



Contournement Sud-Est d'Avranches

Du 3 au 31 mars 2025

Concertation préalable

VERBATIM Réunion publique DU 18 MARS 2025

(19h30 Saint-Martin-des-Champs)



Contexte de la réunion publique

Réunion publique du 18 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 18 mars 2025 à Saint-Martin-des-Champs. 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. Et la seconde, déroulée à Saint-Martin-des-Champs dans le secteur rapproché du tracé.

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 de 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.

Verbatim

Jacques Lucas : Bonsoir mesdames, bonsoir messieurs. Merci de votre présence nombreuse. Je vais demander à mon collègue spécialiste de la salle combien on pouvait être. Donc je pense qu'il y a au bas mot 300 personnes, donc le sujet passionne, tant mieux. Je pense d'abord, pour ceux qui sont entre guillemets étrangers à la commune, je vous souhaite la bienvenue à Saint-Martin-Des-Champs, bien évidemment. Je pense que nous allons vivre ce soir une belle séance de démocratie participative. C'est comme ça que je le souhaite. Et je suis aussi persuadé que nos débats seront fructueux. Et j'y tiens beaucoup, respectueux. Parce que bon, je pense qu'évidemment chacune et chacun souhaite s'exprimer, ce qui est normal. Donc parfois il va falloir peut-être attendre un petit peu plus que prévu. Mais l'important c'est que tout le monde puisse s'exprimer bien évidemment, mais écouter aussi ce qui est dit. Ne pas interrompre s'il vous plaît, de façon que les réponses soient claires pour tout le monde. Voilà, c'est à peu près tout ce que j'ai à vous dire. Donc je souhaite une bonne soirée. Je vous remercie, Messieurs, Mesdames du Département, pour être présent ce soir à Saint-Martin. Et puis je vous dis, on est parti, en route pour la déviation.

Jacky Bouvet : Bien, Bonsoir à toutes et à tous. Merci Jacques pour ton mot d'introduction. Je vais être très bref à mon tour, vous saluer toutes et tous, et bien que vous soyez venus nombreux. C'est la deuxième réunion publique dans le cadre de la concertation. C'est un moment important, donc ça va se dérouler en trois temps. Un premier pour présenter le cadre de la concertation, la présentation du projet et le moment le plus important, ça va être le temps d'échange dont parlait Jacques tout à l'heure. Donc on est vraiment là pour pouvoir échanger. C'est important que ça puisse se faire. Donc je suis accompagné d'un de mes collègues, Axel Fortin la Rivière, qui est en charge de tout ce qui est mobilité au niveau du Département de la Manche. Et Olivier Thirion qui va nous faire la présentation. Donc lui qui là plus pour la partie technique. Et nous avons Monsieur Boussion, qui est le garant de de cette concertation. Et puis, chose importante, mais je pense que vous avez peut-être eu les petits fascicules. Il y a également quatre permanences d'information, une à Saint-Senier-sous-Avranches, l'autre à Saint-Quentin-sur-le-Homme, Saint-Loup et Saint Martin-des-Champs. Donc ce sont des moments aussi pendant lesquels vous pourrez vous rendre dans ces communes et dans les mairies qui vont nous accueillir. Voilà donc moi, sans plus tarder, je laisse la parole plus

exactement à Olivier. Et puis on va dérouler le programme tel que je vous l'ai évoqué. Et puis après, ce qui est important, c'est qu'on puisse avoir un temps d'échange. Merci de votre attention.

Marie Leugé-Maillet : Bonsoir à tous. Donc moi je m'appelle Marie Leger, je serai le rôle d'animation et surtout de maître du temps ce soir. Donc ce qu'on vient de vous dire, c'est qu'on va essayer de faire une présentation assez courte mais qui vous permettra d'avoir tous les éléments à votre connaissance pour ensuite contribuer et poser toutes les questions. On est nombreux ce soir, il y aura différents moyens de poser des questions, donner des contributions. Que ce soit bien évidemment en faisant circuler le micro, la parole, pour les gens qui seront moins à l'aise à l'oral. Il y a une possibilité de poser des questions via un numéro de téléphone et via WhatsApp pour ceux qui l'utilisent. Et puis il y a aussi vous avez sur vos chaises, pour la plupart des petits papiers sur lesquels vous pouvez poser des questions et qui sont également retranscrits aux intervenants. Donc dans la présentation, on va essayer de faire bref, mais on va parler du cadre de la concertation, ce qui nous réunit aujourd'hui pour cette deuxième réunion publique. Et puis on va vous présenter les objectifs de cette concertation, les différentes modalités et ce qui sera décidé par la suite. Enfin, le calendrier de la décision pour la suite. Et puis, en 20-25 minutes, on va essayer de vous donner un coup d'œil global sur le projet, donc avec les objectifs et les effets attendus et puis les impacts qu'il est nécessaire de maîtriser pour réaliser ce projet. On est ensemble pour 2h-2h30. On va essayer de faire circuler le plus possible la parole. Je vous demanderai, quand vous interviendrez, de faire des interventions les plus courtes possibles pour qu'il y ait le plus de personnes qui puissent intervenir. Je vais tout d'abord laisser la parole à Monsieur Boussion, le garant de la concertation, qui va nous préciser son rôle ce soir.

Bruno Boussion : Oui, bonsoir à tous, Bruno Boussion, je fais partie de la Commission nationale du débat public, qui est un organisme indépendant et qui a pour rôle d'accompagner les projets dans les cas de concertation et de débat public. Pour répondre à un droit que vous avez, tout citoyen a le droit, sur des projets qui atteignent l'environnement, d'avoir les informations qui amènent le maître d'ouvrage à son projet et de pouvoir participer à l'élaboration du projet. Donc c'est pour répondre à ce droit que je suis là, sur ce type de projet qui vous est présenté dans ses caractéristiques, que ce soit la longueur de route ou budget, le conseil Départemental avait effectivement une obligation de concertation. Par contre, il aurait pu très bien mener sa concertation tout

seul. Sur ce type de projet, c'était possible. Il a fait le choix de faire appel à la CNDP pour se faire accompagner par un garant. Avec trois missions principales, trois missions on va dire. La première mission, c'était d'élaborer avec le conseil Départemental les modalités, c'est à dire comment on fait, comment on s'organise, les réunions publiques, etc. La deuxième mission, c'est de vous assurer que vous pouvez avoir accès à toutes les informations. Donc, s'il y a quelque chose qui ne vous va pas, vous pouvez toujours me contacter. Et au final de dresser un bilan de ce qui se sera dit pendant toute cette concertation. Donc, étant indépendant, je retracerai ce qui s'est dit, comment ça s'est passé. Et ça, ça aura lieu au travers d'un bilan qui sera produit un mois après la fin de la concertation, c'est à dire mars, fin avril. Et à partir de ce moment-là, ce bilan est en public. Vous le retrouverez sur le site et à partir de ce moment-là, le Conseil Départemental aura deux mois pour produire son mémoire en réponse, pour répondre donc à ce qui se sera dit et pour prendre ses décisions puisque la décision lui revient, qui sera au mois de juillet en session Départementale. Voilà le cadre. Ben écoutez, je vous souhaite une bonne soirée et puis qu'elle soit riche d'échanges. Bonsoir !

Olivier Thirion : Bonsoir à tous. Je suis Olivier Thirion, Je suis directeur des routes au Département de la Manche. Donc je vais vous présenter un petit peu le cadre de la concentration et les principaux enjeux techniques du projet, avant de passer à la phase de questions-réponses, comme vous l'a dit madame Leugé tout à l'heure. Donc le cadre de la concertation, déjà, on est sur un projet qui est relativement ancien. Je pense que les gens qui habitent là depuis longtemps en entendent parler depuis un petit moment. Le démarrage c'est les années 90, voire peut-être même un petit peu avant. D'ailleurs on est remonté en 1990, mais c'est le projet autoroutier entre Caen et Avranches, l'A84, qui a été entièrement réalisé au début des années 2000, sauf sur un petit morceau qui est la traversée d'Avranches. Initialement, il devait y avoir un contournement autoroutier qui aurait dû passer par l'est d'Avranches, donc qui rejoint aujourd'hui l'échangeur avec la RD 911. Donc la route de Brécey et le contournement de Marcel Egrève jusqu'au sud d'Avranches, au niveau de Ducey. Donc, ce contournement a été déclarée d'utilité publique en 1994 dans le cadre de la Déclaration d'utilité publique globale de l'A84 entre Caen et Avranches. Cette déclaration d'utilité publique a été prolongée en 1999 et l'ensemble des études et acquisitions foncières ont été en grande partie réalisées entre 1999 et 2004, avec une déclaration d'utilité publique qui arrivait à son terme en 2004, qui n'a pas été renouvelée et où l'État a renoncé concrètement, bien qu'il avait la maîtrise foncière en 2015.

Il a considéré que la RN 175, qui est les deux fois deux voies qui traverse le pied d'Avranches, était suffisante pour garantir le trafic de transit entre Caen, Rennes et Saint-Brieuc.

Entre temps, il y a eu une convention qui a été signée en 2012 entre l'État et le Département pour la réalisation d'une desserte Est d'Avranches à vocation plus locale. Pour autant, cette convention n'a pas fait forcément l'objet derrière d'études ou d'études opérationnelles. Et en 2020, le Département a décidé de relancer ce projet. Donc ici avec en lien avec les élus locaux, avec un tracé en deux fois une voie, mais uniquement sur la partie sud est d'Avranches, puisque la convention de 2012 ne portait que sur la partie sud est d'Avranches pour relier la Rd5 au niveau de Saint-Senier jusqu'à la zone d'activité de la Baie, la RD 103 Saint-Quentin-sur-le-homme et des premières études qui ont été réalisées jusqu'à aujourd'hui pour la construction d'un contournement non autoroutier dont les résultats des premières études d'opportunité vous est présenté dans le cadre du dossier de concertation. Donc, comme vous le voyez c'est un projet qui a énormément évolué dans le temps. On est passé de 2015, 1 projet d'autoroutier, à un projet à vocation plus locale, au niveau de l'Est d'Avranches et de la desserte du Mortainais jusqu'en 2025.

Et donc cette concertation, elle est destinée à éclairer la décision du Département de la Manche sur la suite à donner à ce projet.

La concertation préalable, concrètement, c'est quoi ? Ce sont des moyens de communication assez importants. On a envoyé, donc normalement, vous avez pour la plupart reçu dans vos boîtes aux lettres des courriers d'information dans vos boîtes aux lettres. Il y a eu 22 000 boîtes aux lettres qui ont été concernées. Une newsletter qui a été envoyée à l'ensemble des entreprises du territoire, en lien notamment avec la Chambre de commerce et d'industrie. Une plaquette d'information qui est mise à disposition. Donc vous avez pour la plupart, parce que c'est la plaquette qui vous a été distribué à l'entrée de cette salle. Pour ceux qui n'en ont pas eu, il doit y en avoir encore quelques exemplaires. Un porte-à-porte qui a été réalisé aussi par notre prestataire pour aller voir aussi l'ensemble des riverains pour déjà discuter un petit peu avec eux et puis leur expliquer exactement ce que c'est que cette concertation et les inciter à venir aussi donner leur avis sur le projet. Il y a eu 170 personnes, je crois, qui ont été contactées.

Marie Leugé-Maillet : Oui, c'est ça, 170 portes auxquelles on a toqué. Il y avait à peu près 80 personnes lors de notre passage.

Olivier Thirion : Des panneaux d'information qui ont été mis en place au bord des routes, puisque quoi de mieux que des panneaux d'information au bord des routes pour que les usagers soient au courant aussi des projets ? Donc il y en a qui ont été auprès des principales routes du secteur, des affiches d'information qui ont été fournies aux mairies aussi, de la zone jusqu'à jusqu'au Mortainais, et des Flyers aussi qui ont été distribués sur un certain nombre de marchés et centres commerciaux ont été présents dans les deux semaines. Par exemple, au centre Leclerc, on a fait le marché de Juvigny le Tertre aussi il y a un peu moins de deux semaines. L'objectif, encore une fois, c'est d'aller chercher les gens parce que on sait très bien, dans ce genre de concertation, il y a des gens qui sont habitués à venir dans le cadre de la concertation, qui connaissent bien ces dispositifs. Évidemment que ces personnes-là sont tout à fait les bienvenues dans le cadre de nos processus de concertation, mais on cherche aussi à aller chercher les personnes qui ne viennent pas naturellement dans le cadre de ces concertations. Et donc l'idée c'est d'aller chercher vraiment les gens sur leur lieu de vie, donc dans les centres commerciaux, dans les marchés. Une communication aussi qui a été faite dans le Manche Mag que vous avez reçu je crois, au mois de janvier sur les réseaux sociaux.

Des spots radio aussi sur un certain nombre de radios et de la publication d'avis légal dans trois journaux locaux qui ont été effectués, donc fin début février, mi-février. Ensuite, deux réunions publiques : donc la première a eu lieu la semaine dernière à Romagny-Fontenay, à côté de Mortain, et donc la deuxième aujourd'hui à Saint-Martin-des-Champs. Donc l'objectif c'était d'une part de concerter vraiment avec les riverains un peu éloignés dans le Mortainais et d'autre part d'avoir une réunion aussi proche des lieux du tracé, tout simplement pour avoir une approche directement avec les riverains et quatre permanences d'information qui sont faites vraiment là pour le coup, pour aborder des sujets plus individuels on va dire avec l'équipe projet. Donc l'équipe projet, c'est essentiellement Noémie Brégeault qui est dans le fond de la salle là-bas, qui vous a distribué les plaquettes, qui sera présent lors de ces permanences qui auront lieu, vous avez la liste là. Donc deux qui ont lieu ce jeudi à Saint-Senier-sous-Avranches, Saint-Quentin-sur-le-Homme et mardi prochain à saint Martin-des-Champs et Saint Loup. Donc si vous avez notamment des problématiques individuelles sur des accès à des maisons, sur des problématiques de parcellaire ou ce genre de choses, des problématiques très

individuelles, n'hésitez pas surtout à aller dans ces permanences parce que c'est là que l'équipe projet aura vraiment du temps pour discuter avec-vous de vos sujets.

Si vous avez des sujets individuels en lien avec le projet. Trois ateliers thématiques aussi avec les spécialistes de certains domaines. Donc un premier atelier qui a eu lieu avec les acteurs économiques, qui a eu lieu la semaine dernière sur Avranches. Un deuxième atelier qui a lieu cette semaine avec les acteurs associatifs et environnementaux. Donc ça, c'est notamment pour vérifier que toutes nos données environnementales, notamment sont suffisamment complètes pour pouvoir continuer la concertation et le projet. Et un dernier atelier avec les acteurs du monde de la sécurité, donc, notamment les gendarmes, le SDIS. Vous verrez tout à l'heure dans la présentation qu'il y a un enjeu par rapport à ces entités-là. Donc, il y aura lieu la semaine prochaine. Pour vous informer, vous avez le dossier de concertation qui est ici, qui est en consultation, je crois, à l'entrée de la salle en papier, qui est en consultation aussi dans Six mairie listés dans le dossier de concertation, mais qui est surtout en téléchargement libre sur le site Manche.Fr, sur le site Manche.Fr, vous trouverez aussi le dossier de concertation. C'est un dossier qui fait 50 pages, qui est forcément très synthétique parce que c'est un dossier qui se veut communiquant et accessible à tout un chacun. Mais si vous avez besoin d'avoir des éléments de détail, il y a un certain nombre d'études qui ont été faits et qui ont alimenté ce dossier, qui sont téléchargeables en version complète sur le site Manche.fr.

