça juste après. Mais en gros, c'est une emprise foncière qui est issue d'un remembrement qui a été réalisé au moment du projet autoroutier initial. Et donc du coup la SAFER est propriétaire et gère pour nous toutes ces emprises pour un futur projet routier. Sachant que sur la partie nord en revanche, l'ensemble des parcelles ont été revendues à leurs propriétaires initiaux.

Les effets attendus du projet. Alors globalement, les dynamiques territoriales sur la zone d'étude, donc sur la zone qui est plutôt hachurée, donc la zone qui est sur Brécey, Avranches, Pontaubault et Parigny. On a un nombre de logements sur le secteur qui a

augmenté quand même d'une dizaine de % entre 2008 et 2018 avec une population qui était stable pendant ce temps-là. Ça veut dire quoi ? Ça veut dire tout simplement qu'il y a moins d'habitants par logement, tout simplement. C'est issu souvent à des à des phénomènes de type des séparations, des couples qui se séparent, des couples qui se séparent, des familles recomposées, ce genre de choses. Ce qui fait qu'on a plus de logements et donc forcément plus de déplacements sur le territoire. Avec aussi un phénomène où on a pas mal de constructions qui se font sur le secteur d'Avranches, Saint-Martin-des-Champs et notamment aux alentours des axes départementaux qui sont assez circulées par des véhicules. Le nombre d'emplois, lui, a augmenté de 2 %. Donc on observe une certaine stabilité quand même. Localement, 2 % c'est mieux que - 2 % mais on est quand même sur des choses qui sont relativement stables, dans les secteurs ruraux comme dans les secteurs moins ruraux d'ailleurs.

Et donc, pour l'évolution du trafic, ce qu'on a fait, c'est qu'on a mis au point ce qu'on appelle un modèle de trafic. Un modèle de trafic, ça consiste à modéliser les trafics actuels en mettant le projet sur la carte, en gros, pour pouvoir prévoir les effets du projet sur le territoire en termes de trafic.

Pour ça, on s'est basé sur une enquête de trafic qui a été réalisée en 2021. Peut-être certains d'entre vous qui sont passés sur la zone ce jour-là, c'était en septembre 2021 je crois, ou en octobre, ont été peut-être interrogés. Donc ce sont des postes d'enquêtes où on a des enquêteurs qui arrêtent les gens et qui leur demandent d'où ils viennent, où ils vont et pour quel motif ils se déplacent. Ce n'est pas une curiosité mal placée, mais c'est vraiment une façon de pouvoir, derrière, modéliser au mieux les déplacements des personnes dans l'avenir. Il y a eu aussi évidemment des comptages automatiques qui ont été réalisés par le Département et ça nous permet d'estimer, de recalculer les trafics sur le trafic actuel et d'estimer les hypothèses d'évolution de trafic qui sont aussi basées, d'une part sur des référentiels nationaux qui sont utilisés assez couramment pour ce type de projet routier, et d'autre part sur les dynamiques territoriales.

Donc là, sur les 20 ans, on prévoit une hypothèse d'augmentation de 23 % pour les véhicules légers et 18 % pour les poids lourds. Pas par an, c'est bien globalement sur la période. Avec un cadre méthodologique qui a été un peu modifié quand même depuis. Donc forcément, si on poursuit les études, il faudra revoir ces hypothèses de trafic pour mettre dans les dossiers d'autorisations.

Donc, les résultats de cette étude de trafic. D'une part, on observe une baisse relativement sensible, (c'est ce qu'on attendait, donc ça tombe bien), une baisse relativement sensible sur la RD 247 en traversée du bourg de Saint-Martin-des-Champs et tous les lotissements qui sont évidemment de part et d'autre du bourg de Saint-Martin-des-Champs. Et une baisse aussi, en gros d'un tiers en traversée du bourg de Saint-Quentin-sur-le-Homme et un trafic attendu sur le tracé entre 4300 et 5200 véhicules par jour. Donc en fait, le gros effet, c'est un apaisement des circulations, notamment dans Saint-Martin-Des-Champs et dans Saint-Quentin-sur-le-Homme, avec évidemment des possibilités derrière de réaménagement potentiel de l'espace public qui ne sont pas forcément possibles aujourd'hui. On a aussi une légère augmentation du trafic en parallèle de ça, donc sur des petites routes qui ne sont pas forcément très sensibles, mais voilà, qui augmentent légèrement le trafic. Et on a un effet un peu négatif qui est lié à ça, c'est qu'en fait on ramène les personnes sur des axes un peu plus importants. Donc forcément, on augmente un peu le trafic sur la RD 5 et sur l'accès à l'A84 depuis la zone de la Baie puisqu'on ramène du trafic ici. Donc forcément, les gens repartent là-dessus pour aller sur l'A84. Donc ça, forcément, ça sera des choses quand on regardera la suite des études, il faudra évidemment qu'on regarde concrètement comment on réagit à ce phénomène qui augmente un peu le trafic sur des axes relativement importants.

On a des gains de temps qui sont assez limités. On a deux minutes de gagnées, donc c'est assez négligeable. Mais comme je le disais tout à l'heure, l'important ce n'était pas ça. La chose vraiment importante qui était attendue surtout, c'était d'apaiser les trafics sur Saint-Martin-des-Champs et Saint-Quentin-sur-le-Homme. Pas forcément de gagner du temps, de ne pas forcément gagner du temps. Parce que vous voyez, le gain de temps est quand même assez relativement négligeable.

Les services de secours, un sujet important puisqu'on a notamment la caserne du SDIS qui est déjà implantée sur ce secteur-là. Donc là, l'objectif, c'est d'essayer de désenclaver le mieux possible la caserne du SDIS pour que quand on descend sur le Mont-Saint-Michel ou sur la A84, il y a un accès direct et qu'il n'y ait pas besoin de passer dans Avranches qui est quand même relativement complexe, y compris avec un gyrophare, notamment en heures de pointes. Donc ça, c'est un enjeu qui sera abordé avec les services de secours et la gendarmerie lors d'un atelier sécurité qui aura lieu prochainement.

Les effets attendus sur la sécurité routière ? Alors, il n'y a pas de grands points noirs, à part le carrefour dont je vous parlais tout à l'heure sur Saint-Senier-sous-Avranches, il n'y a pas ce qu'on appelle de grands points noirs de sécurité routière. Ce qu'on appelle un point noir, c'est un carrefour où vous avez un mort tous les ans. Ça, c'est un point noir. Nous, pour réaliser les études de sécurité routière, on se base de façon systématique sur les bases d'accidentologie qui sont remplies par les forces de l'ordre.

Les gendarmes, quand il y a un accident de la route, ils remplissent ce qu'on appelle une fiche dac. Données d'accidents corporels. Donc dedans il y a tous les renseignements sur les conditions de l'accident, la météo, etc. Nous, ça nous permet derrière de comprendre ce qui s'est passé pour, si ce phénomène se reproduit plusieurs fois, de pouvoir traiter la cause. La cause en général, elle est plutôt humaine. C'est quelqu'un qui est au volant, qui est sorti de la route, qui c'est qui s'est endormi, qui avait de l'alcool dans le sang, qui avait des fois de la drogue. Mais nous, notre objectif, c'est que l'infrastructure ne soit pas un facteur aggravant. C'est-à-dire la personne qui sort de la chaussée qui rentre dans un arbre, il n'y aurait pas eu un arbre, peut-être qu'elle aurait fini dans le champ derrière. Donc nous, c'est ça qu'on doit analyser pour essayer d'avoir une route qui pardonne le plus possible les accidents. Ils impliquent majoritairement des véhicules légers, c'est 80 % des accidents sur le secteur rapproché. Et pour être totalement honnête, les effets sur la sécurité routière sont un peu incertains sur ce projet. Parce que vous avez vu tout à l'heure, on va certainement augmenter le trafic sur des axes relativement importants. Donc les effets sur la sécurité routière, on a du mal à les appréhender... même si à côté de ça, effectivement, on va diminuer le trafic sur certains axes, ce qui va probablement permettre de diminuer les risques sur ces mêmes axes. Donc voilà, ça sera quelque chose qui restera à appréhender, mais le bilan devrait être en tout cas relativement équilibré puisqu'on aura un trafic routier apaisé dans plusieurs centres bourgs. Faut aussi éviter d'avoir des fausses bonnes solutions. Ce qu'on appelle des fausses bonnes solutions, c'est par exemple vous avez une route qui n'est pas forcément très large, qui est assez sinueuse. Si vous mettez par exemple du marquage, ça va inciter les gens à la vitesse. Donc ce n'est pas forcément la meilleure des solutions de mettre des marquages sur ce genre de routes. Enfin voilà, tout ça ce sont ces questions d'équilibre à regarder plus en détail les impacts à maîtriser.

L'approche ERC. Alors, encore un acronyme ERC, c'est une séquence qui est importante, qui est inscrite dans le droit français depuis 1976 et la loi de la préservation sur la biodiversité qui a été depuis codifiée dans le code de l'environnement. Éviter-

Réduire-Compenser, ça veut dire quoi ? Ça veut dire que quand on réalise un projet sur un territoire donné, la première chose à faire, c'est éviter les impacts du projet.

Si je prends l'exemple d'une zone humide comme sur la diapo par exemple, ça va être modifier le tracé d'une route pour éviter de passer dans une zone humide. Une zone humide on sait très bien que si on passe dessus, on va détruire la zone humide. Quand on connaît le rôle des zones humides dans l'environnement, c'est que c'est des puits de carbone. Ce sont des choses importantes. Il vaut mieux éviter de passer dessus et derrière, si on doit la reconstituer, la compenser. C'est très compliqué à compenser ce genre de choses. Donc on va essayer, dans la mesure du possible, d'éviter la zone humide. La deuxième chose, c'est on va essayer de réduire les effets du projet. Donc par exemple, réduire les travaux en dehors des périodes de nidification. Si je reprends mon exemple de la zone humide, c'est par exemple passer avec un ouvrage d'art sur la zone humide, passer avec un pont pour éviter concrètement une emprise foncière sur la zone humide et réduire l'impact de la route au juste des piles de l'ouvrage. Et en dernier lieu, si on a réussi à démontrer qu'on ne pouvait ni éviter, ni réduire les impacts, c'est compenser. Donc par exemple, au final, on est obligé de passer sur une zone humide. C'est dommage pour l'environnement, mais par contre on s'engage à côté de ça, à compenser la surface qu'on a impacté au niveau de la zone humide.

Ça peut être aussi replanter des haies, ça peut être, ça peut être plein de choses. Donc d'où le petit graphe qui au début l'impact brut du projet, il est forcément négatif puisqu'on a on a une perte par rapport à l'état initial. Après on va chercher à éviter ce qui va réduire l'effet du projet. Ensuite, on va encore les réduire et l'objectif même qui est fixé dans le code de l'environnement, c'est si possible par la compensation, avoir une plus-value positive sur l'environnement.

La suite des études. Nous, dans ce qui a été réalisé dernièrement, l'étude faune flore habitats avec des premiers niveaux d'étude. Donc c'est itératif notre processus, c'est à dire qu'on a des études qui sont de plus en plus précises. On a fait un certain niveau d'études pour la concertation publique, pour les dossiers d'enquête publique, on sera encore plus précis et ensuite pour la réalisation, on sera encore plus précis. Aujourd'hui, on a fait des premiers diagnostics sur la faune, flore et les habitats. Là, il faudra pour l'étude d'impact, évidemment resserrer l'étude sur les fuseaux choisis et pour pouvoir avoir des dossiers présentables en termes d'instruction sur le paysage, idem. Sur l'acoustique, il y a un premier relevé qui a été fait en 2024. Sur l'agricole et la santé ça sera pareil, des études à réaliser pour l'étude d'impact.

Sur le bruit, on a une hausse forcément assez marquée aux alentours du tracé. Aujourd'hui on est dans les champs, il n'y a pas de route. Forcément, l'environnement est très calme. Demain, forcément, on aura une augmentation du bruit, ça c'est assez logique. Avec une hausse assez marquée près du tracé, dans des zones faiblement habitées, mais quand même un effet forcément négatif du projet. Et là, on est dans des seuils où on est en dessous des seuils réglementaires qui sont prévus par la loi. Donc, à ce stade, on ne prévoit pas de mesures de réduction particulières type murs anti-bruit ou merlons.

Sur le paysage, on traverse aussi des vallons humides, des coteaux, un bocage et des grandes parcelles agricoles. Donc forcément, une étude précise qui sera réalisée par rapport à ça pour une bonne insertion paysagère, avec un enjeu principal qui soit de préserver la trame caractéristique du bocage local. Sur les milieux, 62 hectares de zones humides dans l'aire d'études rapprochées. Alors 62 hectares, c'est dans l'air rapproché. Il y a 62 hectares de zones humides. Évidemment, on ne va pas impacter 62 hectares de zones humides. Et vous voyez sur le secteur l'essentiel des zones humides c'est des zones humides plutôt qu'on traverse, Donc potentiellement, c'est là où je vous parlais tout à l'heure pour réduire les effets. C'est là où aussi on n'a pas étudié complètement encore. Ça sera la suite des études qui va dire ça, peut être justement pour réduire les effets sur les zones humides, vous voyez bien, les zones humides en plus ça traverse de part en part, vraiment la zone de périmètre géographique. On sera obligé de les traverser à un moment donné ou à un autre, c'est des talwegs. C'est là où on va chercher peut-être à réduire l'effet du projet au lieu de passer en remblais, passer peut-être avec plutôt avec des ouvrages d'art. Sur les milieux, un certain nombre d'espèces protégées qui sont sur le secteur où on va chercher à éviter aussi les endroits où elles vont loger.

Sur le foncier agricole, une dominance de prairies permanentes et de cultures céréalières sur le secteur géographique et donc il y aura une étude qui sera réalisée en lien avec la Chambre d'agriculture sur ces sujets là pour regarder tous les impacts sur l'ensemble des exploitations, voir comment on peut partitionner aussi des exploitations en faisant ça. Donc on regardera évidemment les temps de trajet, la façon dont les agriculteurs peuvent passer d'une parcelle à l'autre, sachant que les effets devraient être assez mesurés puisqu'encore une fois on a en possession l'ensemble des emprises et qu'en plus il y avait eu un remembrement qui avait été fait à l'époque, donc normalement les

remembrements avaient été faits autour du projet routier pour que les agriculteurs n'aient pas trop justement à traverser la trace de l'ouvrage.

Le calendrier de mise en œuvre, j'en parlais tout à l'heure. Le bilan du garant et le mémoire en réponse à l'addition du département attendu pour mi 2025, complément d'étude des dossiers réglementaires pour 2026, une instruction et un dépôt des dossiers. Alors ça, c'est évidemment au cas où le département décide de continuer le projet. Évidemment, si le département décide de ne pas faire le projet, ça s'arrête là.

Mais l'optique, c'est d'avoir une instruction de la demande d'autorisation des services de l'Etat en 2027, une obtention de l'arrêté de déclaration du public et surtout des autorisations environnementales puisque, comme je vous le disais tout à l'heure, on aura peut-être des expropriations à faire de façon très ponctuelle, mais pour l'essentiel, il n'y en aura pas besoin. Par contre, il faut vraiment qu'on ait les autorisations environnementales. On peut avoir toutes les emprises du monde si on n'a pas d'autorisation environnementale délivrée par les services de l'État, on ne peut pas réaliser le projet. Et donc en préparation et lancement des travaux 2028 2029 avec une durée prévisionnelle de travaux de 3 à 4 ans.

Marie Leugé-Maillet : Merci pour cette présentation très complète et qui a largement tenu le délai fixé. Après cette présentation, vous avez peut-être des questions, soit des questions de clarification s'il y a des choses qui n'étaient pas claires, soit des questions sur le projet et puis des points de vue à partager. Donc pour ça, comme je vous le disais, quelques règles assez basiques d'écoute, de respect de la parole des autres. On n'est peut-être pas tous d'accord, mais l'idée c'est justement de pouvoir en échanger. Et puis on va essayer de faire au maximum circuler la parole, que tout le monde puisse participer et pour ça différentes modalités. On va passer dans la salle pour ceux qui veulent prendre la parole avec un micro, et puis pour ceux qui sont moins à l'aise ou qui ne le souhaitent pas, il y a deux possibilités : il y a Loïc qui passe pour ramasser, vous avez normalement sur vos chaises des papiers sur lesquels vous pouvez poser vos questions, que je retranscrirai pour les intervenants. Et puis pour ceux qui le souhaitent aussi, Vincent qui est là sur son téléphone, peut recevoir les questions via WhatsApp sur le numéro qui s'affiche là. Pour ceux que ça intéresse, c'est aussi une modalité pour participer ce soir. Le but étant vraiment de prendre le temps d'échanger, de répondre à vos questions et donc il ne faut pas hésiter. Alors, est ce qu'il y a une première question dans la salle ?

Question assistance 1 : Bonjour, je suis une habitante de Saint Loup. Saint Loup est à priori, sauf si je me trompe, la principale commune impactée par le tracé. Je m'interroge sur le côté démocratique et si ouvert de la concertation, sachant qu'il n'y a pas de réunion de ce type prévue sur la commune de Saint Loup. Donc en tant qu'habitante, je ne sais pas si je suis la seule à avoir ce ressenti, mais c'est assez méprisant quand même.

Marie Leugé-Maillet : Merci, Je vais prendre des séries de questions comme ça on y répondra au fur et à mesure.

Question assistance 2 : Bonsoir, pourquoi dans l'étude, ne pas avoir associé le contournement Nord-Est d'Avranches ? Simplement en associant dans l'étude, puisque le tracé existait déjà auparavant. Il y avait une réflexion de porter sur ce contournement nord est et l'étude était la même. Après, c'était au conseil départemental de trancher quelle priorité est donnée, mais au moins ça faisait partie de l'étude.

Marie Leugé-Maillet : Est ce qu'il y a encore une ou deux questions ? Je vais prendre une question, là, et puis après on fera une série de réponses.

Question assistance 3 : Bonsoir à tous, j'habite à Mortain. Vous aviez cité dans votre présentation comme premier objectif le désenclavement du Mortainais. Je n'ai pas bien compris en quoi ça désenclaver le Mortainais ? Ça m'intéresse d'avoir une précision sur comment vous avez défini cet objectif et comment vous pensez y contribuer à travers ces quelques kilomètres. Et puis j'ai une deuxième question, je m'excuse comme ça, ce sera fait. On voit que le point de raccordement Sud de ce projet n'est pas raccordé à l'A84 comme le projet initial avait été prévu. Là, il va se retrouver sur un petit segment qui alimente la zone commerciale. Est-ce que vous avez prévu dans vos études d'impact les conditions pour éviter qu'il y ait un goulet d'étranglement à ce niveau-là ? Ce qui pourrait être contre-productif en termes de service, merci.

Marie Leugé-Maillet : Merci. Ce que je propose, c'est qu'on fasse cette première série de réponses. Il y avait une première question sur le choix de la localisation des lieux de réunions publiques.