Vous trouverez aussi sur le site Manche.fr les registres donc qui vous permettent de laisser des avis. On a déjà beaucoup d'avis qui ont été déposés sur le registre. Donc un registre en ligne, des registres papier, il y en a un qui est disponible aussi ici, mais aussi qui sont disponibles dans les mairies en général. La plupart des remarques qu'on a sont plutôt globalement par Internet et les remarques que vous faites, on les publie une fois par semaine sur le site. Alors de façon anonymisée, je précise bien sur le site Manche.fr. Comme le disait Monsieur Boussion, je sais plus si vous l'avez dit tout à l'heure, mais en tout cas vous l'avez bien dit la semaine dernière. Effectivement, ce qui est important pour nous, c'est important d'avoir ces avis. Ce qui est important, ce n'est pas forcément de savoir que vous êtes pour ou que vous êtes contre, parce que ce n'est pas un référendum, une concertation, mais ce qui est important, c'est de savoir les arguments qui vous amènent à avoir cette position. C'est surtout ça qui est important parce que derrière nous, ça permet d'enrichir et d'alimenter les études ultérieures. La concertation préalable en termes de planning.

Donc le démarrage de la concertation le 3 mars avec des documents de concertation qui sont à disposition depuis le 24 février 2025 sur l'ensemble des biais de communication que je vous ai présentés tout à l'heure. La concertation qui a lieu sur quatre semaines, qui a lieu jusqu'au 31 mars. Donc là, on est à peu près à la moitié. Une fin de concertation le 31 mars. Monsieur Boussion aura donc un mois pour nous faire son rapport. Pour nous exprimer un petit peu ce qu'il a pu ressentir pendant cette concertation, nous dire un petit peu comment il a pu aussi voir un petit peu ce qui se passait. Et puis concrètement nous dire son avis sur le déroulement de la concertation. Et donc ensuite, nous, le Département aura deux mois pour rédiger le mémoire de réponse et pour passer en session plénière de juillet sur les décisions à donner au projet.

Donc le projet, concrètement, alors déjà quelques éléments de contexte. Le Département de la Manche, c'est 7700, c'est 8000 kilomètres de voirie, en gros 8000 kilomètres de voirie avec les voies vertes, il y a 7780 kilomètres de routes Départementales et il y a à peu près 200, un peu moins de 250 kilomètres de voie verte, donc un réseau de voirie qui est très très long. C'est le plus long de France. C'est plus une tare qu'autre chose. Parce que c'est quand même un réseau qui est très très lourd à gérer, avec un très très long linéaire de voirie, avec des voiries qui sont pour la plupart ; la moitié du réseau, c'est des routes qui font quatre kilomètres, c'est des routes de ce type-là qui sont comme sur la photo. Donc c'est des petites routes qui ne sont pas forcément très importantes, la plupart avec des enjeux d'entretien qui sont de plus en plus prégnants. Vous voyez quand même un des enjeux d'entretien, de maintenance, de modernisation du réseau routier qui représente entre 6 et 7 % du budget du Département du Département pour 2024. Donc, c'est quand même un budget relativement important avec si on parle uniquement de la partie projets routiers en cours, hormis évidemment le contournement Sud d'Avranches, trois grands projets qui sont en cours d'étude. Le contournement sud-ouest de Cherbourg qui concerne entre 13 et 17 kilomètres d'aménagement neuf à peu près entre 8000 et 20 000 véhicules jour. L'aménagement routier de l'axe Saint-Lô Coutances. Donc là, on parle de 25 kilomètres entre 9000 et 14 000 véhicules jour. Là, on est plutôt, pour le coup, sur de l'aménagement de l'existant. Et l'aménagement routier, sur l'axe Granville Avranches, on est sur une vingtaine de kilomètres avec des aménagements encore une fois plutôt axé sur l'existant avec des trafic entre 11 000 et 20 000 véhicules par jour.

Il y aura une concertation publique qui sera menée à partir du mois de juin prochain, entre juin et le mois de septembre, où vous aurez l'honneur aussi de voir Monsieur Boussion en garant de la Commission nationale du débat public, puisque Monsieur Boussion a eu l'immense honneur de pouvoir nous accompagner encore sur cette nouvelle concertation à partir du mois de juin.

Le projet, concrètement, le projet, c'est de relier ce que je vous disais, c'est on récupère en fait le fuseau de l'État de l'A84 des années 90-2000, mais uniquement depuis la Rd5 à Saint-Senier-sous-Avranches, donc le carrefour qui est ici, dont je vous reparlerai tout à l'heure. Et jusqu'à la RD 103 au niveau de Saint-Quentin-sur-le-homme, donc on ne se raccorde pas sur l'autoroute. La question a été posée la semaine dernière. On ne va pas jusqu'à l'autoroute, on s'arrête à la RD 103. Et là, pour retourner sur l'autoroute, il faut retourner sur l'échangeur de la zone qui existe déjà. Donc c'est un tracé de 4,2 kilomètres à deux fois une voie. Donc c'est une route Départementale quelque part classique. Je vais vous montrer à quoi elle ressemble juste derrière, avec des trafics à l'horizon 2045. Attendu entre 4300 et 5200 véhicules par jour. Je vais vous expliquer juste après comment tout ça est calculé.

Concernant les grands objectifs. Le premier, c'est désenclaver le Mortainais, notamment le secteur intermédiaire, notamment entre Mortain et Avranches, donc le secteur de Juvigny les Vallées. Améliorer le cadre de vie de la RD 247. Donc la RD 247, c'est la route qui passe devant cette salle Saint-Martin-des-Champs où on a effectivement un certain nombre d'habitations et de lotissements qui ont été construits dans les 20-30 dernières années et qui aujourd'hui subissent effectivement un trafic relativement important puisque c'est une sorte de contournement d'Avranches quelque part cette route. Crée une liaison Inter-quartiers entre Saint-Senier-sous-Avranches et la zone d'activité de la Baie. Si possible, diminuer l'accidentologie du secteur et, dernier grand enjeu désenclaver la caserne des sapeurs-pompiers et la future gendarmerie, qui sont situés plutôt à l'est d'Avranches, notamment pour aller sur les interventions sur l'A84 et le Mont-Saint-Michel. Tout ça, évidemment. Chose importante, on en reparlera tout à l'heure en essayant de limiter au maximum les impacts sur le foncier, le milieu agricole et sur l'environnement.

Donc le scénario préférentiel, c'est une route Départementale assez classique finalement, donc avec six mètres de chaussée, trois mètres par voie, avec ce qu'on

appelle des BMF sur le côté des BMF. C'est un acronyme, ces bandes multifonctions. C'est à dire que c'est le genre de route qu'on a par exemple sur la route de Ducey. La route entre Pontaubault et Ducey où vous avez ce qu'on appelle des bandes multifonctions sur le côté. Ce sont des bandes revêtues sur l'accotement qui permettent, le premier intérêt, c'est que si un véhicule qui sort de la chaussée au lieu de finir dans l'accotement et dans le fossé, il va pouvoir se récupérer parce que la bande est revêtue et revenir sur la chaussée. Alors que si la bande n'était pas revêtue potentiellement, il pourrait s'enliser et partir dans le fossé. Pourquoi pas rentrer dans un poteau ou dans un arbre ? Donc l'idée c'est tout simplement c'est sauver des vies de ce dispositif-là, avec un usage aussi qui éventuellement peut être plus sécurisant aussi pour les cyclistes, même si ce ne sont pas des bandes cyclables. Ça peut permettre aussi aux véhicules lents de se serrer un petit peu à droite éventuellement. Voilà donc une plateforme globale de onze mètres une largeur roulable de neuf mètres. Évidemment, en termes d'emprise, une route de ce type-là, ce n'est pas onze mètres, c'est plus que ça puisqu'après on a les largeurs, on a les rangs, les talus de remblais, les talus de déblais. On a des dispositifs d'assainissement des fois en pied de talus ou en haut de talus. Donc évidemment, l'emprise globale en termes de largeur est évidemment supérieure à ces onze mètres. Mais en tout cas, voilà une route limitée à 80 kilomètres h, comme inscrit dans le code de la route.

Trois carrefours le long de l'axe au niveau de la Rd5, la RD 47 et la RD 103 à Saint Quentin sur le Homme et un budget estimé à 14 millions d'euros d'investissement. Un scénario bis avec un créneau de dépassement à trois voies. Donc je le précise, donc c'est limité à 90. Le créneau de dépassement dans le sens où on peut dépasser les limites à 90 comme dans le code de la route, ce qui permet de dépasser les véhicules, notamment lents, puisqu'on a une pente quand même à 9 % sur le tracé. Donc 9 % c'est assez considérable. C'est pour vous donner un ordre d'idée, c'est la pente qu'il y a sur le contournement de Vire. Donc c'est une pente relativement importante, donc on peut avoir des poids lourds chargés qui peuvent rouler à 30 kilomètres h sur ce type de section. Donc ce qui nous incite à proposer cette option de variante qui forcément est un peu plus consommatrice d'emprise, mais qui peut quand même améliorer sensiblement les conditions de circulation sur l'axe avec un créneau de dépassement qui fait un kilomètre. Donc pour ça, il faut rajouter 950 000 € d'investissement. Donc vous, vous arrivez à peu près à un montant de 15 millions. Alors, l'option de référence, qu'est-ce que l'option de référence ?

L'option de référence, c'est qu'est ce qui se passe si on ne fait pas le projet. Donc là, en l'occurrence, il y a un aménagement en particulier qui est envisagé, que l'aménagement ne se fasse ou pas, c'est le carrefour qui existe aujourd'hui entre la Rd5 et la RD 247. C'est un carrefour qui est qui est situé au niveau de Saint-Senier sous Avranches. La RD 247, c'est la route qui descend vers la carrière. Pour ceux qui voient bien, qui débouche juste après l'hôpital. Donc c'est une intersection où nous, c'est ce qu'on appelle des points noirs. C'est une intersection où il y a quand même régulièrement des accidents corporels ou matériels. Alors c'est un carrefour qui est assez mal fichu, on va dire, avec des problématiques de visibilité, avec des talus qui masquent la visibilité, notamment des personnes qui arrivent de la RD 247. La RD 247, c'est une route qui n'est pas très grosse, mais par contre où il y a pas mal de trafic, donc c'est la route qui descend sur Saint-Martin-des-Champs au sud. Donc la première chose qu'on a fait déjà, c'est en fin d'année dernière début de cette année, on a réalisé des travaux pour améliorer la visibilité, donc on a raboté des talus, concrètement pour améliorer la visibilité de cette intersection.

Et l'idée c'est de regarder, d'évaluer un petit peu ce qui a été réalisé pour voir si ça fonctionne et si ça ne suffit pas, l'idée c'est d'aller sur la création d'un carrefour giratoire, carrefour giratoire qui en rase campagne et le carrefour le plus performant qui existe en termes de sécurité. Ça permet en plus de bien faire ralentir les gens à l'entrée d'Avranches. Donc ça, c'est un aménagement dont le coût est évalué à 550 000€.

La maîtrise foncière aussi de l'axe. Donc, je l'ai dit tout à l'heure, les emprises ont été récupérées du projet de l'État des années 90 2000. Donc en fait, ce qui nous appartient c'est en jaune, donc c'est issu d'un remembrement qui avait été réalisé à l'époque, donc toutes ces terres-là sont en gestion auprès de la SAFER. Vous avez des emprises assez importantes ici, ça devait être lié, je pense, devait y avoir la création d'un échangeur qui devait être prévu, je pense à ce niveau-là, d'où les emprises relativement importantes. Donc le tracé se fait exclusivement sur des emprises, enfin quasi exclusivement sur des emprises qui appartiennent au Département.

Les effets attendus du projet. Alors ce qui est important déjà, c'est de faire un petit arrêt sur la façon dont on a basé nos hypothèses de trafic. C'est à dire que je vous le montrerai tout à l'heure pour bien évaluer un projet de ce type, on regarde le réseau actuel, on calque le tracé dessus et on essaye de voir l'effet qu'aura le projet sur l'environnement

routier, enfin en tout cas du secteur, comment se reporte le trafic ? Parce que l'objectif, forcément, c'est que les gens, ils prennent le nouveau contournement et qui ne passe plus par des axes où aujourd'hui on ne souhaite plus qu'ils passent. Donc pour ça, on base nos hypothèses de trafic, surtout sur des hypothèses macro-économiques qui sont des choses plus d'ordre national. On va regarder aussi les possibilités de report modal, voilà, sur le bus, le vélo, le train, en l'occurrence sur cette zone-là, le train, il n'y en a pas de trop, mais voilà, il y a le covoiturage, etc. Donc il y a des hypothèses d'ordre national qu'on prend en compte. Et par ailleurs, on va aller aussi regarder forcément les hypothèses de développement territorial qu'il peut y avoir sur le secteur au travers des documents de planification territoriale. Donc, on parle des plans locaux d'urbanisme, on va parler des schémas de cohérence territoriale, notamment du SRADDET aussi à l'échelle régionale. Et donc globalement, qu'est-ce qu'on garde ? Si on garde sur la zone, globalement, entre 2008 et 2018, on a un nombre de logements sur le secteur qui a augmenté de pas loin de 10 % alors que la population reste stable.

Alors ça, c'est dû à quoi ? C'est surtout le desserrement familial. C'est à dire qu'on a de moins en moins d'occupants, tout simplement par maison. On peut avoir du vieillissement de la population avec les enfants qui s'en vont. On peut avoir aussi des familles recomposées, des gens qui divorcent, ce genre de choses. Donc ça fait que globalement il y a moins de personnes par logement et donc le nombre de logements augmente. Donc ça, c'est un facteur important parce que ça veut dire forcément qu'il y a plus de déplacements, plus il y a de logements, forcément, plus il y a de déplacements sur la zone. Les dynamiques territoriales au niveau du nombre d'emplois aussi, on observe que le nombre d'emplois dans les pôles d'emplois ruraux du secteur, globalement, est relativement stable. On a une augmentation assez légère de 2 %. Donc voilà, tout ça, ça va être pris en compte forcément dans le dans le trafic.

C'est le schéma que vous voyez, là. Donc, vous avez un état des lieux du trafic existant.