Axel Fortin Larivière : Je vais répondre à Madame, et puis peut être que aussi Monsieur Boussion pourra lui répondre. Alors, il n'y a aucune volonté de mépriser qui que ce soit en fait, dans cette concertation. Bien évidemment, en tant que citoyens élus, nous essayons d'écouter le plus possible et c'est pour ça que nous sommes là. Donc je vous remercie pour votre question. En ce qui concerne la concertation et son organisation, l'objectif c'est d'arriver à toucher un maximum de personnes au niveau du territoire. Donc en termes de logistique et en termes de réunion et de capacité à accueillir le plus de personnes possibles dans un laps de temps qui ne soit pas non plus trop long, on va dire pour le temps de travail, on se questionne sur la meilleure manière de positionner, les réunions publiques, les dossiers et un certain nombre de de présence en mairie pour que tout le monde puisse avoir la possibilité. Alors c'est vrai que ça nécessite pour certaines personnes de faire quelques kilomètres pour se rendre à certaines réunions. Mais l'objectif est vraiment d'arriver à avoir tout le monde et qu'en plus de ça, au sein même d'un groupe comme le vôtre, aujourd'hui, on est le plus possible d'avis différents pour qu'ils puissent effectivement avoir des échanges. Sur la commune dont vous parlez, effectivement, l'impact a l'air d'être le plus important. Si on venait directement sur cette commune, on s'attend véritablement à avoir plein de gens qui vont dire bah oui, c'est un impact, on est forcément contre. On préfère effectivement dans ces cas-là organiser, je dirais quelque part des rendez-vous un peu plus larges, sur des territoires un peu plus larges pour pouvoir avoir les informations et les avis de tout le monde en même temps. C'est à dire à la fois les gens qui argumentent, le fait d'être contre un projet, mais aussi les gens qui argumentent le fait d'être pour un projet, parce que ça permet effectivement d'échanger, à chacun son ressenti, ses besoins et sa vie par rapport à un changement du territoire.

Marie Leugé-Maillet : Est-ce que Monsieur le Garant voulait compléter sur cette question du choix ?

Bruno Boussion : Je veux bien compléter parce que dans mon rôle de garant, il y avait effectivement de déterminer, de préconiser des modalités. Donc quelque part, vous m'interpellez parce que ce n'est pas une modalité que j'ai préconisée, non pas sur le lieu, bien sûr. Je disais que, en tant que garant, c'était mon rôle de préconiser des modalités. Et honnêtement, quand on est arrivé à discuter de ça avec une situation d'une réunion sur saint Martin Des champs, ça me paraissait quand même intéressant. Saint Loup est juste à côté, vous avez quoi à trois kilomètres ? Quatre kilomètres pour aller à Saint-

Martin-des-Champs ? Donc ça ne me paraissait pas être quelque chose qui était handicapant. Et c'est vrai que l'intérêt est d'avoir des réunions où il y ait un maximum de personnes, pour qu'il y ait des échanges et que vous puissiez entendre les positions pour les positions contre, et c'est ça qui fait la richesse du débat. Voilà, pour ma part, je ne trouvais pas que c'était le but de vous exclure. Pas du tout.

Marie Leugé-Maillet : Sur la question du contournement Nord-Est, c'était peut-être la question sur laquelle vous vous apprêtiez à répondre.

Olivier Zamouth : Tout à fait. Je faisais ça dans l'ordre, effectivement sur le contournement Nord-Est, c'est une bonne question puisqu'effectivement le département s'est posé la question. Alors, ce qu'il faut bien comprendre au départ, c'est que on utilise, on profite en quelque sorte des acquisitions foncières maîtrisées par l'Etat pour le projet de déviation autoroutière. Mais en aucun cas le département n'a vocation à assurer le service qui était envisagé et donc notamment à assurer la totalité d'un contournement d'Avranches. Cela étant, il y avait aussi au Nord-Est, même si le mode de maîtrise des emprises foncières n'était pas le même, il y avait aussi des possibilités. Le sujet a été regardé, est-ce qu'on fait plutôt de Nord-Est, est-ce qu'on fait plutôt Sud Est ? On s'est rapidement rendu compte que, au Nord-Est, il y avait beaucoup trop de zones humides, notamment lorsqu'on arrive dans le secteur de Pont pour se raccorder au réseau existant. Beaucoup trop de zones humides pour que le projet soit viable et ait la moindre chance d'aboutir. Donc par pragmatisme et de façon très consensuelle dans les discussions qu'on a pu avoir avec les élus locaux, le projet du département s'est orienté vers l'emprise du sud est qui a été parfaitement maîtrisée d'ailleurs et à donc à privilégier ce demi-contournement si je puis dire.

Marie Leugé-Maillet Alors on va juste finir de répondre à la série de questions. Ensuite, c'était les questions de Monsieur sur l'effet d'engorgement, et puis sur vraiment, est ce que ça désenclave le Mortainais ?

Olivier Thirion : Sur l'effet goulot d'étranglement, alors si le tracé s'arrête aussi au niveau de la RD 103, c'est aussi parce qu'entre la RD 103 et l'A84, il y a un secteur qui est pas mal couvert par des zones humides. On commence à s'approcher assez dangereusement de la Sélune. On est sur des zones qui environnementalement sont complexes. Ça rajoutait aussi forcément au coût des travaux, parce que gérer un

échangeur sur l'A84 et un échangeur c'est plusieurs millions d'euros. Ce n'est pas comme un carrefour giratoire, c'est un coût non négligeable aussi. Effectivement, comme vous le soulignez, le trafic va arriver aussi sur le giratoire sud de la zone de la Baie qui est déjà un peu saturé à certaines heures. Évidemment, ça c'est des choses qui seront regardées plus en détail lors des études ultérieures sur le trafic.

Marie Leugé-Maillet : Sur le Mortainais, est ce que Monsieur Zamouth vous voulez répondre ?

Olivier Zamouth : Oui, sur le désenclavement du Mortainais, vous aurez peut-être remarqué que dans le diaporama tout à l'heure, Mortainais était écrit entre guillemets et que dessous il était indiqué que ça concernait plutôt le secteur de Juvigny. Et effectivement, depuis de nombreuses années, les contacts que nous avons avec les entrepreneurs du secteur, avec les élus locaux du secteur, font état d'un certain désenclavement du Mortainais, au moins un désenclavement relatif par rapport à d'autres parties du territoire manchois. C'est pour ça que cet objectif, cet argument, je le répète, qu'on a ressenti avec force comme venant de la part du territoire. C'est pour ça que cet objectif a été repris dans le cadre du projet. Il ne nous a pas échappé que ce n'est pas le seul objectif. Et bien entendu, lorsqu'on est à l'Est, plus on va vers l'est du Mortainais, moins le projet n'apporte d'intérêt. Pour autant, il permet quand même un accès vers Rennes dans la direction de l'ouest et du Sud. Un accès bien plus favorable et qui est à même d'être fortement apprécié par les entreprises. En tout cas, c'est ce qu'elles nous ont dit avec force.

Axel Fortin Larivière : Juste pour finir de compléter sur les quatre questions, sur l'ensemble des projets routiers, qui sont des demandes généralement des territoires. Il était nécessaire, au vu aujourd'hui de la nouvelle réglementation, de toutes les nouvelles réglementations environnementales et tout ce que vous pouvez entendre comme difficultés, on va dire pour déposer des dossiers et avoir des autorisations. La déclaration d'utilité publique, c'est vraiment l'Etat qui va nous autoriser à faire les travaux parce qu'il considère que le projet qu'on apporte avec les détails qu'on apporte, va apporter quelque chose au territoire de plus important que ce qu'il va retirer au territoire. C'est à dire qu'effectivement on est sur un équilibre qui s'appelle la valeur ajoutée nette du projet. Donc on doit effectivement apporter ce genre de choses. C'est pour ça aussi que, par rapport à des projets qui datent depuis un certain temps, déjà dans un premier temps, on

s'est interrogé sur l'ensemble des besoins auxquels le projet pouvait répondre. Donc c'est pour ça aussi qu'on en a gardé le plus grand nombre, même si effectivement, de manière précise, le projet ne répond pas, on va dire, à un désenclavement total du Mortainais, mais apporte une solution effectivement qui n'existe pas aujourd'hui quand même.

Marie Leugé-Maillet : On va reprendre une série de questions. Je crois qu'il y avait Monsieur devant, et puis je vois Madame juste derrière et puis on prendra, voilà, ça fera une série de trois, si vous avez des petits papiers, n'hésitez pas à vous signaler.

Question assistance 4 : Bonjour, j'habite Romagny. Vous n'avez pas peur d'augmenter la circulation quand on prend le bois d'Apilly ? Ça tombe à la carrière de chez l'aîné, en base ? Parce que plus ça va et plus il y a de camions qui circulent sur cette route-là. Vous ne craignez pas que ça augmente encore la circulation, si vous ne faites pas de travaux de ce côté-là ?

Marie Leugé-Maillet : Très bien. Je crois que madame derrière avait une question également.

Question assistance 5 : J'habite à Juvigny les Vallées. Tout à l'heure, vous parliez de l'échangeur, que ça coûtait, mais on pourrait peut-être voir un demi-échangeur ? Quelqu'un qui quitte l'autoroute pour aller directement à la fin de votre projet.

Marie Leugé-Maillet : Et puis il y avait une question, là, monsieur.

Question assistance 6 : Bonjour, je suis habitant de Saint Loup aussi, au même titre que madame Lecluse. Je suis venu à cette réunion parce que je suis particulièrement touché par ce projet, puisque mon habitation va se situer entre 50 et 80 mètres du trajet. Donc je ne vous cache pas que je suis très inquiet, mais aussi très en colère, avec une simple question. Pour l'instant, quand on voit le coût exorbitant du projet de près de 14 millions d'euros, quand on demande aux Français de se serrer la ceinture à côté, ne serait-il pas plus judicieux, quand on voit aussi l'état déplorable des routes parce que 7000, on peut se vanter des 7780 kilomètres de routes départementales dans la Manche qui est le département qui compte le plus de routes départementales. Mais en tant que médecin généraliste, je me déplace tous les jours sur le territoire, je fais des visites à

domicile et quand je vois l'état déplorable des routes, elles sont catastrophiques. L'entretien des routes, qui est catastrophique, perfectible. Ne serait-il pas judicieux d'utiliser les routes déjà existantes, de les aménager et d'améliorer justement la circulation sur ces trajets ? Je pense notamment par exemple, à la D103 qui passe direction Saint Quentin qui est une route exploitable par les camions il me semble, et qui peut rejoindre la D45 puis la D5 en contournant notamment Saint-Quentin-sur-le-Homme et rejoindre cette route pouvant donc, dans un premier temps saint ovin et ensuite la route pour aller vers Juvigny. Voilà, ça sera une première question.

Marie Leugé-Maillet : Merci pour ces questions. Peut-être qu'on va y répondre. Il y avait une première question sur le risque d'augmentation du trafic.

Olivier Thirion : Vous parlez, je pense de la RD 104, je crois du côté de la carrière sur la partie nord, au nord de la RD5, c'est ça ? C'est de ça qu'on parle ? Oui après ça, j'étais en train de regarder sur les cartes de trafic, on a une légère augmentation, effectivement, un petit peu sur ces routes-là qui est pas énorme, mais on a quand même une petite augmentation. Effectivement, il faut la regarder, elle est plutôt bien dimensionnée sur la partie basse, mais effectivement sur la partie haute un peu moins. Il faudra évidemment qu'on regarde si cette partie-là doit être aménagée ou pas dans la suite des études.

Marie Leugé-Maillet : Il y avait une question sur la possibilité de faire un demi-échangeur.

Olivier Thirion : Alors tout est possible, tout est réalisable. C'est comme tout à l'heure, je vous expliquais tout à l'heure le demi-échangeur, il y aura toujours un impact environnemental sur les zones humides qui sera toujours très important. Donc ce que je vous disais sur l'impact environnemental tout à l'heure perdure avec un demi-échangeur ou un échangeur complet. C'est l'effet sera un peu réduit, mais ça sera à peu près le même globalement. Et d'autre part, en termes de coût, on est quand même sur des coûts qui restent quand même toujours très importants.

Marie Leugé-Maillet : Et puis c'est ça, je pense qu'il y a la question de monsieur sur l'opportunité même du projet, la question de l'entretien des routes.

Axel Fortin Larivière : C'est justement en fait, à travers vos interventions qu'on enrichit le projet. On a parlé effectivement de solutions d'évitement, de réduction, de compensation. Moi, je vous invite, effectivement, et là ça a été enregistré, à aussi exprimer ce genre de possibilité, parce que oui, il y a la possibilité de faire des nouvelles routes, mais comme vous dites, il y a la possibilité aussi d'en aménager celles qui sont existantes. Il faut quand même voir que certaines routes existantes n'ont pas le gabarit, en tout cas n'ont pas forcément été conçues au départ pour prévoir une augmentation importante de leurs dimensions pour pouvoir avoir des augmentations, parce que nous généralement, on ne voit que la couche de surface sur laquelle on roule. Mais il y a aussi toute la partie qui est dessous, qui a été pensée à une certaine époque pour un certain nombre de véhicules et encore moins pour des camions. Donc, je dirais quelque part, c'est à réfléchir. Nous avons aussi beaucoup de routes qui sont bordées de haies ou bordées de champs sur des propriétés qui ne nous appartiennent pas. Donc, je dirais, globalement, à partir du moment où on envisage d'agrandir des routes pour ne pas en faire d'autres, ça a d'autres impacts qu'il faut qu'on prenne en compte. Mais toutes les solutions effectivement sont bonnes et sur d'autres concertations justement, on a eu plein de retours qu'on a étudiés, qu'on n'avait pas forcément intégrés sur le sujet.

Axel Fortin Larivière : Je rappelle aussi, on pourrait rappeler rapidement l'historique du projet, mais c'est un projet à un moment donné qui a été discuté entre un certain nombre d'élus à l'époque, certains représentants du territoire, qu'il y a encore des besoins qui ont été exprimés pas plus tard qu'il y a environ un an et demi, deux ans. Il y a eu une délégation aussi d'un certain nombre d'élus qui sont revenus voir le département en disant "nous on attend des choses de la part du département, vous êtes engagés". Donc nous, on s'est engagés à faire les études, on s'est engagé effectivement à regarder le projet, cette faisabilité et on s'est engagé à concerter. Donc, on est en train de répondre à un besoin qui ne correspond effectivement pas à tout le monde, qui pose des problèmes. Je peux comprendre aussi totalement la colère à partir du moment où on est fortement impacté. Mais justement, c'est l'objectif, c'est de regarder tous ces sujets là et d'arrondir, si c'est possible, un certain nombre de sujets. On l'a vu, on l'a fait sur d'autres concertations. On avait des projets beaucoup plus importants, je pense à Saint-Lô, Coutances et au gré des discussions qu'on a eues avec les habitants, les rappels et les études. Et quand on a regardé tout ça, on a changé un certain nombre de choses. Donc, merci pour le retour, ça a été enregistré. Pour le moment, je ne peux pas vous donner de solution sur la faisabilité de la solution que vous apportez.

Marie Leugé-Maillet : Alors, est ce qu'il y a d'autres questions ? Je pense madame, je vais prendre la question de Madame d'abord, qui n'a pas encore parlé.

Question assistance 7 : Bonjour, je voulais revenir sur l'histoire du contournement Nord parce que pour moi, c'est un projet qui est un petit peu abandonné un peu vite. Effectivement, je suis d'accord avec le monsieur. Il y a ce qu'on appelle nous communément la route de Pont. Pour moi, c'est une route qui est très fréquentée, qui amène beaucoup de circulation de poids lourds et qui n'est pas du tout adaptée aujourd'hui à la circulation qu'on va accueillir. Le deuxième point, ça concerne les services de secours que vous mettez en avant. Je ne vois pas comment les travaux avec le contournement par le Sud-Est permettent de désenclaver le centre de secours, le SDIS d'Avranches, Ni Mortain, ni Juvigny. Les casernes vont toujours avoir besoin de repasser par cette route de Pont puisque l'hôpital est au nord. Donc là, au niveau service de secours, je ne vois pas du tout l'intérêt. C'est pas bon du tout quoi. Enfin à mon avis.

Marie Leugé-Maillet : Merci. Il y a une question-là. Et puis après je prendrai votre question, monsieur.

Question assistance 8 : Au début du mois de septembre 2024, le président du Conseil départemental a déclaré dans la presse "Nous sommes dans un état de survie. Les clignotants passent de l'orange au rouge. La situation de l'enfance s'est dégradée. Le budget a explosé entre 2019 et 2024, passant de 55 à 90 millions d'euros, soit 61 % en cinq ans". Et poursuivre qu'il fallait absolument limiter ses dépenses. Parallèlement, on lance un projet de contournement routier à 14 millions d'euros minimum plus 950 milles euros, si voies de dépassement de 1100 mètres. Moi ma question c'est où va t on prendre ces 14 millions d'euros ? On met dans la balance la protection de l'enfance. Pour travailler un peu dans ce secteur, je peux vous dire qu'il y a énormément d'enfants qui ne peuvent consulter un psychologue, un psychiatre, parce que tous les services publics et gratuits sont archis surchargés. Donc construire une route dans ce contexte, j'ai beaucoup de mal aussi à comprendre. Il faut savoir que par exemple, il y a deux à trois ans d'attente pour un enfant, pour consulter un psychologue, être pris en charge au CMP ou Smpa alors qu'il y a des besoins qui sont en explosion. Voilà, Donc je ne sais pas si

construire une route pour désenclaver le Mortainais, on n'a toujours pas bien compris ce que ça voulait dire désenclaver. Moi je ne sais pas. Voilà.

Marie Leugé-Maillet : Merci madame. C'est très clair. Monsieur, vous aviez, il me semble, levé la main.

Question assistance 9 : J'habite justement sur Appilly. Je peux vous dire que les secours, ils passent tous les soirs régulièrement, plusieurs fois. Donc c'est vraiment un axe prioritaire pour les secours. Je ne sais pas si vous avez questionné les secours, mais quand vous parlez d'accidentologie, vous vous référez aux chiffres des gendarmes. Mais il y a beaucoup de constat à l'amiable aussi de fait. Je peux vous dire que j'habite dans le haut de Appilly et ça accroche assez souvent quand même. Et d'autre part, on a carrément des bouchons, des blocages entre les tracteurs agricoles aussi qui sont fortement présents et les poids lourds qui sont assez nombreux. Je constate des bouchons sur plusieurs dizaines de mètres, cinquantaine de mètres même. Et puis je suis inquiet pour l'avenir parce que c'est une circulation qui va s'accroître, j'imagine. J'ai une deuxième question donc j'ai du mal à comprendre aussi ces 14 millions d'euros et qu'on ne fasse qu'un demi-périph d'Avranches, si on peut dire. Pourquoi ne pas avoir déjà pensé le projet dans sa totalité ? C'est un peu dommage.

Marie Leugé-Maillet : Merci. Alors sur la question de la sécurité, je pense qu'il y avait deux questions. Comment ça a été travaillé avec les services de secours et les effets attendus ?

Olivier Zamouth : Alors sur les services de sécurité, comme cela a été dit tout à l'heure, nous avons un travail, dédié, je crois que c'est la semaine prochaine, je ne vais pas dire de bêtises, avec les pompiers, avec les gendarmes pour mesurer avec eux les impacts, pour mesurer leurs attentes et être en capacité de caractériser tout ça. Pour mémoire, le centre de secours d'Avranches a été construit là où il est construit, parce qu'il y avait à l'époque, le projet de contournement autoroutier. S'il n'y avait pas eu ce projet, bien évidemment, le centre de secours n'aurait pas été construit là, parce qu'il est quand même relativement excentré par rapport au lieu d'intervention. Et les lieux d'intervention des pompiers, ce ne sont pas les pompiers ne vont pas intervenir à l'hôpital, les pompiers vont intervenir n'importe où sur le territoire où il y a besoin de leur aide. Et là, effectivement, depuis ce lieu-là, ils peuvent être amenés à rejoindre l'hôpital. Mais la

liaison caserne hôpital n'est pas forcément l'axe prioritaire à envisager dans ces dans ces circonstances. Cela étant, une fois encore, la semaine prochaine. Nous avons un travail dédié qui permettra d'infirmier ou de confirmer tout cela.