Pour ça, on a fait une enquête de trafic, qui est composée de comptages automatiques qui sont réalisés par les services du Département. Donc, c'est des boucles automatiques que vous voyez sur la route. Des fois, vous voyez des petites boucles pneumatiques. Vous passez dessus, ça fait tac tac. Ça c'est, vous comptez, quand vous passez dessus, vous comptez pour un véhicule. Ça permet de savoir aussi si vous êtes un poids lourd ou un véhicule léger. Et par ailleurs, on a réalisé en octobre ou septembre 2021, une enquête origine-destination aux heures de pointe du soir. Donc ça veut dire que concrètement, le

soir, on a arrêté toutes les personnes sur des points de comptage désignés à l'avance. On a interrogé les gens pour savoir d'où ils venaient, où ils allaient et pour quel motif. Et ça, ça nous permet derrière de faire des modélisations dans des modèles mathématiques de trafic. Donc les hypothèses qui ont été prises en compte en 2045, c'est des hypothèses qui sont pris sur la base d'un cadre méthodologique national, qui a un peu évolué depuis que ces études ont été réalisées. Donc c'est forcément quelque chose qui fera aussi un petit peu réévaluer si les études se poursuivent vers la réalisation du projet, avec des hypothèses globalement sur les 20 ans à venir, de plus, 23 % pour les véhicules légers et plus 18 % pour les poids lourds. donc tout ça, ça nous permet d'estimer les reports de trafic liés au contournement que je vais vous présenter sur les diapos qui suivent.

Donc, globalement, les effets du projet. Alors déjà, sur le contournement, on retrouve entre 4000 et 5000 véhicules jour.

En 2045, avec les évolutions de trafic que je vous ai décrites tout à l'heure. Entre 4003, entre 4300 et 5200 véhicules jour, en gros, suivant les sections du projet, avec un soulagement de la traversée du bourg de Saint-Martin-des-Champs, donc juste devant. En gros un tiers à peu près autant, un tiers aussi sur la traversée de saint Quentin-sur-le Homme. Ce qui permet de délester en partie ces centres bourgs et éventuellement apaiser évidemment la circulation et donner des possibilités aux collectivités de réaménager l'espace public. Ce qui n'est pas forcément simple aujourd'hui avec le trafic qui existe sur ces axes. Un soulagement léger aussi, des petits axes là, ici, qui existent. Donc on est sur des trafics plus faibles, donc forcément les effets se voient moins. Mais on retrouve finalement un certain nombre de personnes qui utilisent ces petits axes viennent sur le contournement, donc ça soulage aussi ces petits axes. Et par ailleurs, on a un effet un peu plus négatif pour le coup qui est : on ramène des gens en fait sur les axes qui arrivent sur le contournement Sud-Est d'Avranches donc notamment la Rd5 où on a une augmentation du trafic sur la RD 5 et une augmentation du trafic aussi sur la RD 103 entre l'arrivée du contournement et l'échangeur de la zone d'activité de la Baie.

Les gains de temps, ne sont pas un des objectifs principaux du projet on va dire. on a des gains de temps qui sont très faibles, deux minutes gagnées en gros sur le secteur. Mais le principal objectif il n'est pas là. Comme je vous le disais tout à l'heure, le premier objectif c'est vraiment de soulager le trafic dans saint Martin-Des-champs et Saint Quentin-sur-le-Homme. Objectif qui est en partie rempli sur la carte que je vous ai montré juste avant. Mais voilà, des gains de temps, on en parle parce qu'on a souvent la question,

donc on préfère en parler. Mais globalement, ce n'est pas l'objectif principal du projet. Les services de secours sont aussi concernés. On a un enjeu de fiabilisation des temps de trajet pour aller pour le SDIS et pour la gendarmerie qui sont situés dans ce secteur-là, pour aller notamment sur la zone de la Baie, le Mont-Saint-Michel et l'A84. Puisque là, au lieu de traverser tout Avranches, bah forcément, ça fiabilise fortement les temps de parcours puisque les services de secours peuvent passer par ce contournement qui est quand même beaucoup plus simple à utiliser pour des véhicules de secours. Donc ça, c'est un enjeu qui sera regardé plus en détail la semaine prochaine avec les personnes concernées dans l'atelier.

Les effets attendus sur la sécurité routière : Donc sur le secteur, l'accidentologie, on la mesure sur la base des accidents corporels qui est tenue par les services de secours. Donc on ne comptabilise pas forcément les accidents matériels, on n'a pas de gros point noir dans l'étude de sécurité qui sont relevés. Ce qu'on appelle des points noirs, ce sont des points où on a régulièrement des accidents corporels. Je vous dis, à part le carrefour que je vous ai montré tout à l'heure qu'on est en train de traiter, on n'a pas de gros point noir. Ce sont vraiment des choses assez diffuses et avec des accidents qui impliquent majoritairement des véhicules légers. Dans 80 % des accidents. Donc l'effet sur l'accidentologie au stade des études d'aujourd'hui est relativement incertain parce que, en fait, on améliore la sécurité routière dans un certain nombre d'endroits, sur les petites routes, dans les centres bourgs. Par contre, à côté de ça, on rajoute un peu de trafic sur des axes qui sont un peu plus importants. Donc globalement, on a un bilan qui est, à notre avis, ce sera à peu près équilibré sur la sécurité routière, ni positif ni négatif on va dire, mais voilà qui améliorera peut-être un petit peu. Mais en tout cas, à ce stade-là du projet, les études ne sont pas forcément suffisamment avancées pour affirmer si la balance va dans un sens ou dans un autre.

Les impacts à maîtriser en matière notamment d'environnement. La réglementation n'est pas nouvelle. La séquence Éviter-réduire-compenser, c'est une séquence qui date de 1976, la loi sur la préservation de la biodiversité, qui a été intégrée dans le code de l'environnement. Alors, l'objectif, c'est important de bien comprendre cette séquence. Éviter-réduire-compenser c'est une séquence qui s'applique à tout projet d'infrastructure ou pas, d'infrastructures ou d'autres choses d'ailleurs, même un bâtiment quelque part. Donc éviter, ça veut dire quoi ? Ça veut dire que quand on a un projet routier, on va chercher au maximum à éviter les effets de ce projet sur l'environnement, Mais ça peut

s'appliquer aussi au bruit, ça peut s'appliquer à plein d'autres thématiques. Donc par exemple, on va avoir une zone humide. Si je prends l'exemple d'une zone humide, c'est assez parlant. Une zone humide, c'est une zone qui est importante, c'est un puits de carbone, on le sait bien. Ça c'est une zone qui est importante pour l'avenir de la planète, etc. Ce sont des choses qu'on connaît bien. Quand on a une zone humide, on va chercher à tout prix à éviter la zone humide. Donc ça veut dire quoi ? Ça veut dire qu'on va essayer de passer à côté tout simplement pour pas la neutraliser en termes d'effet.

Alors si on étudie le projet et qu'on se rend compte qu'il y a plein de contraintes. Des contraintes d'habitat, des contraintes de peut-être des contraintes d'environnement qui sont à prendre en compte aussi. On va se dire bah là on est obligé de passer sur la zone humide. Donc on passe sur la zone humide. Voilà, ça fait toujours mal au cœur, mais on va sur la zone humide. Donc dans ce cas-là, on va chercher à quoi ? À réduire les effets. Donc par exemple, là, on a pris un exemple sur les périodes de nidification des animaux, mais par exemple, la réduction des effets sur une zone humide, par exemple, ça va être de passer avec un ouvrage d'art, donc pourquoi pas un viaduc. Donc on aura juste l'empreinte de la pile. Un petit talus peut être d'un côté, mais globalement on a plus forcément d'impact direct sur la zone humide. Si on prend l'exemple effectivement qui est cité ici sur les espèces protégées, on va chercher à ne pas réaliser les travaux pendant les périodes de nidification pour que les animaux puissent se reproduire en dehors des périodes de chantier. Et enfin, on n'a réussi ni à éviter ni à réduire, c'est là qu'on va seulement avoir le droit de pouvoir éventuellement compenser. Mais la compensation, on ne peut la faire que si on a démontré qu'on ne pouvait ni éviter ni réduire les effets du projet.

Donc si je reprends par exemple une zone humide, ça veut dire qu'il va falloir reconstituer une zone humide, ce qui n'est jamais simple, parce que constituer une zone humide, ce n'est pas simple d'un point de vue purement technique. Donc là, l'objectif c'est d'avoir une zone humide qui soit à peu près de la même qualité environnementale que la zone humide qui a été détruite. Donc bien souvent, vu que la zone humide qu'on va reconstituer va être de moindre qualité d'un point de vue surfacique que celle qu'on a détruite bien souvent, il va falloir par exemple que si on prend un hectare sur une zone humide, il va peut-être falloir à côté de ça faire deux hectares ou trois hectares, voire quatre hectares. Ça dépend aussi de ce qu'on prévoit de faire. Donc ça c'est le graphe du bilan que vous avez ici. Vous avez un impact brut du projet qui est forcément négatif, c'est le code de

l'environnement qui dit ça. Je n'ai pas le numéro de l'article en tête, mais voilà, vous allez chercher à éviter, il vous reste des impacts non évitables, vous allez réduire, il va rester des impacts résiduels. Et normalement, ce que dit le code de l'environnement, c'est qu'on va chercher à avoir un bilan qui si possible, va être positif pour l'environnement.

Donc les études qui ont déjà été réalisées, donc un certain nombre d'études de l'état initial qui ont été réalisées à l'aide de bibliographie, de sortie de terrain. Une étude d'impact qui sera réalisée pour les dossiers d'enquête publique et donc pour réaliser les dossiers d'enquête publique et finaliser l'étude d'impact. Donc, il y a encore un certain nombre d'études à réaliser. Donc vous voyez, on n'en est pas encore arrivé au bout. On a encore une étude Faune-flore Habitat à réaliser, une étude de paysage, une étude acoustique qui, elle, a été réalisée en 2024, une étude agricole, une étude sur l'air et la santé dont on a déjà fait des premiers morceaux. Mais elles seront réactualisées et à compléter au fur et à mesure des études. C'est normal. On démarre d'un projet qui au départ, on vient plutôt pour parler de l'opportunité, après on vient concrètement à l'enquête publique plutôt pour venir dire on va vraiment réaliser le projet et on vient pour déclarer le projet d'unité publique. Donc, dans ce cadre-là, il faut que le dossier soit beaucoup plus précis et les études soient beaucoup plus précises. Sur le bruit, donc, on a un environnement qui aujourd'hui, évidemment autour du tracé, est très calme puisqu'il y a globalement, c'est des champs avec assez peu d'axes routiers et assez peu d'infrastructures. Donc globalement, forcément, on a une hausse relativement significative pour le coup du bruit, mais un niveau sonore qui reste quand même en deçà des seuils réglementaires qui sont prévus dans la loi sur le bruit qui date de 1995. Et donc à ce stade-là, on ne prévoit pas de mesures de réduction puisque la loi ne nous y oblige pas.

Sur le paysage, on a beaucoup de vallons humides, des coteaux, un bocage et des grandes parcelles agricoles. Quelque chose qu'il faudra évidemment bien travailler dans le cadre de l'impact paysager, avec une préservation de la trame paysagère, bocagère qu'on connaît bien chez nous dans la Manche.

Sur les milieux, 62 hectares de zones humides dans l'aire d'étude rapprochée. Alors ça ne veut pas dire qu'on va impacter 62 hectares de zones humides. Ça veut dire que potentiellement, on impacte des petits morceaux de ces 62 hectares de zones humides.

Il va falloir qu'on regarde évidemment l'effet du projet sur ces zones humides avec trois zones qui sont directement traversées par le projet, donc surtout ici.

Un certain nombre aussi d'espèces protégées qui sont concernées sur le secteur. Donc, vous voyez un petit peu tout ce qui est en rouge, ce sont des enjeux forts vis à vis de ces espèces protégées. Donc, c'est ce que je vous disais tout à l'heure éviter, réduire, protéger, compenser. Ça veut dire en premier lieu qu'on va chercher à éviter les zones rouges, notamment pour essayer d'éviter ces espèces qui sont protégées en droit européen.

Le foncier agricole, donc une dominance sur le secteur de prairies permanentes et de cultures céralières avec une étude qui sera réalisée pour regarder notamment, je vous l'ai dit, les emprises nous appartiennent pour la plupart, mais par contre, avec le projet routier, forcément, on risque d'impacter un petit peu les exploitations et les circulations agricoles. Même si un remembrement qui a été réalisé dans les années 90, il y a eu certainement des modifications d'exploitations. Normalement, le remembrement a dû être réalisé en pensant à tout ça, mais il y a eu probablement des modifications d'exploitations, etc. Forcément en 15-20 ans, il se passe des choses.

Donc ça, c'est quelque chose qu'il faudra que, évidemment, on regarde dans le détail, dans la suite des études. Le calendrier de tout ça. Donc, on en a parlé un peu tout à l'heure, donc, mi 2025, la décision du Département, suite à la phase de concertation, des compléments d'études en 2026 2027 instruction de la demande d'autorisation par les services de l'État. Alors, ce planning-là, c'est évidemment si tout se passe bien et que la concertation aboutit effectivement à une décision du Département qui continue le projet. Et voilà en gros des travaux sur deux ou trois ans à partir de 2028, 2029 jusqu'en 2032. Voilà.

Marie Leugé-Maillet : Merci pour cette présentation qui a parfaitement tenu le timing fixé. Donc on va rentrer dans la phase de questions-réponses. Alors quelques précisions avant, on ne l'a pas précisé au début, la réunion est enregistrée à des fins de compte rendu. Il y a un compte rendu qui est réalisé, mais pour être sûr d'avoir l'intégralité des réponses en détail, la réunion est enregistrée, mais tout est évidemment bien anonymisé et le son de la réunion ne sera pas diffusé. Sur ces temps d'échanges, ça va mieux en le rappelant, l'objectif, c'est que tout le monde s'exprime dans le respect de la parole de chacun. Il y a peut-être des avis très divergents sur le projet. L'idée, c'est d'être à l'écoute

de tout le monde et de respecter dans des règles de courtoisie élémentaire. Et puis surtout, on va essayer de faire circuler au maximum la parole. On le sait, c'est difficile de prendre la parole lors des réunions publiques. Donc c'est souvent les mêmes. On va essayer ici qu'il y ait le plus de personnes possibles qui participent. Les différentes modalités pour ce faire, c'est évidemment, on va avec Loïc qui est ici faire circuler le micro pour poser des questions courtes, je l'espère, des interventions les plus courtes possible. Je demanderai la même chose aux intervenants de faire des réponses les plus synthétique possible.

Marie Leugé-Maillet : Et puis d'autres modalités pour participer. Il y a un numéro WhatsApp qui s'affiche ici, qui appartient à Audrey et qui reçoit des questions, qui pourra me les transmettre et donc on pourra les poser aux intervenants. Et puis il y a des formulaires papier. Si vous avez rempli le formulaire papier, n'hésitez pas à le faire savoir. C'est pareil. Loïc viendra me les amener. On va prendre des séries de questions pour éviter les allers retours. N'hésitez pas tout le monde, il n'y a pas de mauvaises questions. Il y a des questions de compréhension sont les bienvenues. Il n'y a pas de questions stupides. Il n'y a pas de questions bêtes. Donc vraiment, allez-y. L'objectif, c'est d'échanger. Et puis je précise aussi que parfois, on n'a pas toutes les réponses, parfois c'est juste pour exprimer un avis, et puis ça ne demande pas forcément de réponse. Ces contributions sont également les bienvenues. Alors est ce que dans la salle il y a déjà des gens qui souhaitent prendre la parole ? Voilà, je vois Loïc, il y a une main qui se lève ici et puis il y en a, je viendrai ensuite au fond.

Question assistance 1 : Bonsoir, j'habite Avranches. Vous nous dites que le projet consiste à désenclaver Saint-Martin-des-Champs et Saint-Quentin. Il y a quelques années, on nous avait dit la même chose pour Marcey-les-Grèves avec une deux fois deux voies qui partaient de Lolif à Pont. Demander aux habitants de Marcey, personne ne passe par là parce que c'est un non-sens pour rejoindre Avranches. Ensuite, Vous nous parlez du désenclavement de Mortain. Les habitants de Mortain, s'ils veulent rejoindre l'A84 pour aller à Rennes, je pense qu'ils passent par Vire, Le Poteau ou ils passent par Saint-Hilaire et Louvigné-du-Désert, ça fait le même nombre de kilomètres. En plus, pour le financement, cet argent-là, on peut peut-être servir pour justement améliorer la quatre voies entre Avranches et Granville. Merci.

Marie Leugé-Maillet : Merci.

Question assistance 2 : Oui bonjour, je suis habitant de Saint-Quentin-sur-le-Homme. Et la question que je vous pose c'est, Je ne vois pas du tout l'intérêt de votre projet. Je ne comprends rien. Pour moi ça ne sert à rien. Moi je pense plutôt dans le principe de responsabilité à ce qu'on va laisser à nos enfants. En 1990, c'était encore le tout voiture. Actuellement, il faut essayer de diminuer l'impact de la voiture sur l'environnement. Et là, tel que vous nous proposez les travaux que vous nous proposez, on va augmenter la circulation en véhicules, alors que le but, c'est d'essayer de la diminuer. Alors moi je ne comprends plus du tout, là, c'est vraiment, c'est vraiment quelque chose qui m'horripile un petit peu quoi. Après, chacun a le droit d'avoir son avis, hein, mais pour faire du vélo, je m'aperçois qu'il n'y a pas grand monde quand même à se bouger un peu et en plus, je vais juste dire un tout petit peu. Il faut penser que la plupart des personnes là, je ne sais pas si on verra trop la route se développer. On n'est pas spécialement très jeunes et notre but ce n'est pas de faire des tours de voitures hein, c'est de jouer avec nos petits-enfants.

Marie Leugé-Maillet : Merci. Est ce qu'il y a encore. Voilà, donc je vais prendre une question ici. On va prendre celle ensuite au fond et puis après on passera aux réponses.

Question assistance 3 : Bonsoir je suis habitante de Saint-Loup. J'ai regardé tout le dossier de concertation, les 50 pages. Je trouve que vous n'avez pas précisé que en fait pour la RD 247 de Saint-Martin, le gain sonore de la construction de la route sera de 2 à 4 décibels pour les habitants. Est-ce que les habitants sont au courant de ça ? Qu'ils gagneront 2 à 4 décibels sur le passage de voiture, alors que tous les riverains de cette future, enfin, ce projet de future route auront quant à eux entre 9 et 18 décibels en plus. Alors que c'est bien notifié aussi dans le dossier de concertation, on a un environnement, un cadre paysager assez remarquable qui est préservé, c'est bien écrit et il est indiqué justement de voir si le projet a un intérêt par rapport à la destruction de tout ce cadre, qu'on a la chance d'avoir.

Marie Leugé-Maillet : Merci. On va prendre une dernière question ici et puis après on passera aux réponses et je reviendrai vers vous pour prendre d'autres questions. Il y avait une question, je crois. Il y avait une main qui s'était levée. Voilà.

Question assistance 4 : Oui, bonsoir. Donc moi je voudrais faire juste écho à la personne qui a parlé en premier. Il y a quelques semaines, j'ai emprunté le tronçon Pont-Marcey. Écoutez, j'ai été très surprise. J'étais toute seule sur la route dans les deux sens. J'étais ahurie. Je me dis mais ce n'est pas possible !

Marie Leugé-Maillet : Alors on va répondre à cette première série de questions, sachant que je pense qu'il y en a deux ou trois qui traitent du même sujet, à savoir l'opportunité du projet vis-à-vis de l'enjeu du désenclavement.

Olivier Thirion : Je l'ai bien précisé tout à l'heure quand on parle de désenclaver le Mortainais, effectivement, on est plus sur la partie intermédiaire entre Mortain, car ça va servir un peu aux habitants de Mortain, évidemment, pour aller notamment sur le Nord Bretagne. Évidemment, les habitants de Mortain ne vont pas forcément passer par là pour aller sur Rennes ou sur Caen. Quand on regarde une carte routière, ils ne vont pas forcément aller par le contournement, effectivement. Par contre, ça va beaucoup soulager évidemment le secteur de Juvigny-les Vallées qui est intermédiaire entre les deux, qui eux, pour le coup, auront un vrai intérêt à prendre ces itinéraires-là. Sur la question suivante, c'était sur les...

Axel Fortin-Larivière : Non, j'ai plus noté en fait des avis qu'il faut qu'on enregistre parce qu'une personne a dit effectivement pour aller à Rennes de Mortain, les gens ne passeront pas forcément par là. Donc globalement, l'idée c'est de se poser, est ce que c'est bien utile de dépenser cet argent à cet endroit-là ? Donc effectivement c'est un avis, donc c'est le but effectivement de l'enregistrer comme tel. J'ai noté aussi effectivement que par rapport à l'avenir des mobilités au niveau des voitures. Alors je voudrais juste préciser, c'est que le Département n'a pas vraiment de responsabilités en termes de mobilités. On est gestionnaires d'infrastructures routières. La manière dont les gens utilisent les routes existantes sont forcément basées sur la sécurité. Parce que mélanger des voitures avec des camions avec des vélos, c'est compliqué. Donc il faut aussi des infrastructures qui répondent à tous les besoins. Mais voilà, on est vraiment sur une réponse à des besoins. j'ai bien noté effectivement que pour faire du vélo aujourd'hui, la solution qu'on apporte est peut-être plus une solution tout-voiture qu'une solution vélo. Après on peut aussi débattre sur le fait que demain plus on a des infrastructures modernes et en nombre suffisant, plus on peut aussi développer différemment les mobilités. Mais ça on peut en discuter ou en débattre une autre fois. En ce qui concerne

les études au niveau du bruit, il faut aussi qu'on note ce que la personne a dit en disant que ça allait augmenter naturellement. Mais vous en avez parlé Olivier, si vous voulez continuer à le dire, mais effectivement c'est noté dans le dossier qu'il y aura une augmentation du bruit pour un certain nombre de personnes lors des travaux ou autour du nouvel axe.

Olivier Thirion : Effectivement, sur ce que vous avez dit est très juste Madame. Tout à l'heure sur la RD 247, effectivement on a une baisse de 2 à 4 dB(A), c'est des échelles logarithmiques, donc 2 à 4 dB(A), c'est quand même relativement substantiel. Mais effectivement on ne baisse que de 2 à 4 dB(A) parce qu'on baisse le trafic de 30 %.

Marie Leugé-Maillet : Pour tout le monde, qu'est-ce que ça veut dire dB(A) ?

Olivier Thirion : C'est des décibels acoustiques. Donc je ne vais pas vous détailler les modes de calcul, mais c'est l'effet du bruit. C'est en fait ce que ce que l'oreille humaine entend. Effectivement, quand on diminue de 30 % le trafic, il reste toujours un trafic. Ce que je vous ai décrit tout à l'heure, c'est quand on diminue de 30 % le trafic. Donc ça veut dire qu'il reste toujours un trafic résiduel qui passe sur la route, qui fait toujours du bruit. Et forcément, on n'annule pas ce bruit. Par contre, effectivement, les zones qui aujourd'hui sont calmes, où il y a peu d'émergences acoustique, où passera le tracé. on passerait d'un environnement relativement calme à un environnement qui est plus bruyant mais qui touche moins de monde. Voilà.

Marie Leugé-Maillet : Merci. Donc on va reprendre une série de questions. Alors il y avait une dame. Voilà, c'est ça, peut-être la dame juste là, qui attendait.

Question assistance 5 : Oui, ça fait un petit peu écho à ce qui a été dit avant. Donc moi, j'ai regardé le plan de développement durable du Département qui parle de l'artificialisation des sols, un enjeu majeur pour la transition écologique. Et il y a une jolie représentation avec des logos, etc. Et il est dit que les routes représentent 97 % de l'artificialisation des sols du Département. Donc là, on a déjà le plus grand réseau, Départemental ou non national de route. Donc on va encore en rajouter une petite couche. Alors que dans les objectifs, il y a la loi contre l'artificialisation. Donc là on va faire le contraire. Après, j'ai été voir dans le budget du Département en quoi consistait tout ce qui était fait pour l'écologie. Alors j'ai trouvé juste un truc eau, nature, etc. Et ça

représente 10 millions d'euros, contre ces 14 millions d'euros au minimum pour les travaux.

Marie Leugé-Maillet : Merci. Il y a une question ici.

Question assistance 6 : Bonsoir, j'habite à Saint-Senier-sous-Avranches. Je suis tout à fait d'accord avec le contournement. Je parle en tant que professionnel parce que je suis chauffeur de taxi et je me rends régulièrement sur Ducey. Et traverser Saint-Martin-des-Champs et Saint-Quentin-sur-le-Homme. Effectivement, ça devient de plus en plus dangereux. C'est vraiment très compliqué. Il y a beaucoup de circulation, les vélos, les piétons et tout ça et c'est vraiment très dangereux. Et notamment à Saint-Quentin, au moment de la sortie des écoles, il y a pas mal de circulation aussi et c'est assez dangereux. Donc, je suis totalement pour. Et je voudrais vous demander aussi, c'est par rapport à Saint-Senier. Au niveau de la D5, est ce qu'il y aura un Rond-Point ? Ou je ne sais pas s'il y aura un Rond-Point ? Parce que du coup, si vous faites un autre Rond-Point, au niveau où vous avez dégagé au niveau du croisement qui est très accidentogène. Il y a encore quelques accidents ces derniers temps. Et donc du coup, ça fera deux ronds-points, pratiquement côté à côté en fait, parce que l'autre, celui que vous avez prévu, n'est pas très loin. Et cela dit, puisque vous partez donc sur cet axe-là, est ce qu'il y aurait possibilité aussi de mettre en place une aire de covoiturage, éventuellement avec des bornes électriques. Et je pense que pour les personnes qui viennent du côté de Mortain et tout ça, ça peut être très intéressant d'avoir cette aire de covoiturage pour se retrouver avec les personnes qui viennent d'Avranches ou de Pont et qui vont notamment sur Rennes, enfin, direction Rennes en tout cas. Et aussi pourquoi pas installer un PAV, un point d'apport volontaire, à ce niveau-là aussi qui peut être intéressant parce qu'on n'en a pas beaucoup dans le coin. Et du coup ça permettrait aux gens d'apporter leurs déchets à ce niveau-là en même temps.

Marie Leugé-Maillet : Voilà, merci. Donc il y a plusieurs questions en une, donc je vais en prendre une dernière et puis après on va passer aux réponses.

Question assistance 7 : Merci. Je me déplace parce que j'ai beaucoup de choses à dire. J'ai beaucoup d'interrogations. Ce n'est pas possible, il y a trop de questions. Donc vous nous proposez un axe à 80 kilomètres h, ça sous-entend trafic avec des tracteurs dans une pente à 9 %, avec peut-être une voie de dépassement. Soit le CEREMA s'étonne

quand il y a des pentes de cette nature. Oui, oui, oui ! Renseignez-vous. Le trafic, il y a une enquête de trafic entre 16 h et 20 h en 2021. Donc, à cette heure-là, il n'y a plus de poids lourds, il n'y a plus de véhicules, d'engins agricoles. Je pense qu'il faudrait peut-être revoir votre modèle que vous avez tiré de cet exercice-là. Accidentologie, on l'a dit faible dans notre secteur comparé à l'A84, bien sûr. Moi, j'ai rarement vu dans Ouest-France, enfin dans la presse la transcription d'accident sur la voie publique, sur la RD 147 qui traverse Saint-Martin-des-Champs. Bon, voilà, pour l'instant.

Marie Leugé-Maillet : Merci, Monsieur. Alors, on va répondre. Je vois des mains qui se lèvent. On prendra le maximum de questions ce soir. On va faire plusieurs passages, mais peut-être comme il y a plusieurs questions dans une. Et puis je vais en rajouter une qui nous est venue par WhatsApp. La première question de madame concernait le budget mis au Développement Durable versus le budget en investissement. Et cette question parlait aussi de la question de l'artificialisation des terres.

Ça rejoint une question qu'on a reçue donc par SMS sur la zéro artificialisation nette qui a été fortement impactée lors de la déviation de Saint-Jean-de-la-Èze, Marcey-les-Grèves : «Les constructions seront plus possibles. Quel impact sur le PLUi ? »

Peut-être une réponse sur la question de l'artificialisation ?

Axel Fortin-Larivière : Alors sur la notion de lecture du plan de développement durable du Département, l'artificialisation, on a bien compris effectivement que la vie est de dire qu'il y aurait peut-être plus à mettre de l'argent dans le sujet environnemental que dans celui des routes. Alors sachez quand même qu'aujourd'hui ces deux sujets là sont travaillés au sein d'une même commission qui s'appelle "Nature et infrastructures" et qui travaille effectivement à essayer d'équilibrer au mieux un certain nombre de choses. Mais le Département se doit aussi de répondre à l'ensemble des besoins de ses habitants dans une volonté effectivement d'équilibrer les choses. Mais bon, il faut noter que votre avis, c'est qu'aujourd'hui on aurait forcément, on va dire à travers effectivement les constats qu'on fait à dépenser plus d'argent au niveau du développement durable que sur les routes.

Concernant le CEREMA, le Département est membre du CEREMA et beaucoup de nos études aujourd'hui sont basées avec sur la prise en compte des écrits et des études du CEREMA.

En ce qui concerne le trafic des tracteurs, alors le Département n'est pas encore une fois responsable de la manière dont les gens utilisent nos routes. Donc globalement, aujourd'hui, comme le disait Madame, les gens sont sur les routes et puis ça crée de la circulation à certaines heures, on y trouve des camions, on y trouve des voitures, on y trouve des tracteurs. Donc, je dirais, globalement, nous, notre travail consiste à maintenir les routes en meilleur état possible. Et là, dans le cadre de cette soirée, de proposer effectivement peut-être un projet routier qui doit répondre à un certain nombre de besoins qui sont venus du territoire sur lequel on se trouve. Donc c'est pour ça qu'on en discute.