Bruno Boussion : Je me permets de compléter votre réponse en précisant que toutes les réunions qui sont faites, et notamment les réunions thématiques où forcément tout le monde ne sera pas là, feront l'objet de comptes rendus qui seront mis en ligne. Donc ça veut dire que vous aurez l'information de ce qui a pu se dire dans ces réunions thématiques.

Marie Leugé-Maillet : Monsieur Fortin la Rivière, est ce que vous vouliez compléter sur la sécurité ? Et puis après, il y a la question sur les finances du gouvernement et la priorisation des sujets.

Jacky Bouvet : Les finances du département, qui sont liées avec des décisions gouvernementales. Alors effectivement, vous avez raison, on peut toujours se poser la question, le département de la Manche, c'est un budget d'un peu plus de 600 millions d'euros, donc c'est un budget important. Donc il faut mettre au regard les 14 millions du projet alors qu'ils peuvent évidemment se discuter. Et c'est tout l'intérêt de la concertation et des échanges que nous avons ce soir, et notamment des réunions publiques. Jean MORIN quand il s'est exprimé, c'était aussi une sonnette d'alarme au niveau du gouvernement pour attirer l'attention de tout le monde, puisqu'effectivement, c'est une situation qui est inédite. Pour autant, ça ne doit pas empêcher les départements d'avoir des projets d'investissement. Alors ce soir, on parle de route et on peut être d'accord, on peut ne pas être d'accord et c'est tout l'intérêt de cet échange-là. Mais on ne peut pas ne pas continuer à avoir des projets pour les habitants du département de la Manche. Il conviendra que vous avez vue dans le pas de temps, ça ne va pas se décider demain matin. On a encore eu beaucoup de temps devant nous. Il faudra que les temps d'échange que l'on a ici soient synthétisés et c'est le travail qui va être fait, notamment par le garant. Et le département aura une position à prendre avant l'été en session de juillet, si ma mémoire ne me fait pas défaut. Quand on a vu la frise tout à l'heure. Et tous ces éléments-là seront bien évidemment pris en compte. Mais ça veut dire que si le département se retranche uniquement derrière le volet financier qui est important et qui sera nécessaire, que ce soit pour un réseau routier ou pour autre chose, il ne se passera plus rien dans les départements. Et quand Jean Morin dit qu'il y a des départements qui

sont dans des situations très compliquées, c'est une réalité. Aujourd'hui, le département de la Manche s'en sort moins mal que d'autres, donc tant mieux. Et on a toujours aussi cette incertitude-là. Mais aujourd'hui, c'est aussi d'aller de l'avant. Et je le rappelle, et je crois que c'est un message que j'avais aussi passé quand on avait fait le contournement Sud-Ouest de Cherbourg. C'est un projet, il est proposé, il est sur la table. C'est le moment de s'en saisir. Il y a la réunion de ce soir, mais il y a aussi tous les éléments qu'il va falloir porter à connaissance par les moyens qui ont été évoqués tout à l'heure, de façon à ce que, au bout du bout, il y a une décision de prise en disant ; voilà, il y a eu une consultation, les gens sont plutôt d'accord, on continue d'avancer, on y va. Si c'était l'inverse, le projet n'ira pas au bout. Je suis très transparent avec vous. Axel a très bien expliqué tout à l'heure sur l'axe Saint-Lô Coutances. Si vous voulez, quand on fait des réunions publiques, il y a parfois des messages qui sont véhiculés en disant de toute façon, vous faites une concertation, vous savez exactement où vous allez passer, tout est plié, tout est fait, non. Et sur l'axe Saint-Lô coutances, c'est exactement ce qui s'est passé. On a tenu compte de ce qui a été dit. Le projet s'adapte en fonction des échanges que nous avons et c'est tout l'intérêt de ces réunions publiques. Et je vous remercie d'être présents parce que c'est hyper important qu'on soit pour ou qu'on soit contre, on est là pour en échanger. Il faudra verser toutes vos remarques pour cette concertation. C'est des éléments qui sont hyper importants. Et sur la partie budgétaire, oui, c'est un élément, il est important certes, mais ce n'est pas la seule porte d'entrée. Et je rappelle la différence qu'il y a entre les 14 millions d'euros et le budget global du département. Voilà, c'est 14 millions, c'est important, c'est vrai, mais par rapport au budget du département, je pense qu'il y a la possibilité de l'inscrire après l'opportunité. C'est à vous d'en décider. Nous, nous sommes là pour échanger et essayer de vous apporter le maximum d'informations sur le sujet.

Marie Leugé-Maillet : Pardon oui, c'est ça. Alors une réponse, puis après on reprendra une série de questions. J'ai aussi une question par écrit. S'il y en a d'autres, n'hésitez pas à me le signaler.

Axel Fortin Larivière : Non, je vais juste répondre par rapport au coût des projets routiers et en règle générale plutôt aux responsabilités du département. Notre République est organisée effectivement avec plusieurs collectivités qui ont des responsabilités. Elles ne sont pas partagées. La région a ses responsabilités, le département a ses responsabilités. Les agglomérations, les communes, Monsieur et mesdames les maires

qui sont présents le savent très bien. Et nous devons effectivement répondre et c'est ça en fait, le travail budgétaire le plus important. C'est d'arriver à maintenir un équilibre tout en étant conscient qu'il y a des problématiques. Pour poursuivre ce sujet-là, je suis tout à fait conscient qu'il y a des axes routiers qui méritent très clairement qu'on se pose dessus et les services qui y travaillent, les 450 agents du département, qui sont des gens qui vivent dans le territoire, sont aussi conscients de ce genre de choses. Mais quand on voit aussi ailleurs et qu'on discute avec des gens, on peut quand même montrer qu'on a, contrairement à ce que vous disiez, de très bonnes quand même belles routes et qu'il faut toujours quelque part, on va dire investir, dépenser effectivement de l'argent pour maintenir aussi des voiries qui sont très importantes dans notre territoire, ne serait-ce que pour la vie au quotidien, parce qu'on le voit très bien, il suffit qu'on ait en plus dans votre territoire, ça arrive plus souvent beaucoup de neige pour qu'on se rende compte à quel point les routes en bon état, c'est vraiment important au quotidien, quelles que soient les sujets. Donc voilà on essaye d'équilibrer au mieux effectivement et prendre en compte l'ensemble des avis de tout le monde. C'est ce qu'on fait ce soir.

Marie Leugé-Maillet : Est ce qu'il y a d'autres questions dans la salle ? je vais prendre la question monsieur.

Question assistance 10 : Oui, là, dans le Bois d'Apilly vous aviez acheté le terrain, vous l'avez revendu. Ça fait plusieurs projets comme ça qu'on entend, on entend parler de l'A69. Le terrain a été acheté, les travaux ont été faits à 70 %. Est-ce que, à chaque fois que vous faites un projet comme ça, vous allez jusqu'au bout, mais vous ne commencez pas les travaux avant que vraiment le projet soit bien défini. C'est important de savoir parce que c'est quand même avec les sous du contribuable qu'on joue là.

Marie Leugé-Maillet : Merci Monsieur.

Question assistance 11 : Bonjour, je suis président de la section urbanisation à la FDSEA et je siège en CDPENAF. Je voudrais revenir sur la consommation de surface parce qu'on nous parle de la ZAN. Ça va rentrer dans la surface de consommation du PLUI qui est en construction ou ça va rentrer dans les enveloppes d'intérêt régional ou national.

Marie Leugé-Maillet : Merci. J'ai une dernière question-là, et puis après je vous laisse répondre. Merci.

Question assistance 12 : Oui, je voulais savoir par rapport aux entreprises en fait qui sont situées sur le Mortainais et en particulier sur Juvigny. Est-ce que vous savez combien d'entreprises sont vraiment intéressées par le projet ? Quelles étaient leurs motivations, enfin économiques bien entendu. Mais concrètement, est ce que ça leur amène plus de clients ? Est ce qu'ils vont vendre plus ? Est-ce que ça va leur permettre de se développer ? Et quel est l'impact ? Quel est l'impact réel de ce projet sur leur développement ? Voilà.

Marie Leugé-Maillet : Merci. Alors il y a plusieurs questions. Il y avait une question sur juste une précision. Quand on a parlé du Zan, ce serait bien de le définir pour tout le monde, parce que c'est un peu être un terme qui n'est pas connu par tous, mais peut-être déjà une première question sur comment sont faites les études, comment on gère le risque, notamment la référence à l'A69.

Olivier Zamouth : Par rapport l'A69, on n'est pas là pour critiquer la façon dont sont gérés les sujets par les autres. Il est clair que le maître d'ouvrage a pris certains risques en lançant des travaux sans que n'ait été purgée l'ensemble des recours, avec un risque d'issues défavorables qui était très réel. Après on peut en penser ce que l'on veut. Le département n'est pas dans la gestion de ces projets, sur ce type de stratégie, tout simplement. Par exemple, lorsque nous sommes intervenus sur la déviation de Marcey, et sur la déviation de Sartilly, nous l'avons fait après que la DUP de 2006, si ma mémoire est bonne, ait vu l'ensemble des recours dont elle avait fait l'objet, vu ses recours purgés. Voilà pour vous donner un exemple. Il y avait une autre question, c'était sur le ZAN et sur l'imputabilité à l'enveloppe régionale ou pas, évidemment pas nationale, C'est complètement hors de portée. Il est très clair que le projet ne sera pas imputé sur l'enveloppe régionale qui revient.

Marie Leugé-Maillet : Peut-être pour tout le monde. Oui, parce que le ZAN, vous savez ce que c'est mais, je ne suis pas sûre que tout le monde sache. Donc ZAN Zéro Artificialisation Nette. Qu'est-ce que ça veut dire alors ?

Olivier Zamouth : Zéro artificialisation nette, ça veut dire que nous sommes sur une trajectoire de consommation de l'espace qui doit être obligatoirement en baisse et l'ensemble des documents d'urbanisme doit prendre cela en charge. Et lorsque l'on fait un projet routier comme celui que nous vous présentons aujourd'hui, nous consommons de l'espace, et cette consommation d'espace rentre dans la même enveloppe que la consommation d'espace pour faire des lotissements, pour faire des salles polyvalentes, pour faire des équipements publics, pour faire des entreprises, des zones industrielles ou des implantations industrielles, bien évidemment. Et donc c'est quelque chose qui aujourd'hui doit être regardé d'extrêmement près. Zéro artificialisation nette, ça veut dire qu'on va un jour, je ne sais plus si c'est 2030 ou 2050. En 2050, toute artificialisation devra s'accompagner d'une désartificialisation à hauteur de la même surface au moins, ce qui est quelque chose d'extrêmement contraignant. Et donc, effectivement, un moment, tout à l'heure, Monsieur, vous posiez la question de l'utilisation des crédits budgétaires et ce qu'il vaut mieux faire des routes, ou madame, pardon, ou mettre de l'argent sur la protection de l'enfance, etc.

Olivier Zamouth : Ce sont des vraies questions. Et aujourd'hui, par l'intermédiaire de ce ZAN, arrive une autre question, c'est que l'espace disponible, c'est une ressource au même titre que la ressource budgétaire. Et donc cette ressource, est-ce qu'elle est mieux employée pour faire des routes, pour faire du développement industriel, pour répondre à la demande de la population d'avoir des lotissements, pour se loger. Ce sont des vraies questions. Et donc j'en reviens à la réponse à votre question, monsieur. Le projet ne sera clairement pas imputable à l'enveloppe régionale qui permet de mutualiser au-delà des territoires, qui permet de mutualiser à l'échelle de la région pour des projets de plus grande ampleur. Ce ne sera pas le cas parce que la Région a défini ce que sont les projets d'intérêt régional et ce n'est pas le cas auxquels ils participent financièrement d'ailleurs, et ce n'est pas le cas de ce projet. Donc par rapport à ça, la réponse est La réponse est assez claire, malheureusement.

Marie Leugé-Maillet : Alors avant de répondre à la question de Monsieur sur l'impact du développement économique, les études qui ont été faites, il y avait une demande de savoir si sur la deux fois une voie, tout serait à 80 kilomètres heures ou si sur la partie des dépassements, ce sera à 90 kilomètres heures. Globalement, quelle sera la vitesse prévue si le projet voit le jour.

Olivier Thirion : On reste sur l'application du code de la route, donc il y a 80 kilomètres heures quand on est à double sens et sur des créneaux de dépassement dans la partie en dépassement, c'est une limitation à 90, effectivement.

Marie Leugé-Maillet : Et donc ensuite, il y avait la question de Monsieur sur le développement économique qui, je crois, avait suscité des réactions. Donc on reprendra des questions.

Jacky Bouvet : Pardon, peut-être par rapport à la question de monsieur. J'ai vu la main de monsieur se lever au fond de la salle. C'était peut-être pour apporter quelques éléments sur le secteur de Juvigny.

Axel Fortin Larivière : Juste, tout à l'heure, nous avons parlé effectivement de la position des secours par rapport à ce projet qu'on a intégré effectivement comme étant un besoin auquel le projet doit répondre. Vous nous posez la question effectivement en ce qui concerne le développement économique, donc, dans le premier cas du SDIS, de la gendarmerie, des problématiques de sécurité, il y a un atelier, avec justement le SDIS d'inviter, la gendarmerie est invitée, toutes les personnes qui pourraient effectivement avoir les compétences, sur ces sujets-là qui vont venir, comme vous concerter et discuter sur ces enjeux-là. Ça sera de même lors d'un atelier, à travers l'invitation de toutes les entreprises sur le territoire, de venir discuter pour apporter aussi toutes les informations nécessaires, comme le disait Monsieur Boussion, soit être contre et donner les arguments contre, soit être pour et donner les arguments pour. On est vraiment dans une période de concertation. Le projet ne va pas démarrer demain, ça c'est certain. Tant qu'on n'a pas de DUP, on ne commencera aucun travaux. Et si on n'apporte pas la preuve, effectivement, en tout cas si on ne monte pas le dossier nécessaire pour dire, voilà tout ce que le projet va pouvoir apporter à la région, ce que vous nous donnez, l'autorisation, ce que vous nous donnez, cette déclaration d'utilité publique, il n'y aura pas de travaux, il n'y aura pas d'argent de dépensé. On est justement en train de présenter le projet et de partager ce projet pour savoir ce qu'on va en faire.

Jacky Bouvet : Alors de mémoire, l'atelier lié à l'économie doit avoir lieu après-demain. Jeudi, c'est ça, oui, c'est ça.

Marie Leugé-Maillet : Ça sera précisé, Monsieur, allez-y

Question assistance 13 : Ancien chef d'entreprise. Je viens en plus apporter un témoignage plutôt que de poser une question. J'avais une entreprise créée en 94, en 95 avec les élus de Juvigny, nous avons choisi de nous implanter à Juvigny-le-Tertre parce qu'à cette époque-là, il y avait le contournement Est de l'A84 qui était prévu, qui était sur le projet. Ce qui nous permettait, nous Juvigny, de nous mettre à moins de 20 minutes de l'A84 pour rejoindre soit Rennes, soit Caen, ce qui était encore très raisonnable par rapport à la circulation. Le contournement est d'Avranches, a été donc abandonné, mais ça nous a posé des problèmes au niveau de notre entreprise qui s'est développée. Et en 2019, vu la croissance de l'entreprise, nous avons choisi de nous délocaliser de Juvigny parce que ce problème routier était devenu un poids non négligeable. Voilà. Et donc, effectif en 2023, si bien qu'aujourd'hui c'est 50 équivalents temps complet de moins sur Juvigny-le-Tertre avec tout ce que ça entraîne et entre autres. Comme c'était des gens qui venaient travailler d'assez loin, ils utilisaient les repas faits par deux traiteurs. Donc on était à peu près entre 400 et 500 repas mois, ce qui n'était pas négligeable. Et après notre départ, les deux traiteurs, il n'y a pas que ça non plus. Il ne faut pas dire que c'est lié à ça, mais les deux traiteurs sont fermés aujourd'hui. Donc voilà ce que c'est le désenclavement de Juvigny terres, et à quoi ça sert de pouvoir avoir une infrastructure routière et autoroutière suffisante pour tous ces pays, pour tous ces gens comme nous qui sommes un peu loin des routes.

Marie Leugé-Maillet : Merci de ce témoignage.

Question assistance 14 : S'il est possible de compléter ce que vient de dire Monsieur Lejard. Moi je suis chef d'entreprise à Juvigny Les Vallées, recycleur automobile, et j'ai aussi une entreprise de transport. Et donc la moins mauvaise des solutions pour accéder à l'A84, c'est de traverser Saint-Quentin-sur-le-homme. En voiture ça se fait bien, voilà, maintenant avec des poids lourds, des portes dix, haut, large, long, c'est pas pratique et c'est très dangereux. C'est surtout ça le problème, parce que là il a été question de l'accidentologie et c'est une réalité. Mais on ne parle pas des rétroviseurs. C'est quand même relativement courant qu'en croisant d'autres camions, il y a des problèmes. Je ne parle pas du bourg de Saint Quentin qui doivent en avoir ras le bol de nous voir passer. Mais bon. Lorsqu'on va à Rennes, je répète, c'est la moins mauvaise solution de traverser Saint Quentin, lorsqu'on vient de Caen en poids lourds, on sort à Jurques, on traverse la ville de Vire, Sourdeval, Juvigny. Donc c'était juste pour compléter ce que disait Monsieur

Lejard, pour le développement économique de notre région. Si ce projet-là va au bout, ce sera un vrai bol d'oxygène. Je vous remercie.

Marie Leugé-Maillet : Merci. J'ai l'impression qu'on avait des témoignages. Je ne sais pas si ça appelle vraiment des réponses. Est ce qu'il y a d'autres questions ?

Question assistance 15 : La gendarmerie sera à quel endroit à Avranches ?

Marie Leugé-Maillet : C'était une précision sur la localisation, mais peut être qu'on peut le montrer sur une carte, ça sera peut-être plus clair. Très bien merci.

Marie Leugé-Maillet : Il y avait une question là.

Question assistance 16 : Moi j'ai une question sur le financement du projet. J'imagine que ça va être financé avec les impôts et je voudrais savoir si ça occasionnerait une augmentation d'impôts. Et aussi, je voudrais savoir s'il y a des recours adressés à ce projet. Est-ce que vous attendrez, à l'inverse de l'A69, que les recours soient purgés avant de faire les travaux ?

Jacky Bouvet : Alors, je vais répondre sur la sur la partie budgétaire. Une bonne nouvelle il n'y aura pas d'augmentation d'impôts pour une raison simple, c'est que les départements n'ont plus aucun levier, aucune manette pour lever l'impôt et procéder à des augmentations. Donc voilà, c'est comme ça. On en est là. Les communes, communautés de communes ou communautés d'agglo, ont la possibilité d'actionner certains leviers. Alors certains le font, certains ne le font pas. Libre à eux en fonction des investissements que ces collectivités ont à faire. Par contre, pour les départements, il n'y a pas de possibilité d'augmenter. Il n'y a pas de levier pour augmenter un impôt qui viendrait financer le projet. C'est notamment aussi une des raisons pour lesquelles l'ensemble des départements de France. Mais on s'éloigne un peu du sujet, tire la sonnette d'alarme, puisque le gouvernement, par le jeu et le biais de transfert de compétences, demande de plus en plus aux départements de faire des choses, mais n'ont pas les compensations financières ou les moyens nécessaires de le faire à chaque fois. Donc il faut faire des choix. Axel l'a dit tout à l'heure, il faut trouver les solutions qui nous permettent de continuer d'avancer sur les compétences qui sont les nôtres. Il y a eu un certain nombre de sujets qui ont été évoqués ce soir, et le département continuera

à travailler en ce sens. Et pour certains projets d'investissement comme le sujet de la réunion de ce soir, le département sera là aussi amené à faire des choix, si vous souhaitez que ce projet aille au bout. Et c'est tout l'objet des temps d'échanges que nous avons ce soir, la semaine prochaine et de venir apporter les éléments dans le cadre de la concertation, et Monsieur Boussion nous fera le retour le moment venu. Et là on fera vraiment un état des lieux. Pour la deuxième partie de la réponse, je vais laisser Olivier répondre.