Voilà, sur le sujet accident, je vous laisserai répondre au reste, Olivier.

Olivier Thirion : Si je peux juste compléter sur le sujet aussi des budgets. Alors de mon point de vue, les budgets routiers ne sont pas opposés aux budgets nature et environnement. On a des routes à entretenir dans le respect de l'environnement. Cette année, on a mis en place par exemple en 2024, On a encore accentué la politique de fauchage raisonné qui existait depuis une quinzaine d'années au sein du Département. On est en train de développer un certain nombre de techniques d'entretien des chaussées qui sont beaucoup plus respectueuses de l'environnement qu'aujourd'hui, qui restent toujours à base de pétrole, parce que ça reste toujours une matière première importante pour entretenir les routes aujourd'hui. Mais l'idée, c'est d'être de plus en plus, d'avoir une empreinte carbone réduite, d'entretenir nos routes avec des techniques plus légères que les simples enrobés à chaud. Donc il ne faut pas opposer les sujets. Dans le cadre du budget route, on a tout un tas de choses qui sont en cours de développement sur ces sujets-là.

Pour répondre un peu aux questions aussi qu'on a eu sur l'étude de trafic et sur les pentes. Donc évidemment, les documents du CEREMA. Alors, il y a un document du CEREMA à l'époque qui s'appelait le CT, qui est le Centre d'études techniques de l'équipement, qui s'appelle le Guide Aménagement des routes principales, sur lequel je pense que c'est ce guide là que vous vous faisiez référence, monsieur, tout à l'heure.

Donc on a des pentes de 9 %, c'est important, mais c'est des pentes qu'on peut tout à fait. Je veux dire, en montagne en montagne, on peut trouver des pentes à 14-15 % et les tracteurs et les camions peuvent tout à fait monter. Simplement, ils montent à des vitesses réduites. Mais voilà, 9 % c'est des pentes qu'on trouve même assez couramment dans nos dans nos contrées. Voilà sur les études de trafic. Les enquêtes origine-destination qu'on a faites, c'est effectivement sur l'heure de pointe du soir, donc plutôt entre 16 h et 20 h. Mais tout ça, ce n'est pas le seul biais, on a déjà des tracteurs, des poids lourds déjà qui passent sur ces moments-là. On n'a pas que des véhicules légers et en plus, ce n'est pas la seule donnée qu'on utilise pour mettre au point nos modèles de trafic puisqu'on utilise, comme je vous l'ai dit tout à l'heure, les boucles de comptage qui pour le coup sont permanentes et qui elles sont installées sur plusieurs semaines et qui nous permettent justement de ramener ces données qu'on récupère en enquêtes origine-destination sur les heures de pointe.

Olivier Thirion : On les ramène à l'échelle d'une journée, sur des périodes suffisamment longues pour se donner une bonne idée du type de trafic et modéliser correctement les trafics. Sur les questions qui ont été posées par madame aussi sur Saint-Denis, Qui est chauffeur de taxi là ? Donc la RD5. Pour répondre à votre question, oui effectivement, c'est un carrefour giratoire qui se raccorde effectivement sur la Rd5, donc ça ferait effectivement deux giratoire côté à côté au cas où on crée le carrefour entre la Rd5 et la Rd 247. On est en entrée de ville d'Avranches donc j'ai envie de dire, quand on rentre dans une ville, on est habitué à avoir des giratoires de façon assez régulière et c'est des giratoires qui au vu du trafic, ne poseront pas de problèmes de bouchons, de congestion. Donc il y a une légère perte de temps qui est juste liée au fait qu'on ralentit, on cède le passage et on passe sur le giratoire. Donc c'est quelques secondes, mais on est sur des pertes de temps tout à fait minimes pour des gains de sécurité qui pour le coup sont relativement importants.

Olivier Thirion : Donc avec un bilan global assez positif. Sur le sujet des aires de points d'apport volontaire, ça ce n'est pas trop notre sujet. Le point d'apport volontaire, c'est plus lié à l'intercommunalité, mais le développement des aires de covoiturage. Je vous avoue qu'à ce stade-là de l'opportunité du projet, ce ne sont pas des choses qu'on a regardé dans le détail, mais ce sont évidemment des choses qu'on est disposé à évidemment regarder. Aujourd'hui, on a un peu plus d'une cinquantaine d'aires de covoiturage qui sont développées par le Département. Il y en a d'autres aussi qui sont développées par les

intercommunalités ou par les communes, mais nous, on en a une un peu plus d'une cinquantaine, avec des bornes de recharge électrique. Je ne vais pas rentrer dans le détail, mais on a quelques bornes de recharge électrique sur nos aires de covoiturage. Aujourd'hui, on se rend compte que ça ne fonctionne pas trop parce qu'en fait, les gens, ils rechargent soit chez eux, soit dans les centres bourg. Mais sur les aires de covoiturage qui sont en rase campagne, beaucoup moins. Je pense avoir répondu à peu près au reste des questions.

Marie Leugé-Maillet : Tout à fait.

Axel Fortin Larivière : Je rajoute en fait que sur l'ensemble des projets routiers qui ont été réinterrogé sur la mandature, systématiquement le sujet des zones de covoiturage est systématiquement maintenant on va dire rajouté à tous les projets ainsi que, on va dire même de l'intermodalité. C'est à dire la possibilité aussi sur ces zones de covoiturage, de prévoir aussi des arrêts de bus, même si nous ne sommes pas, on va dire, responsables sur ces sujets-là. Mais voilà, pour que le choix soit laissé aux gens. L'axe existe peut-être, mais après les gens ont le droit de se déplacer comme ils le souhaitent. Donc notre travail est de fournir les infrastructures, pas forcément les services, même si sur les aires de covoiturage, on a un projet de mandature qui vise effectivement à proposer, on va dire, un certain nombre de services, comme on va les inaugurer bientôt, comme le fait effectivement d'avoir des box vélos sur les aires de covoiturage pour permettre aux gens de ne pas venir qu'en voiture mais de pouvoir venir en vélo. Ça a deux avantages. C'est à dire qu'effectivement les gens peuvent venir en vélo et puis nous, ça nous fait moins de voitures sur l'aire de covoiturage à stationner, donc ça fait plus de place pour les autres aussi. Donc on réfléchit, tout est l'intérêt effectivement de cette commission qui s'appelle nature et infrastructures et qui essaye quelque part de réduire les impacts de l'une pour améliorer, on va dire la valeur ajoutée de l'autre.

Marie Leugé-Maillet : Alors j'ai pas mal de questions qui sont arrivés via WhatsApp, une première sur la jeunesse philosophique du projet.

« Parmi les deux cas suivants, lequel est à l'origine du projet ?

- Première option : Plusieurs problématiques ont été rencontrées alors plusieurs solutions ont été envisagées, étudiées, comparées et il est apparu que la route était la meilleure solution possible.
- Ou, deuxième option, il y a eu une volonté politique de réaliser cette route. Puis les éventuels impacts positifs ont été mis en avant comme justification pour le mener à bien, même s'il n'a pas été démontré que ce projet est pertinent puisque ce second cas est un peu inquiétant pour la bonne gestion de l'argent public et de l'intérêt général.

Et donc, dans la foulée, il y a la question suivante :

« Pourquoi recréer une route ? Pourquoi ne pas réaménager les routes existantes ? »

Et dans cette même question, je vais en rajouter une autre qui elle, si le projet ne se fait pas. Du coup, la question des aménagements actuels :

« Quelle disposition pour ralentir la vitesse dans Saint-Martin-des-Champs pour aiguiller les véhicules sur des axes Saint-Hilaire- Ducey, A84, ou Juvigny – Brécey Tirepied A84? »

C'est trois questions en une. Mais normalement il y a un fil logique à tirer.

Axel Fortin-Larivière : Sur la genèse du projet, tu pourras rajouter, puisque tu étais là avant moi quand même. Sur la genèse du projet, alors désolé, mais effectivement comme on l'a expliqué lors de la présentation, on est sur un projet qui a pris naissance, on va dire, dans le cadre de la construction de l'A84, Qui a effectivement à l'époque conduit à l'arrêt du projet de contournement global d'Avranches par la partie sud. Et ensuite, effectivement, à des fins, on va dire, à travers des besoins, on va dire du territoire, sur un certain nombre de besoins exprimés qu'on vous a expliqué et qui, en fait, expliquent pourquoi on vient vous proposer ce projet-là qui, en lien avec un certain nombre de besoins qui ont été exprimés et qui donc est un projet routier. Voilà, après cette concertation justement, comme on l'a dit aujourd'hui, à travers l'ensemble de la participation de tout le monde et les différends, avis de tout le monde va équilibrer, on va dire le projet sur ce qui va permettre par la suite au Département, au Conseil Départemental en session, de valider en fait la pertinence ou non du projet pour répondre aux besoins du territoire. C'est aussi pour ça qu'on vient écouter le territoire.

Marie Leugé-Maillet :

Pouvez-vous répondre sur

« Les aménagements prévus si la route ne se fait pas. »

Olivier Thirion : Après ça, ce sont des aménagements qui sont liés plus aux aménagements de centre bourg. Donc si j'ai envie de dire, si ça ne se fait pas, si le projet ne se fait pas, ça veut dire que les communes aménageront leur centre bourg comme ils le souhaiteront. Et ce n'est pas forcément du ressort du Département.

Axel Fortin Larivière : Alors je peux juste effectivement sur la partie, on fait beaucoup d'aménagement de Bourg parce qu'il y a beaucoup de routes Départementales qui traversent des communes depuis très longtemps, parce que jusqu'à présent, c'est les seules routes qui permettent, on va dire d'arriver à la commune et de ressortir. C'est vrai que de plus en plus, les besoins des communes sont d'aménager différemment les bourgs pour réduire les vitesses, pour permettre effectivement qu'il y ait plus de place sur les mobilités douces. On en parle souvent, on pense au vélo, mais la première mobilité douce, c'est la marche à pied. Donc effectivement, dans certains bourgs, il n'y a pas de trottoirs non plus. Nous travaillons et nous accompagnons énormément de communes justement dans le choix et l'accompagnement de ses besoins pour réaménager les bourgs autour de la route Départementale. Donc dans ces cas-là, effectivement, c'est d'abord répondre aux besoins de la commune. Donc c'est vrai que la commune s'engage financièrement pour un certain nombre d'aménagements qui sont faits pour le bien être des habitants. Et nous, on y participe au niveau des études et la plupart du temps aussi en accompagnement financier pour refaire la route. Voilà, en même temps, des travaux qui sont réalisés par la commune. Donc ça, des projets, on en fait très souvent et on rajoute parce que maintenant c'est systématiquement c'est une obligation, la place nécessaire aussi aux vélos, aux trottinettes, aux piétons, aux personnes à mobilité réduite. Donc voilà, il n'y a pas un mois où on ne présente pas un ou deux dossiers de réaménagement de bourg pour effectivement améliorer le cadre de vie.

Marie Leugé-Maillet : Alors on a beaucoup de questions par WhatsApp, ce qui est très bien. Je vais quand même prendre des questions de la salle, une série de, Je vois beaucoup de mains qui se lèvent, on va en prendre trois ou quatre et puis je compléterais avec les questions WhatsApp. J'avais vu monsieur qui avait levé la main depuis un moment.

Question assistance 8 : Bonsoir, Si ce projet-là n'était pas fait, nous avons la RD 47 et la RD 103. RD 47 c'est Avranches I signy-le-Buat que vous avez commencé il y a trois ans à mettre aux normes, mais ça s'arrête à Saint-Loup et ça ne va pas jusqu'à I signy, voire jusqu'à Grand Parigny. Est-ce que ce n'est pas un projet qui serait plus pertinent de remettre, alors, je suis agriculteur et on a régulièrement des grosses largeurs derrière nos tracteurs. On est autorisé par la réglementation à aller jusqu'à 3,5m de large sur nos outils. Et sur la route D'I signy-le-Buat comme sur l'axe la D103 qui va de la D5 jusqu'au bourg de Saint-Quentin. Malheureusement, on est sur deux axes qui n'ont pas du tout de largeur. Et dernier point, juste pour info, arrivée à Pont sous Avranches, c'est sur Avranches, rue de la Liberté, il y a trois quatre ans de ça, une maison a été mise en vente. Il y aurait pu y avoir opportunité d'acheter la maison qui fait l'angle entre la D104 rue de Saint-Brice et la rue de la Liberté pour faire un aménagement, pour réduire toute la problématique de bouchon qu'il y a au niveau de pont. Voilà. Et ça, ça n'a pas été fait. Est ce qu'il y a une veille à faire ou pas sur ce point-là ?

Marie Leugé-Maillet : Alors, il y avait une question ici.

Question assistance 9 : 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.

Question assistance 10 : Bonsoir, Je me présente surtout pour le public parce que vous, messieurs, vous me connaissez, j'étais déjà présent à la 1^{ère} réunion. Donc je me présente je suis habitant à Saint-Loup. Et donc je me suis rendu en fait à la réunion, donc de Romagny, la semaine dernière. Alors vous vous affichez en fait deux objectifs. Vous affichez deux objectifs pour ce projet. Le premier, c'est désenclaver en fait le Mortainais. Alors, le Mortainais, on va mettre entre parenthèses, parce que c'est surtout désenclaver Juvigny, D'accord. Et lors de cette réunion, en fait, j'ai été interpellé par le faible engouement pour ce projet de la part des habitants et de la non-présence ou de la présence de très peu d'entrepreneurs, de directeurs de société à cette réunion, puisqu'il était a priori deux : dont une qui a déjà délocalisé sur Villers-Bocage, donc voilà. Et le deuxième, celui-ci, l'entreprise Mari Je suis désolée, je le nomme parce qu'à un moment

donné, il faut appeler un chat un chat. On ne va pas faire la politique de l'autruche. Donc cette entreprise, Mari en effet, a exprimé la volonté et son souhait que ce comment ce trajet se fasse, soit j'entends leurs contraintes. Il n'y a pas de souci. Là le problème c'est que je m'interpelle en fait quand même sur l'intérêt de ce projet. Quand vous voyez qu'il n'y a que deux entrepreneurs qui se présentent à cette réunion de concertation pour cette concertation...

Marie Leugé-Maillet : Alors peut-être juste sur le cadre de la concertation, je pense que peut être venez en à votre propos ou votre question. Parce que le cadre de la concertation, on l'a présenté sur le fait qu'il y ait une réunion dédiée aux entreprises et aux acteurs économiques. Et je ne suis pas sûr qu'on retranscrive ici, ce qui s'est dit lors de la précédente réunion.

Question assistance 11 : Je vais essayer d'être bref. Mais en fait, voilà, je me pose la question si vraiment ce projet était vital pour ces entreprises, pourquoi elles étaient si peu nombreuses ? Déjà, première question. Et à cette réunion, en fait, la plupart des présents en fait, ont été très peu enjoués pour ce projet. En revanche, ce qui est ressorti, c'est qu'il était plutôt un aménagement en fait de la route qui passe par la carrière et notamment pour les secours, les services de secours, puisque dans ce cas-là, ils sont obligés de passer, quand ils viennent de Mortain ou de Juvigny, de passer en fait par les secours, ce qu'on appelle la route de la carrière pour rejoindre l'hôpital. Et pour eux, c'est un véritable calvaire. Et ce qu'ils demandent, c'est plutôt cet aménagement en fait. Et juste, ce sera mon dernier point. Le deuxième objectif, c'est bien sûr de désengorger le bourg de Saint Martin des Champs. Mais vous allez m'expliquer en fait comment on va le faire en sachant que vous allez augmenter le nombre de voitures sur ce nouveau tracé ? Que l'objectif de saint Martin Deschamps, c'est d'augmenter le nombre d'habitants à près de 5000 habitants en plus d'ici 2035-2045. Donc c'est demain. Et vous allez me dire aussi comment vous allez réduire l'accidentologie en sachant qu'il va y avoir plus de véhicules que la vitesse. Alors je ne suis pas, je ne suis pas mathématicien, mais plus de véhicules dit risquent de plus d'accidents. Et ensuite, comment vous allez réduire aussi, le risque en plus, c'est d'augmenter le nombre d'accidents graves puisque là, les accidents ici dans le bourg de Saint-Martin-des-Champs, où toute cette route sont plutôt matériels, qui peuvent être un problème, je l'entends. Mais là vous allez augmenter le nombre de risques d'accidents graves, voire de morts, et vous en serez responsable.

Marie Leugé-Maillet : Merci. On va prendre une dernière question ici. Je vais les compléter.

Question assistance 12 : Non, non, c'est bon pour tout le monde de l'entreprise. Il ne vient pas dans des réunions comme ça. Et j'en faisais partie. Tout le monde dans l'entreprise, parce que, à chaque fois, c'est toujours les mêmes qui ont la parole, c'est les écolo-bobos.

Marie Leugé-Maillet : S'il vous plaît Monsieur, s'il vous plaît Monsieur. En fait, on va écouter tout le monde. Votre point de vue, il est de Monsieur.

Question assistance 12 A priori. Vous en avez besoin.

Marie Leugé-Maillet : Monsieur. Monsieur.

Question assistance 12 : C'est vachement facile d'écouter les écolos, mais par contre, le monde de l'entreprise.

Axel Fortin Larivière : Vous pouvez prendre la parole, monsieur.

Marie Leugé-Maillet : S'il vous plaît. Ouais, c'est ça. Je vous invite. Non mais on va on va circuler. On a encore du temps devant. On a encore. On a encore au moins une heure, 1 h et demi devant nous. Si vous souhaitez prendre la parole, elle est la bienvenue. Justement, des propos, tout le monde n'est pas d'accord et c'est très bien et votre point de vue est le bienvenu, mais peut être juste on va respecter.

Question assistance 12 : C'est pour les gens qui sont concernés, c'est à dire ceux qui sont concernés, c'est ceux qui sont de Saint-Ovin et vous ne voulez pas aussi de Mortain ? J'ai cité Saint-Barthélemy. Ces gens-là, ils sont fortement concernés par la déviation. Je propose que ces gens-là, il y a les municipales, non ? Qui vote pour un maire s'ils veulent un maire favorable au contournement, ou s'ils veulent voter pour un maire qui est contre ?

Bruno Boussion : Excusez-moi. Excusez-moi, mais je me dis simplement qu'effectivement, il y avait des entrepreneurs à Romagny. Et si même s'il n'y en a que deux qui se sont exprimés, ça c'est une chose. Mais ça c'est la liberté de chacun de

prendre la parole ou ne pas la prendre. Ça, c'est un premier point. Deuxième point, on est d'accord que ce n'est pas une prise de parole intempestive dans une réunion qui fait avancer le débat. Non, pas toutes. Et d'autre part, effectivement, quand on a fait l'atelier sur le développement économique, il y avait des entrepreneurs qui étaient là, il y avait 34. Bon, donc, quand même. Et d'autre part, je rappelle encore une fois que le but d'une concertation, c'est de recueillir des arguments. Ce n'est pas un référendum, même si ici il y a une majorité de gens qui s'expriment comme des écolos pour reprendre votre terme, le problème n'est pas là. Le problème est l'argument qui est développé et un argument de bon sens qui pèse à autant de poids que tous les autres. Donc un peu de patience, il y aura une prise de parole, vous développerez vos arguments et on y arrivera.

Marie Leugé-Maillet : Alors si.

Question assistance 12 : Je ne suis pas suffisamment clair. C'est pour ça que je suis là ce soir. Mais normalement je suis concerné par le détournement de Vire et ça fait 30 ans qu'on l'attend. C'est une sorte de vote. Ça fait 30 ans qu'on attend et ça fait 30 ans qu'on attend. Donc c'est pour ça que j'alerte les gens qui sont concernés et ceux qui veulent le contournement. Quand vous avez l'occasion, allez-y, rapprochez-vous de vos maires, rapprochez-vous de vos conseillers généraux. Vous savez.

Marie Leugé-Maillet : Alors, s'il vous plaît, je pense qu'on va, on va reprendre le fil des questions réponses. Il y a beaucoup de gens qui ont levé la main, donc je sais que c'est frustrant. Il y a plein de gens qui veulent prendre la parole. Je vais insister pour que le maximum de gens puisse prendre la parole. Il faut faire des questions les plus courtes possible. Je vais demander la même chose aux intervenants. Toutes les prises de parole sont les bienvenues. Merci de les faire les plus synthétique possible.

Question assistance 13 : On va essayer. Bon moi je suis derrière entre Saint-Martin Deschamps et Saint-Loup, je suis aux Orgères. Là, ça vous dit quelque chose ? Parce que c'est de la belle zone humide. C'est là qu'il va y avoir le gros travail. Alors 2015 Le renoncement de l'État au projet de l'autoroute, Contournement Sud-Est. 2020, Le Département reprend le projet. On est d'accord. Entre temps, l'État revend les parcelles qui ont été expropriés précédemment. Et là, maintenant, vous allez re exproprier. Est ce qu'il n'y a pas un petit peu du gros gâchis, là ? Ça, c'est une première question. Ensuite, élargissement des routes existantes, c'est le plus simple. Et la troisième question et là,

c'est Monsieur Nicolas ou Monsieur Lucas qui peuvent répondre Pourquoi est-ce que les camions ont été autorisés à traverser le bourg de Saint-Martin ?

Marie Leugé-Maillet : Alors on va répondre aux questions dans l'ordre et je vais en ajouter au passage parce qu'on a beaucoup de questions WhatsApp.

Jacky Bouvet : Alors je vais peut-être répondre pour la première partie sur le volet agricole, sur l'utilisation des routes et peut être plutôt aménager certains axes existants par rapport à des véhicules qui font une largeur un peu plus large que des véhicules habituels. Alors effectivement, c'est une question, ça résout un autre problème, mais ça ne résout pas nécessairement les problèmes qui sont évoqués ce soir, notamment par la traversée de véhicules dans certains centres bourgs. Donc on est bien dans le cadre d'une concertation. Ce soir, c'est une réunion publique. Les échanges que nous avons sont hyper intéressants. Les contributions que vous allez pouvoir apporter par écrit via WhatsApp et tous les outils qui sont à votre disposition. Et les temps d'échange que j'ai annoncé en début de réunion dans les mairies concernées sont autant d'arguments qui pourront être retenus. Vous dire que lorsqu'on a fait la concertation Saint-Lô Coutances, on a tenu compte d'un certain nombre d'éléments qui ont fait évoluer le projet. Donc, ce qui est important, c'est ça. Après, il a été évoqué je ne sais plus par qui, la difficulté si le projet ne se faisait pas, de comment faire ralentir les véhicules dans les centres bourgs ? C'est une problématique nationale. Si le comportement des gens ne correspond pas à ce qu'on apprend dans le cadre du code de la route, les communes auront beau investir des milliers d'euros, on n'arrivera pas à résoudre la problématique. Ça, c'est un c'est un constat. C'est national. Tous les élus qui sont là peuvent vous le dire. On a tous fait des aménagements dans nos communes, on a essayé de faire des aménagements pour faire ralentir les gens.

Globalement, ça fonctionne et il y a toujours des exceptions de personnes qui ne respectent pas les règles et ce qui nous pose, nous, de réels problèmes et qui pose des problèmes aux riverains concernés. Donc voilà, ce que je veux dire par là, c'est que j'entends ce qui se dit, mais le fait d'apporter des modifications sur certains domaines ne vont pas forcément nécessairement répondre aux problématiques des autres. C'est un compromis à un moment donné qu'il va falloir trouver. On est en zone rurale de toute façon, la mobilité aujourd'hui, elle se fait par des véhicules alors qu'ils sont thermiques, demain ils seront électriques. Ils sont je ne sais pas avec quel type d'énergie, mais il

faudra bien qu'on assure les mobilités des personnes pour aller travailler de leur domicile à leur lieu d'emploi. C'est une réalité. Alors ça passe peut-être, et Axel l'a évoqué tout à l'heure par des par ce qu'on appelle les mobilités au sens large peut être utilisé la voiture pour aller à une aire de covoiturage, puis le vélo pour aller à un autre endroit ou l'inverse. C'est là-dessus qu'il faut qu'on travaille. Mais de toute façon, ça va se faire dans un temps qui va être relativement long. Aujourd'hui, c'est une première étape sur ce tracé là et c'est ce à quoi on s'emploie sur l'ensemble des projets qui sont menés actuellement par le Département, que ce soit au Nord, au centre ou au sud du Département de la Manche.

Marie Leugé-Maillet : Alors ensuite, il y avait des questions sur l'opportunité du projet.

Axel Fortin Larivière : La Genèse, on en a parlé.

Marie Leugé-Maillet : Et il y en a eu des nouvelles. Et je vais les compléter avec celles qui concernent.

Enfin, il y a pas mal de questions sur l'objectif, donc l'opportunité et l'objectif du projet, à savoir désenclaver le Mortainais. Il y a Monsieur qui disait est ce que c'est vraiment un objectif qui mobilise beaucoup les personnes du Mortainais ? Et puis les questions par SMS vont dans le sens aussi puisque le dossier de la concertation présente plusieurs objectifs de façon équivalente désenclaver le Mortainais, réduire l'accidentologie. Or, le présentateur a indiqué tout à l'heure que l'objectif prioritaire est l'allègement du trafic dans le bourg de Saint-Martin. Cette priorisation me semble de nature à changer les termes de la concertation.

Donc, sur cette question de l'objectif du désenclavement, les objectifs poursuivis par le projet, est ce qu'on peut vous entendre ?

Axel Fortin Larivière : Moi, je pensais avoir déjà répondu par rapport à la Genèse, mais pour pouvoir présenter, je veux dire pour pouvoir relancer un projet, surtout sur un projet qui existe depuis très longtemps, il faut se poser la question effectivement du besoin du projet. Et ça, effectivement, nous nous sommes posés au niveau du conseil Départemental, en réunion déjà et avec les élus territoriaux. Les besoins auxquels le projet initial pouvait répondre. Ce qui nous permet de venir vers vous en disant voilà, on a un projet qui répond à un certain nombre de besoins. Sur la base de ces besoins là, vous vous réagissez en positif comme en négatif. Et comme cette réunion est enregistrée, on enregistre tout, ce qui va compléter aussi bien en positif qu'en négatif. Effectivement,

les objectifs, ces objectifs du projet et qui va nous arriver à un moment donné, de la même manière à décider si oui ou non c'est opportun, parce que globalement, le projet par rapport aux impacts apporte beaucoup plus de choses au territoire. Et à l'inverse, considérer que par rapport aux impacts, il en enlève beaucoup plus. Donc c'est sur ce genre d'équilibre que nous on a dosé, on va dire nos décisions et effectivement a voté en conséquence. Je vais utiliser juste une un exemple Monsieur a parlé, alors je ne sais pas ce que vous voulez dire par mettre aux normes les routes mais bon voilà. Effectivement, sur les 8000 kilomètres dont on vous a parlé, on a 4000 kilomètres de petites routes Départementales qui sont en fait les anciens chemins le long qui ont été goudronnés dans les années 58. 4000 kilomètres de petites routes d'intérêt rurales ou locales, dont la plupart est bordée de haies et de talus. Voilà. Donc vous imaginez aussi notre problématique environnementale si on mettait, on va dire si on mettait les routes aux normes plus les véhicules. Voilà, donc c'est un équilibre.

D'accord. Okay. Oui. Donc oui, mais on les a requalifiées donc. Oui, mais non, Non mais on est bien d'accord. Effectivement, au cas par cas. Il faut qu'on regarde effectivement les sujets, mais on est complètement d'accord et c'est noté. C'est vrai que vous dites l'opportunité de ce projet là et si on recalibré, la route.

Marie Leugé-Maillet : Alors il y a une précision sur ce sujet.

Olivier Thirion : Sur la RD 47 et la RD 103 qui sont, c'est ce qu'on appelle dans notre jargon effectivement un axe d'intérêt Départemental je crois. C'est un axe qui a été requalifié par endroits, mais, la problématique sur ce type d'axes quand on élargit les voiries et qu'on notamment on met des bandes de peinture sur les rives, on augmente aussi les vitesses. Et donc parce que les gens roulent plus vite et ça donne du confort plus que de la sécurité, on a l'impression de donner de la sécurité aux automobilistes. Mais, globalement, en fait, on donne plus de plus de confort que de la sécurité. Et donc ça, ça a fait naître aussi de la vitesse, ça fait augmenter la vitesse et donc c'est des aménagements que dorénavant on essaye quand même de réaliser uniquement sur des axes où on a vraiment des trafics très importants, ce qui n'est pas forcément le cas de la RD 47 en l'occurrence. Donc voilà, sur quelques questions que j'ai entendues tout à l'heure. Donc il y avait le sujet, les questions qui étaient posées par Monsieur je crois sur l'aménagement au Nord, effectivement sur la partie nord, donc la partie nord de la Rd5.

Olivier Thirion : C'est une question à laquelle on avait aussi répondu effectivement la semaine dernière. Donc le projet a été abandonné par l'État sur la partie Nord, notamment parce qu'il y a quand même une topographie qui est quand même assez compliquée. Il y avait un certain nombre d'ouvrages d'art assez compliqués aussi à réaliser du fait de la topographie. Il y a une arrivée aussi sur la zone de pont avec beaucoup de zones humides, donc raison pour laquelle aussi le tracé nord n'avait pas été étudié. Je mets aussi dans cette question le tracé nord, l'histoire de la maison qui n'a pas été acquise au niveau de la RD 104 et la rue de la Liberté. Donc ça c'est une problématique interne à Avranches, on est sur une problématique avec effectivement quelques remontées de files aux heures de pointe sur ce carrefour-là, et à l'époque, moi il me semble que la commune d'Avranches n'avait pas voulu forcément se positionner pour réaliser un aménagement sur ce carrefour pour des raisons qui lui sont propres. Donc voilà.