Olivier Zamouth : Merci président. Tout cela bien entendu, sous réserve de ce que décideront le moment venu les élus, auxquels appartient évidemment la décision. Cela étant, comme je l'ai dit tout à l'heure, lancer les travaux avant que l'ensemble des recours ne soient purgés ne fait pas partie de l'ADN de la collectivité. C'est beaucoup trop dangereux. Ça s'apparente à un passage en force qui peut poser de très grandes difficultés. On va voir comment ça va se finir pour le l'autoroute Castres Toulouse, mais il y a eu d'autres cas douloureux pour des collectivités qui avaient joué avec le feu, Donc c'est pas dans l'ADN de la collectivité et jusqu'à présent on ne l'a jamais fait.

Marie Leugé-Maillet : Alors on va reprendre une série de questions. Oui, juste une petite précision.

Axel Fortin Larivière : Juste compléter que de même, nous ne pouvons pas décider de ne pas faire ou de faire sans être allé jusqu'au bout, effectivement, des différentes études. Ce serait malhonnête que de dire à plein de gens qui nous ont demandé un certain nombre de choses, sur des rapports qui ont déjà été, validés par des élus qui ont été élus par des citoyens quelque part, que de dire Non, non, nous, on décide que on ne le fait pas, on n'étudie pas parce que parce qu'on n'a pas envie. Non, non, on a une responsabilité, comme toutes les responsabilités du département, d'aller jusqu'au bout des sujets pour pouvoir apporter les meilleures informations, les plus vraies possible. Et quand on prend une décision, on essaye d'avoir les meilleures données pour pouvoir prendre la bonne décision.

Marie Leugé-Maillet : Alors on va reprendre une série de questions. Il y a des gens qui ont pris la parole plusieurs fois, d'autres pas encore. Donc si on pouvait faire circuler au maximum la parole. Donc, il y a, monsieur, là, j'avais là deux questions.

Question assistance 17 : Bonjour, secrétaire général adjoint de la FDSEA. Moi, j'ai une question est ce qu'il va y avoir une journée de concertation avec les agriculteurs locaux ?

Question assistance 18 : Je voulais revenir sur les deux projets. Il y a le projet de contournement par l'est d'Avranches. Mais il y a un autre projet qui est en train de se dessiner entre Avranches et Granville. Et je trouve un petit peu dommage que l'ensemble ne soit pas raisonné, puisqu'on a quand même beaucoup de personnes qui sont dans notre région, donc sur Juvigny, Mortain et qui vont régulièrement se déplacer direction Avranches. Et je m'interroge sur la facilité d'accéder à la route future, donc Avranches Granville, puisque là, le contournement se fait vers le sud. Donc est-ce que les gens seraient amenés à descendre vers le sud d'Avranches pour aller reprendre la route de Granville après ?

Question assistance 19 : Et moi je voulais juste rebondir sur ce que venait de dire le monsieur devant. Donc vous parliez en fait justement du passage par Saint-Quentin. Mais je pense en fait que vous ne connaissez pas et ce n'est pas un reproche, c'est tout à fait normal, mais la réalité du terrain. Parce que là où j'habite en fait, la pente, elle va être à peu près de 9 %, voire plus, d'accord. Donc, on va partir de Cromel on va remonter jusqu'en haut, jusqu'à la route de saint Ovin, la D147 ou la D47, je ne sais plus. Et là ça monte tout le temps avec un pic à plus de 9 %. Donc là, ça veut dire que vos poids lourds pourront passer à 30-40 kilomètres heures maximum. Donc je ne suis pas sûr que vous serez forcément gagnant sur la consommation. Et je fais le pari que quand vous viendrez de Rennes, vous passerez par Saint-Quentin-sur-le-Homme toujours, je vous ferai le pari. Ensuite, je rebondis sur ça, vous avez parlé tout à l'heure d'expropriation. Alors, les "quelques expropriations", j'avoue que quand on peut être potentiellement concerné, j'aimerais bien avoir plus de précisions sur ces "quelques expropriations". Quels sont les critères en fait de décision et quels sont les critères qui font que ces habitations peuvent être concernées par ces expropriations ? Je ne sais pas, une distance ? Voilà, j'aimerais bien avoir plus de précisions.

Marie Leugé-Maillet : Merci. Je vais prendre une dernière question courte s'il vous plaît.

Question assistance 20 : Alors ce n'est pas vraiment une question, c'est une remarque. Dans les projections de circulation de nombre de véhicules, à aucun moment on voit

quelque chose qui ressemble à des transports en commun. C'est complètement élué de ce que peut devenir en 2045, le trafic routier. Donc transport en commun, ça peut être des bus, ça peut être des navettes, ça peut être le train, par exemple Avranches Granville, ou si vous voulez aller bosser à Saint-Lô, c'est impossible d'aller bosser à Saint-Lô, de faire l'aller-retour dans la journée. Depuis Avranches, ça prend 2 h, 2 h aller et 2 h retour. Donc peut être que dans la réflexion de construction de route où que ce soit, moi je trouve que pour le moment, les transports en commun, le développement des transports en commun pour réduire le nombre de véhicules, et un peu traité de côté. Voilà, c'est une remarque.

Marie Leugé-Maillet : Merci. Alors il y a plusieurs questions. Il y avait juste une première question pour savoir si le monde agricole était consulté d'une façon spécifique dans le cadre de cette concertation.

Olivier Thirion : Alors, pour répondre de façon très claire et très factuelle, non, il n'y a pas d'atelier spécifique sur l'agriculture. Par contre, évidemment, les agriculteurs sont invités à venir émettre leur avis sur le registre. Et évidemment dans la suite des études, par contre, là, il y aura des études spécifiques sur le monde agricole. J'en ai parlé tout à l'heure.

Marie Leugé-Maillet : On précisera les possibilités de contribution, mais dans le volet contribution, il y a la possibilité de faire des cahiers d'acteurs, c'est-à-dire de contribuer à titre collectif.

Bruno Boussion : Je voudrais me permettre de compléter ce qui vient d'être dit. Là, vous êtes dans une phase de concertation préalable. Ensuite, il y a une prise de décision. Si la décision, c'est de faire, on rentre dans une phase de concertation continue, qui va de la décision à l'enquête publique. Et dans cette phase de concertation continue, les acteurs, le maître d'ouvrage va se rapprocher de tous les intervenants qui vont être directement touchés pour peaufiner son projet, vérifier les demandes que vous avez. Donc, il y a bien une deuxième phase qui va continuer. La concertation ne doit pas s'arrêter à la décision. Elle va jusqu'à l'enquête publique.

Olivier Thirion : Juste pour préciser effectivement, c'est important ce que disait madame Leugé. Il y a le système des cahiers d'acteurs. Je ne vais pas insister beaucoup dessus

tout à l'heure, mais effectivement, la Chambre d'agriculture, la FDSEA en tant qu'entité morale, peuvent déposer ce qu'on appelle un cahier d'acteurs. C'est un document qui fait trois ou quatre pages, qui expose très concrètement les arguments pour ou contre le projet. Ni pour, ni contre, bien au contraire. Donc dans un cahier qui fait quatre pages, trois ou quatre pages qui permettent d'exposer vraiment les contraintes de la profession.

Marie Leugé-Maillet : Il y avait ensuite une question de Madame sur la cohérence entre ce projet et l'axe Granville Avranches.

Olivier Zamouth : Il n'y a pas de mise en lien directe des deux projets. Ce sont deux projets indépendants qui vont vivre leur vie séparément, qui n'ont pas non plus la même ampleur, qui n'ont pas les mêmes enjeux. Olivier Thirion à indiquer tout à l'heure, les chiffres qui sont en jeu. Granville Avranches, on a des pointes à 20 000 véhicules jour. Là, le nouvel axe va accueillir entre 4500 et 5000 véhicules jour. Donc on ne parle pas exactement de la même chose. Voilà, ce sont des projets indépendants. Ça aurait été beaucoup plus compliqué de mener une concertation d'ensemble sur les deux. Donc les concertations sont séparées, ce ne sont pas les mêmes logiques. Nous sommes actuellement dans la concertation sur le contournement sud-est d'Avranches. Sans vouloir déflorer les sujets, la concertation concernant l'axe Granville Avranches viendra un petit peu plus tard dans l'année démarrera en milieu d'année. Voilà pour cette question. Il y avait également la question sur les expropriations. Je peux peut-être répondre là-dessus. Alors il est évidemment trop tôt, vous l'aurez compris, pour avoir précisément défini où passerait la route et pour pouvoir dire précisément qu'est ce qui va être exproprié ou pas. Cela étant, dans la mesure du possible, lorsque l'on mène les projets routiers, on s'attache à ce qu'il y ait le moins d'expropriation possible.

Olivier Zamouth : Je ne sais pas trop vous dire, pour être franc. J'ai pas docteur, repéré précisément le lieu de votre habitation, si j'ai bien compris, à 50 mètres. Dans la mesure du possible et sans m'avancer plus que ça, nous essayons évidemment d'éviter de détruire des maisons et donc de devoir exproprier. Après votre question, est ce que vous mesurez bien la différence entre ce qu'est une expropriation et une acquisition ? On peut très bien également acquérir à l'amiable, dans le cadre d'un projet, sans que ce soit forcément une expropriation. Lorsqu'on exproprie, c'est réellement ce qui est strictement nécessaire au projet. Il peut y avoir des acquisitions complémentaires, j'ai envie de dire, pour le pour le bien collectif et la performance globale du projet. C'est aussi quelque

chose qui peut s'envisager, notamment lorsqu'il y a très peu de biens qui sont touchés. On l'a fait par le passé des maquis, des maisons qui n'étaient pas directement sous l'emprise, donc techniquement pas indispensable à être détruites, mais où la contrainte apportée était telle qu'il a semblé pertinent dans la conduite du projet, de verser l'acquisition de ces maisons dans le volume du projet. Donc voilà pour les expropriations. Concernant les projections de trafic, peut être Olivier qui ne prennent pas en compte les transports en commun peut être intéressant de citer les hypothèses.