Axel Fortin Larivière : Un sujet sur les expropriations, mais on a parlé effectivement.

Olivier Thirion : On en a parlé tout à l'heure des expropriations. Donc je vous ai montré tout à l'heure. Donc globalement, la SAFER gère la quasi-totalité des parcelles dont nous aurons besoin pour le tracé. Donc je ne sais pas bien de quoi. Enfin de quoi le monsieur voulait parler tout à l'heure.

Marie Leugé-Maillet : Mais je pense que c'est ça. Moi, avant de prendre d'autres questions, j'ai des questions qui arrivent. Peut-être des questions courtes de clarification, de compréhension. Une première :

« Est-ce que à propos des BMF A-t-on le droit au sens du code de la route de rouler sur l'accotement avec une voiture, un scooter ou un engin agricole ? »

« Pourquoi ne pas présenter un volet paysager sur ce tracé »

« Pouvez-vous être plus précis sur les intersections ? Exemple entre Saint-Martin et Saint-Quentin. Est ce qu'il y aura des stops ou des priorités ? »

Donc ça c'est trois questions, un peu de clarification avec des réponses courtes, je vous demande.

Axel Fortin Larivière : J'ai pas entendu la deuxième.

Marie Leugé-Maillet : La deuxième concerne.

« Pourquoi ne pas présenter un volet paysager sur ce tracé ? »

Olivier Thirion : Alors ça, c'est juste le fait qu'en fait on est au stade de l'opportunité, on est sur un stade de concertation publique aujourd'hui, on n'est pas sur un projet qui est acté et qui. C'est un projet qui peut encore évoluer. Donc le volet paysager, il a été regardé de façon très succincte, mais l'idée c'est de vraiment rentrer dans la précision du projet. C'est la graduation des études, c'est de rentrer précisément dans le projet une fois que le projet sera vraiment acté à l'issue de la période de concertation.

Marie Leugé-Maillet : Alors donc, sur les intersections, c'est bon. Alors est ce que du coup, en complément sur le sujet de la concertation, en plus d'une concertation, avez-vous prévu de faire une étude sociologique afin de recueillir l'avis des riverains quant à l'utilisation du contournement afin de savoir si les personnes concernées l'utiliseraient ou garderaient leur utilisation sur la route actuelle ?

Olivier Thirion : Typiquement, c'est l'étude de trafic. Donc c'est à l'étude que je vous ai montré tout à l'heure qu'il faudra repréciser et représenter une étude d'impact, évidemment dans les études ultérieures. Et il y aura même un volet socio-économique aussi dans l'étude d'impact qui aujourd'hui n'a pas forcément été réalisée, mais qui sera réalisée dans le cadre de l'étude d'impact qui est un volet obligatoire en vertu de la loi.

Marie Leugé-Maillet : Et puis ensuite, j'ai pas mal de questions sur les reports de trafic sur d'autres axes, notamment sur la RD5 et la RD 47. Et donc il y a beaucoup de questions qui concernent la sécurité de ces de ces axes-là. Et donc, dans le cadre de ce projet-là, est-il prévu des aménagements sur ces autres axes pour améliorer la sécurité ?

Olivier Thirion : Alors ça, pareil, ça ce sont des choses qu'il faudra regarder au stade des études ultérieures. Et évidemment, il y a une augmentation, notamment sur la Rd5 relativement importante du trafic de l'ordre de 1000 véhicules jour de mémoire. Faudra qu'on regarde évidemment les impacts sur cette route-là. J'en profite d'ailleurs pour répondre à une remarque de Monsieur à laquelle je n'ai pas répondu tout à l'heure, ça m'y fait penser. Sur la diminution de l'accidentologie, j'ai bien été assez clair et assez

transparent tout à l'heure dans ma présentation. Les effets du projet sur l'accidentologie seront relativement équilibrés a priori et à ce stade-là, on ne peut pas en dire beaucoup plus.

Marie Leugé-Maillet : Alors je vais reprendre une série de questions dans la salle. Alors, il y a beaucoup, beaucoup de mains qui se lèvent. Je vais redire des questions courtes et synthétiques. Donc un, deux, trois, quatre ici, et puis après je ferai une seconde série au fond de la salle.

Question assistance 15 Jacques Lucas (maire de Saint-Martin-des-Champs) : Oui, si vous permettez. Ce n'est pas une question, c'est simplement un constat. Et puis des remarques qui ont été faites dans la salle. Donc moi je voudrais rappeler quand même que la commune de Saint Martin entre la RD 47 et la zone. Nous avons des habitations tout le long. Ce n'est pas une petite traversée, c'est toute cette route, la RD 247 et avec des habitations. Premier point.

Donc je reviendrai tout à l'heure parce qu'il y a aussi une remarque par rapport aux 5000 habitants. Je veux bien qu'on raconte un petit peu tout et n'importe quoi, mais enfin, soyons un peu sérieux.

Axel Fortin-Larivière (en réponse à une personne prenant la parole sans micro) : Et excusez-moi, Monsieur, Monsieur, on vous a laissé vous exprimer tout à l'heure. Laissez les autres personnes s'exprimer. Vous répondrez si on vous donne la parole.

Question assistance, Jacques Lucas : Sous-entendu j'expliquerai pourquoi ce n'est pas possible ? Ce n'est pas une question de sous-entendu, simplement c'est irréalisable.

Donc beaucoup d'habitants sont touchés. Je crois qu'on a parlé tout à l'heure des problèmes de bruit, certes, mais je crois qu'il faut aussi parler de pollution. Ça ne se voit pas, certes, ça c'est vrai, ça ne se voit pas, mais imaginez le nombre de véhicules qui passent au quotidien. La pollution est importante.

Troisième point qui ne se voit pas forcément, c'est la dangerosité par rapport aux habitants qui sont sur cette descente pour sortir, pour rentrer chez eux. C'est compliqué, ça compte et je le sais d'autant plus que les services techniques sont sur cette route. Et je vous assure que lorsqu'il faut sortir pour aller avec une tondeuse ou avec un tracteur

pour une activité quelconque, c'est problématique. Alors améliorer, je ne sais pas, quand vous connaissez le bourg de Saint Martin, je ne sais plus très bien ce qu'on peut faire. Ce bourg, on a mis des ralentisseurs, il est à 30 kilomètres h. J'en sais quelque chose parce que lorsque la police municipale fait des contrôles et que les gens sont contrôlés et ont pris une amende, ils ralentissent.

Mais voilà. Que fait-on de plus ? Il n'y a pas d'élargissement, il n'y a rien de possible. Alors pour répondre tout à l'heure au problème des 5000 habitants, non, ne vous inquiétez pas, Saint-Martin-des-Champs n'arrivera pas. Et c'est la même réponse par rapport, il ne fallait pas signer les permis. Le problème n'est pas dans les permis. Le problème, il est dans ce qui s'appelle un plan d'urbanisme local d'urbanisme. A l'époque, les élus qui l'ont tracé, ont imaginé l'avenir en mettant un certain nombre de terrains constructibles et d'autres non constructibles. Lorsque les terrains sont constructibles, il faudra m'expliquer comment on peut empêcher un maire de signer un permis de construire sur un terrain qui est constructible. Donc les gens occupent les terrains qui avaient été mis constructibles, tout simplement. Ce n'est pas un choix du maire en disant tiens, celui-là je vais le mettre, je vais lui donner, celui-là. Non, alors ça c'est le b.a.-ba. Et ensuite nous n'en avons plus de terrain constructible. Donc nous n'allons pas multiplier par deux la population de la commune.

ET j'ai oublié les camions. Alors c'est tout simple, c'est que ma collègue de Saint-Senier ne dira pas le contraire. Ce n'est pas sur la commune de Saint-Martin qu'il y a des entreprises. C'est sur la commune de Saint-Senier. On est bien d'accord. J'ai pensé à interdire la circulation, mais si on interdit la circulation par rapport à un tonnage, ça veut dire aussi qu'on prive les agriculteurs du coin de passage.

Question assistance 17 : Non mais si je parle des camions qui transitent.

Question assistance 15, Jacques Lucas : Oui si je les enlève de Saint-Martin, ils passeront par Patton. C'est beaucoup plus pratique. Sans doute.

Marie Leugé-Maillet : Alors on va, s'il vous plaît, on va essayer de respecter l'ordre des questions, respecter les prises de parole de chacun. Je sais que c'est frustrant. Donc il y avait madame ici, monsieur, juste après, s'il vous plaît. Des questions courtes.

Question assistance 18 : Oui, habitante de Saint-Martin. Donc justement, je voudrais revenir sur ce que disait Monsieur tout à l'heure. Concernant les objectifs déjà de la route, alors le cadre de vie, améliorer effectivement le passage dans le bourg. Alors apparemment, je me suis renseignée moi-même, j'emprunte ce circuit deux fois par semaine, je n'ai jamais croisé un poids lourd. Alors si tel est le cas, pourquoi n'a-t-on pas mis à deux Rond-Point après Carrefour et au Rond-Point plus loin, un panneau interdisant les poids lourds, déjà.

Ensuite, qu'il y ait du bruit, de la circulation, c'est tout à fait normal. Il y a eu la construction de lotissements, plus la zone, effectivement, ça attire beaucoup de circulation. Je l'ai constaté moi-même. Mais je dois vous dire que j'habite avenue du Quesnoy et que c'est encore autre chose en circulation. Donc effectivement, il y a des choses à revoir aussi, ce n'est pas pour ça qu'on va demander une route supplémentaire ou une déviation non plus. Je l'accepte, c'est tout. Alors ça, c'est une chose.

Ensuite, la deuxième question créer une liaison avec Saint-Senier. Bon, ça ce n'est pas non plus quelque chose d'impératif. Donc si vous voulez, moi j'appelle ça une déviation de confort, mais pas une déviation d'utilité.

Marie Leugé-Maillet : Alors Monsieur.

Question assistance 19 : Oui, bonsoir. Je suis conseiller municipal d'Avranches Saint-Martin-des-Champs et je vais généreusement stabilisé les propos de Jacques Lucas étant donné que mes petits-enfants habitent rue de la Baie, rue de la Baie. Si vous venez un samedi de 8 h du matin à 18 h le soir, vous avez un fil continu non-stop de véhicules. C'est d'une dangerosité les plus à risques que j'ai jamais rencontrés dans ma longue vie.

Ceci-dit, c'est insupportable, donc je propose au Département que la ville d'Avranches Saint-Martin lui rachète à l'euro symbolique de la rue de la Baie. On en fera notre affaire. Jacques, je pense que tu es d'accord avec moi puisque vous êtes quand même responsable, Messieurs du Département, de ce constat que vous faites depuis des années et des alertes que vous avez dans le cadre de vos études, de vos mesures, vous l'avez dit, Monsieur, sur la fréquentation de la rue de la Baie. Ce constat de cette rue qui est totalement inappropriate à un trafic économique puisque c'est une rue d'habitation qui

laisse passer des véhicules au-delà de trois tonnes cinq, qui par défaut, quand Google est bien réglé, se retrouve à 6 h du matin, je peux en témoigner avec des semi-remorques qui passent par ce qu'on appelle nous, la côte des morts, qui traverse place Carnot, qui traverse place Patton pour distribuer et distribuer la grande distribution.

Alors oui, et plus que oui, il faut réorganiser ce secteur, il faut municipaliser la rue de la Baie.

Et par contre une pensée et je pense que là il va falloir que vous soyez au Département, très partenaires du monde agricole qui aujourd'hui souffre énormément, pour d'autres raisons que vous connaissez. Et ne pas rien faire sans être en partenariat complet avec eux. D'un point de vue économique, je tenais quand même à vous rappeler que vous avez du pain sur la planche.

Pas de la réunion de concertation, là. On a passé au-delà, on est presque au niveau des procédures de tribunal.

La Quatre-voies Avranches Granville, qui - Levez la main, s'il vous plaît ! - emprunte ces quatre voies à titre professionnel ? Personne ! Donc, je pense que c'est une réunion de retraités.

Mais que se passe-t-il quand on parle d'acoustique et quand on voit ce qui se passe ? Les riverains depuis des années maintenant mettent des panneaux sur leur façade, ils ne peuvent plus vivre avec ces 22 000 véhicules par jour qui passent et on a besoin, nous, d'une quatre voies économiques là-bas. Ayez un courage politique de vous concentrer sur les vrais dossiers et revendez-nous la rue de la Baie. Merci.

Marie Leugé-Maillet : Alors je vais prendre une dernière intervention

Question assistance 20 : Oui, bonsoir. Donc moi je suis aussi entrepreneur, mais je suis aussi dans les sujets écologiques. Je voulais savoir si vous connaissiez les neuf limites planétaires et si votre projet, comment dégrader plutôt ses limites ou s'il allait les aggraver ? Et à ma connaissance, en France, je n'ai jamais vu un projet qui prônait une dégradation. Et pourtant toujours les projets comme celui-ci entraînent une dégradation. Donc pour moi, votre projet, il introduit des entités nouvelles dans la biosphère, il érode la biodiversité. Ils perturbent les cycles biochimiques. Il y a des changements d'usage des sols et d'autres choses encore ? Donc j'aimerais vous faire parvenir ce document qui

est donc de la République française. Et j'aimerais que vous puissiez me dire ce que vous en pensez. Et où est ce que votre projet là-dedans peut faire des choses pour l'intérêt général ? Merci.

Marie Leugé-Maillet : Merci. Alors beaucoup d'avis, d'observations dans ce qui vient d'être dit. Je ne sais pas s'il y a beaucoup de nouvelles questions, donc je vais me permettre d'en rajouter.

Est-ce que l'impact sur le marché de l'immobilier a été étudié par le contournement. Comment est prise en compte la baisse de la valeur immobilière ?

Et il y a une autre question, un peu politique mais que je me permets de poser, qui est le projet ressort juste avant les futures élections municipales. Le sujet ne serait-il pas purement politique ?

Donc voilà les deux questions complémentaires aux remarques des uns et des autres. Ce n'est pas moi qui les pose.

Jacky Bouvet : Bien. Alors, en ce qui concerne la dernière question, en ce qui me concerne, je ne pense pas que le projet soit politique. Bon voilà, après c'est un avis, on a noté la question l'impact sur le marché immobilier. Je laisserai peut-être Olivier apporter des éléments ou Axel. Sur la question du fait qu'il faut que le Département prenne en compte la profession agricole qui en a besoin ou les acteurs économiques. C'est le cas, je le dis. Et puis, franchement, je ne souhaite pas qu'on soit là pour opposer les élus municipaux, aux élus Départementaux. Il y a un réel sujet de flux de véhicules. Qu'on soit pour ou contre le projet, ça, c'est un réel constat. Madame a indiqué tout à l'heure, selon ses propos, que ce serait une déviation de confort. Je ne sais pas si c'est comme ça qu'il faut qu'on l'appelle. Une chose est certaine, c'est qu'il y a des flux de véhicules qui utilisent aujourd'hui des axes. Toute la question, c'est de savoir comment faire demain pour utiliser des axes qui permettent d'avoir de la fluidité et répondre en partie puisque de toute façon on n'arrivera pas à résoudre la difficulté, la totalité des difficultés.