Axel Fortin Larivière : Je vais compléter sur la notion d'expropriation encore une fois. Je veux dire, ce n'est pas nous qui décidons. On a regardé page 37, dans un souci effectivement de rendre les documents les plus en lien avec le territoire, effectivement il y a des photos qui ont été pris en compte. Effectivement, on voit page 37 une maison avec deux voitures. Ce n'est absolument pas démontré, il faudrait vraiment regarder sur le plan que votre maison est concernée par le tracé. Je veux dire, on a pris effectivement des images, ça ne veut pas dire que c'est pas parce qu'on a mis la photo, que la route va passer exactement sur la photo. Donc ça, je ne peux pas vous dire, il faudrait vraiment qu'on regarde d'un point de vue cartographique. Et encore une fois, je termine sur la partie expropriation. Nous, on n'a aucun pouvoir sur ce sujet-là. C'est vraiment si on avait une déclaration d'utilité publique et l'autorisation de l'État de faire les travaux, qu'on sera en mesure de pouvoir enclencher ce genre de choses s'il n'y avait pas possibilité de gérer les choses à l'amiable avec les gens. Encore une fois, l'objectif n'est pas de dire qu'on a le pouvoir de tout faire. La preuve en est, si on fait cette concertation et qu'on discute avec le maximum de personnes, c'est justement pour pouvoir construire le meilleur projet possible. Sinon, on aurait pu simplifier la vie et rester dans les bureaux, mais ce n'est pas comme ça que ça fonctionne. En ce qui concerne les mobilités, parce qu'il est bien là quand vous parlez de transports en commun, donc mobilité, vélo, voiture, covoiturage. Ça c'est un sujet avec ma collègue de la commission Nature et infrastructures, parce que Valérie Nouvelle, qui est présente parmi nous, est aussi la présidente de la commission Nature et infrastructures dont je suis effectivement avec elle, vice-président. C'est vraiment un sujet sur lequel on travaille beaucoup. Il faut juste savoir que le département est gestionnaire de voirie. C'est à dire que nous, nos routes, on les gère comme des infrastructures, c'est à dire comme des bâtiments, comme du patrimoine. Et notre objectif premier est de les maintenir en bon état, on va dire, et que globalement, les gens, à partir du moment où ils respectent le code de la route et qu'ils font attention à leur conduite parce qu'on est tous libres de se déplacer comme on le veut, sont en sécurité sur ce

patrimoine. En ce qui concerne les mobilités, on travaille avec la région qui globalement est responsable des transports en commun. Ça peut être aussi les agglomérations parce qu'on voit de plus en plus d'agglomération ; citée celle que je connais le mieux, qui est celle du Cotentin, qui a pris la responsabilité aussi des transports en commun, mais pas que, aussi des vélos. Et en fait, quand on se met tous autour d'une table ou quand on lit beaucoup d'études qui sont faites sur la notion de changement, de manière de se déplacer et surtout de changement, d'utiliser plus de transports en commun, plus de covoiturage pour réduire le nombre de véhicules, mais surtout réduire aussi le carbone émis par tout ça, on se rend compte que justement, il faut se poser les bonnes questions sur les infrastructures routières qu'on a.

Axel Fortin Larivière : Parce que sur des routes qui sont déjà compliquées d'un point de vue sécurité, si vous rajoutez en plus des bus, sachant que chacun peut les prendre ou ne pas les prendre. Je veux dire, il y a aucune obligation, que vous n'avez pas les infrastructures pour qu'elles ne s'arrêtent pas en pleine route pour prendre des passagers, vous allez compliquer encore plus les choses qu'il ne sera pas question non plus de rajouter des pistes cyclables parce que c'est aussi de l'artificialisation, des pistes cyclables le long de nos routes départementales. Donc en fait, on se pose aussi la question et on arrivera à un moment donné, même sur ce projet là, se poser la question de se dire, c'est vrai que c'est une petite séquence, c'est quatre kilomètres cinq, mais très clairement, le Granville Avranches a été entièrement repensé justement à travers tout ça en se disant bon, le projet d'avant de 2X2, il comportait zéro aire de covoiturage, zéro aire d'intermodalité. Et là, aujourd'hui, en pensant différemment le projet, en utilisant l'axe existant là où on peut l'utiliser, on a rajouté dans le projet des aires de covoiturage des aires de bus. Donc oui, on y pense beaucoup et on l'intègre, mais on n'est pas encore dans cette partie du projet.

Olivier Thirion : Juste pour préciser aussi un petit peu les propos d'Axel par rapport à la question que vous posiez sur le modèle de trafic. Dans nos modèles de trafic, on tient forcément compte des projets de transport en commun qu'il y a sur le secteur de covoiturage, etc. qui sont développés par les autorités organisatrices des mobilités. Donc, en l'occurrence la communauté de communes Mont-Saint-Michel Normandie. Mais voilà, vous parliez de ferroviaire, forcément ferroviaire, sur l'est d'Avranches, vous le savez comme moi, que du ferroviaire, il n'y en a pas trop. Et aujourd'hui c'est pas l'heure des projets ferroviaires sur l'est d'Avranches. Sur la partie transport en commun, c'est des

choses qui sont quand même assez compliquées à développer parce que comme je l'ai dit tout à l'heure, on est sur des zones avec un habitat très peu dense, enfin un peu comme sur tout le département de la Manche finalement. Donc difficulté à quand même à massifier les transports pour avoir notamment des transports en commun routiers. Et puis après le covoiturage, on sait que la communauté d'agglomération travaille beaucoup sur ces sujets-là qui sont évidemment à développer. Mais à ce stade, les incidences sur le trafic routier ne sont pas forcément connues.

Marie Leugé-Maillet : Alors ce que je vous propose, c'est qu'on prenne une dernière série de questions avant de se diriger vers la clôture de cette réunion. J'ai une question par papier, il y a des gens qui n'ont pas pris la parole, il ne faut pas hésiter. L'objectif, c'est que tout le monde s'exprime, exprime des points de vue. Est ce qu'il reste des questions ? Donc moi j'en avais une ici.

Question assistance 21 : Toujours concernant la zéro artificialisation nette qui est bien l'objectif fixé pour 2050 suite à la loi climat et résilience adoptée en 2021. Mais dès 2031, une première étape impose de réduire de moitié le rythme de l'artificialisation par rapport à la décennie précédente. Le projet actuel s'inscrit-il bien dans l'esprit ou la lettre de cette loi ?

Gilles Boulanger : Il devra évidemment s'inscrire dans la lettre de cette loi.

Marie Leugé-Maillet : Très bien. Ce que je vous propose, s'il n'y a pas de questions ou d'autres réactions, c'est qu'on reste en début de processus. Il y a d'autres moyens de s'exprimer, d'autres temps d'échanges qui sont prévus, notamment des permanences d'information en mairie qui permettent d'échanger dans un format différent. Donc il ne faut pas hésiter à venir. Il y en a une le 20 mars à Saint-Senier-sous-Avranches à et à Saint-Quentin-sur-le-Homme, à Saint-Martin-des-Champs le 25 mars et à Saint Loup le 25 mars également. Une deuxième réunion publique a lieu la semaine prochaine à Saint Martin des Champs à 19 h 30. Et puis, au-delà des ateliers et des temps dédiés à certains acteurs qu'on a évoqué tout à l'heure, il y a, pendant toute la durée de la concertation, le site internet qui est ouvert à tous sur le site Manche.fr des registres en ligne. Et puis, pour ceux qui préfèrent, il y a aussi des registres papier qui sont dans les mairies et les collectivités concernées. En tous cas, les moyens de donner son avis, de contribuer, poser des questions sont larges, donc n'hésitez pas. À qui je laisse le mot de conclusion, Monsieur le Garant.

Bruno Boussion : Je dirais simplement que vous avez déjà bien commencé à participer puisque sur le site on a déjà 75 observations en dix jours. Vous voyez qu'il y a des gens qui ont des choses à dire. Donc continuez, continuez tout à fait preneur de vos arguments.

Jacky Bouvet : Bien, alors simplement, vous remercier de votre présence ce soir pour cette première réunion publique, de la qualité des échanges que nous avons eu. Et on est vraiment au début du processus. Cela vient d'être rappelé. Il ne faut surtout pas hésiter à faire connaître les motivations qui sont les vôtres. Pour ou contre le projet. On a vraiment besoin de ça. C'est très important pour le Conseil départemental de la Manche. Il y a eu beaucoup de choses évoquées. C'est intéressant d'avoir les échanges que nous avons ce soir. On est vraiment au début du processus et faites savoir qu'effectivement il y a déjà des contributions qui sont arrivées. Faites-le savoir autour de vous. Il faut continuer à nourrir ce projet. Et puis faites aussi passer le message autour de vous. Il y a une autre réunion publique, la semaine prochaine à Saint-Martin-des-Champs. Ces moments-là sont hyper importants et ça nous permet de croiser les points de vue. On a eu un peu les mêmes réactions sur les réunions publiques qu'on a fait ça sur d'autres projets. Elles sont légitimes, on les entend. Maintenant, il faut qu'elles soient consignées. C'est ce qui nous permettra d'avancer sur le projet. Et en tous cas, merci beaucoup de votre participation ce soir et merci encore à Joseph et à la municipalité de Romagny de nous avoir accueilli ici dans cette très belle salle. Bonne soirée et bon retour !