Jacques s'est exprimé tout à l'heure sur le sujet. Je vous l'ai dit, à mon niveau, quand on a des flux de véhicules importants qui passent dans des centres bourgs et des centres

villes, c'est compliqué de faire respecter les limitations de vitesse ou les réglementations, quelles qu'elles soient. Mais c'est bien un problème comportemental.

Après, sur la division des trafics ou les orientations entre les poids-lourds pour utiliser telle ou telle route, ça c'est des sujets qu'on peut travailler en partenariat et en accord avec les élus concernés, puisque les routes sont Départementales, certes, mais elles relient des centres bourgs entre eux. Donc le Département n'aura pas vocation à aller à l'encontre du souhait des élus locaux. Voilà, je tiens à le dire, c'est important qu'on puisse travailler main dans la main sur des sujets aussi complexes que ceux cela. Quand on est dans des grandes villes, On a d'autres problématiques, mais il y a des gros réseaux de transport en commun. On peut avoir des métros, des choses comme ça. Ce n'est pas le cas chez nous. Donc il faut bien qu'on fasse avec les moyens de locomotion qu'on utilise au quotidien.

Marie Leugé-Maillet : Alors, il y a des questions qui concernent s'il vous plaît, monsieur. Il y avait aussi des questions. Alors, la question que je vous ai posée sur l'immobilier. Et puis pas mal de questions qui arrivent sur le sujet suivant :

Qu'est-Ce qui est mis en place concrètement sur les aménagements vélos pour favoriser la mobilité vélo ? Et est-ce que l'investissement sur la route ne serait pas plus pertinent sur les vélos ?

Axel Fortin Larivière: Je vais répondre parce que je suis aussi responsable de l'accélération du plan vélo du Département et je pourrais vous en dire beaucoup sur ce qu'on fait depuis trois ans, mais ce n'est pas le sujet de cette soirée. Par contre, le sujet effectivement des mobilités, comme je l'ai dit tout à l'heure, le Département n'est pas responsable des mobilités. Je veux dire, la responsabilité est portée par les agglomérations, les communes au niveau des bus, en règle générale, c'est la région. C'est à dire qu'encore une fois, nous sommes gestionnaires de voiries, d'infrastructures, c'est à dire que globalement, nous nous devons de maintenir déjà les routes qui sont en état, quoi que vous ayez et que vous utilisez tous les jours. Et comme on en avait parlé on pourrait vous parler pendant 1 h et demi de la difficulté que c'est aujourd'hui, quand on voit effectivement un certain nombre d'usagers qui changent, beaucoup de véhicules qui arrivent et on ne sait pas vraiment. Monsieur, parler d'aménagement du territoire,

sachez que dans beaucoup de cas, le Département est malheureusement et on lutte contre les derniers à être au courant qu'il va se passer un projet à tel ou tel endroit et que ça va impacter telle ou telle route. Donc en termes d'aménagement, encore une fois, nous avons beaucoup de contacts, mais ça ne fait pas partie des responsabilités du Département. Donc nous essayons d'équilibrer au mieux les choses. En ce qui concerne, effectivement, oui, les neuf limites planétaires, je les connais très bien parce que je suis très sensible à ce genre de choses. Et en ce qui concerne les transports et la décarbonation des transports, j'ai tourné les choses comme je suis responsable des déplacements depuis trois ans, quatre ans et qu'avant je faisais tout autre chose, je me suis renseigné de plein de choses et croyez-moi aujourd'hui et on pourra en débattre une autre fois.

Mais il va être compliqué on va dire de faire de la place à tous les modes de circulation pour décarboner, c'est à dire pour permettre aux gens de ne plus prendre leur voiture ou globalement de faire de plus de covoiturage ou à la rigueur de prendre plus le bus si on ne fait rien et si on ne touche pas, et si on ne modernise pas nos infrastructures routières actuellement. Parce qu'aujourd'hui, sur un certain nombre d'axes, si on rajoute des bus pour que les gens puissent prendre le bus tout en laissant les gens libres de prendre leur voiture parce qu'on est libre de circuler en France, jusqu'à présent, on n'interdit pas les gens de circuler les jours impairs ou les jours pairs, qu'on rajoute des vélos en plus des trottinettes sur la même route. Là, monsieur, quand vous parliez effectivement de responsabilité des élus en termes d'accidentologie. Là, effectivement, on serait responsable de mélanger tout ça et de ne pas proposer des projets routiers aussi ou des aménagements routiers qui peuvent répondre à ce genre de choses. Et je parle aussi des tracteurs, parce qu'effectivement des exploitants agricoles aujourd'hui, il y a peut-être aussi des choses à repenser en matière de mobilité sur les axes existants. Voilà. Donc tout ça, on les prend vraiment en compte et c'est le but d'une réunion comme celle-ci, c'est de prendre tous vos avis aussi bien positifs que négatifs par rapport à des nouveaux projets. Mais ceux qui pensent qu'on peut faire les mobilités de demain sans toucher à nos routes se trompent. En tous cas, c'est mon avis.

Marie Leugé-Maillet : Allez-y, monsieur Thirion.

Olivier Thirion : Donc sur la partie de la valeur immobilière, on n'a pas répondu à la question. Je vais y répondre de façon très factuelle. Ça ne va peut-être pas forcément

vous plaît ma réponse, mais de façon très factuelle. Voilà, on achète les maisons qui sont concernées par l'éventuel tracé. Là en l'occurrence, il n'y en a pas de prévu. Par contre, effectivement, celles qui sont à proximité du tracé ne bénéficient pas forcément d'une rétribution en face de la perte éventuelle de la valeur du bien. J'avais une question que je n'ai pas trop compris tout à l'heure sur la rue Baie. La demande qui était faite, c'était de rendre cette voirie communale, c'est ça ? Ah bah ça, il n'y a pas de problème, vous vous rapprochez de l'agence technique départementale qui à mon avis, il y a aucun problème. Nous, on a 8000 kilomètres de route, on en a à n'en plus finir, donc si vous voulez en récupérer pour les aménager, il n'y a aucun problème, rapprochez-vous de nos services. Et puis évidemment, on vous répondra favorablement, dans la mesure où c'est évidemment.

Axel Fortin-Larivière : Faux que le conseil municipal soit quand même d'accord. Voilà.

Olivier Thirion : Une question auquel je n'ai pas répondu, effectivement, sur l'utilisation des bandes multifonctions, sur l'utilisation des bandes multifonctions. La route sera autorisée à tous les types de véhicules. Donc les bandes multifonctions peuvent très bien circuler par des scooters ou par des vélos, par même des tracteurs qui ont qui ont envie de serrer un peu à droite pour laisser passer les véhicules de derrière. Là-dessus, il n'y a pas de souci.

Marie Leugé-Maillet :

Alors j'avais des questions sur des points précis :

Est-ce qu'il était possible d'avoir une carte plus lisible ?

Donc je sais qu'au fond de la salle, il y a une carte grand format. A la fin de la réunion ceux qui veulent pourront la consulter.

Et puis juste pour finir sur le sujet des expropriations, s'il y a expropriation, quand les gens seront-ils informés ?

Olivier Thirion : Le stade des expropriations, c'est après la déclaration d'utilité publique d'utilité publique, par définition, on ne peut pas aller exproprier. Déjà on va chercher, dans la mesure du possible, à éviter les expropriations. Dans la plupart des cas, on arrive à acquérir à l'amiable. Et toutes ces acquisitions-là, ces expropriations, on pourra les faire

qu'une fois la déclaration d'utilité publique réalisée. Donc, c'est à dire une fois que vous avez vu dans le calendrier que j'ai présenté tout à l'heure, on est sur 2027-2028, une fois que la déclaration d'utilité publique est prononcée par le préfet.

Axel Fortin-Larivière : Aujourd'hui, quelque part, on travaille sur le sujet - on va dire- le plus possible en tant que bon élève. C'est à dire que c'est pour ça aussi qu'on fait des concertations. C'est pour ça qu'on est surveillé et accompagné par un garant. On essaye de faire les choses le mieux possible parce que là on est au début, mais si on continue effectivement le projet, il va falloir faire plein d'études environnementales. On l'a dit, je ne vais pas revenir sur le sujet, mais le dossier qui va être présenté à l'État pour lui dire Voilà, Monsieur l'État ou madame l'État, nous avons ce projet-là. Et le dossier de demande, il est celui-ci, étudiez-le et dites-nous si vous considérez que le dossier est d'utilité publique. C'est à dire que globalement, les impacts du dossier, on va dire les impacts du projet sont moindres que ce que ça va apporter au territoire. Mais ce n'est pas nous qui décidons, c'est l'État qui donne cette déclaration d'utilité publique. Et à partir de ce moment-là, ça nous autorise à faire des travaux, ça nous autorise, le cas échéant, à effectivement faire des actes administratifs si c'est nécessaire. Mais la plupart du temps, c'est très peu. En tout cas, on n'a pas de projets particuliers, en tout cas aujourd'hui, qui ont nécessité. Il y en a eu d'autres avant, mais des expropriations. Mais voilà, tant qu'il n'y a pas cette déclaration d'utilité publique donnée par l'État, il ne va rien se passer.

Marie Leugé-Maillet : Merci. Alors je vais prendre des questions, dans le fond de la salle. J'avais pris quatre ou cinq questions devant. Alors, madame, je suis désolé, vous aviez pris la parole des gens, s'il vous plaît, qui n'ont pas déjà pris la parole ?

Question assistance 21 : Merci beaucoup. Bonsoir, Je suis un riverain de la rue de la Baie et je voudrais poser la question à Monsieur le Directeur des routes sur le nombre de décibels qui engendrent des nuisances pour l'être humain en raison de la circulation routière. À partir de quel nombre de décibels le bruit constitue-t-il une nuisance pour l'oreille humaine ? Et une fois que l'on aura le renseignement, je voudrais savoir si les contrôles acoustiques, qui ont été réalisés d'une part à la vitesse de 30 kilomètres h et de supérieur à 30 kilomètres h, quelles en ont été les résultats ? Et comme je constate et je m'inscris dans les propos qui ont été tenus par Monsieur Lucas et par le conseiller municipal qui l'a suivi, la rue de la Baie est devenue la rue de l'Enfer, comme celle dont on a parlé tout à l'heure pour la route de Granville. Donc, je considère que le

contournement en question qui est envisagé n'est pas une affaire de confort, comme l'a dit tout à l'heure madame. C'était véritablement, il y a un enjeu de comment dirais-je de santé humaine qui me semble tout à fait évident. Et au-delà de ça, je voudrais dire également qu'il y a des accidents puisque j'ai moi-même été témoin d'un accident il y a environ un mois et demi. Un accident corporel grave dans la rue de la Baie, au milieu de la rue de la Baie. Un accident en sens inverse qui s'est produit en plein milieu d'après. Il y avait d'ailleurs un on dirait un jogger sur le côté de la route qui a failli être renversé suite à l'impact des deux véhicules. Voilà. Merci.

Marie Leugé-Maillet : Il y a une question-là derrière, et puis après, ici et ici.

Question assistance 22 : Bonsoir, je suis chef d'entreprise à Juvigny les Vallées et il y a plusieurs, on va dire dizaine d'années où on nous parle du désenclavement du Mortainais et du développement économique. Pas que de Mortain, bien sûr. Juvigny réveille l'embranchement. Il y a quand même un paquet d'entreprises qui existent et qui vivent dans cette région-là.

Marie Leugé-Maillet : Collez votre micro, s'il vous plaît qu'on vous entende.

Question assistance 22 : Donc en ce qui concerne mes entreprises, une c'est une entreprise de transport automobile. Et donc lorsqu'on va en Bretagne, la moins mauvaise des solutions, c'est d'emprunter la D103 je crois. On traverse le bourg de Saint-Quentin sur-le-Homme. Donc si on parle de confort, je ne sais pas si tout le monde a déjà circulé dans un poids lourd, donc quand on croise un autre poids lourd sur cette route-là, c'est dangereux. Et moi, mon souci, c'est un problème de sécurité. Voilà, Monsieur m'a poliment interpellé, donc je vais lui répondre poliment. Je pense qu'il n'a pas été informé du nombre de représentants d'entreprises qu'il y avait à Isigny récemment. Récemment, c'est à dire c'était le 13. Il y avait un nombre important de responsables d'entreprises de Juvigny, d'Isigny et de Saint-Senier je crois. Donc voilà, c'était juste pour lui faire comprendre, pour faire comprendre à tout le monde que le monde économique attend cette déviation depuis très longtemps. Voilà.

Marie Leugé-Maillet : Merci.

Question assistance 22 : Il y a une dernière petite chose.

Marie Leugé-Maillet : Rapidement, s'il vous plaît.

Question assistance 22 : Les gens qui sont contre ce projet, il faudrait penser aux pompiers. Parce que quand même les pompiers c'est pour tout le monde. Pensez aux gens qui habitent le bourg de Saint-Quentin. Pensez aux gens qui habitent le bourg de Saint-Martin-des-Champs. Voilà, je vous remercie.

Marie Leugé-Maillet : Il y a une question au fond. Allez-y Madame.

Question assistance 23 : Oui. Vous nous demandez des arguments ? Je reprends juste votre dossier de concertation, donc de 50 pages, où il est indiqué qu'en fait les routes sont bien dimensionnées à la circulation, qu'on est sur l'environnement global, que la circulation est faible ou modérée, avec un taux de poids-lourds faible également entre 0,3 % à 3,9 %. Et donc il est indiqué qu'il faut mettre ça en regard avec l'investissement financier et environnemental. L'impact environnemental par rapport à cette circulation qui est faible à modérée, et ce réseau bien dimensionné, c'est l'étude qui le dit, apparemment, ce que vous avez mis dans votre dossier. Un point pour reparler de la pollution. Pour moi la pollution est plus importante quand on fait rouler des véhicules à 80 kilomètres h qu'à 30 kilomètres h. Enfin, ce sont des études aussi qui l'indiquent. Et voilà, c'est tout. Merci.

Marie Leugé-Maillet : Merci ! On va prendre une dernière question derrière. Avant d'y répondre.

Question assistance 24 : Bonsoir, agricultrice à vernis. Alors moi, j'aimerais revenir sur le contournement de Marcey parce que le sujet a été vite éludé, évincé. En fait, pour reprendre vos termes, j'aimerais savoir quelles étaient vos hypothèses de trafic par rapport à cet axe. Et j'aimerais une réponse claire et précise, chiffrée, pour savoir aujourd'hui ce que ça donne par rapport à vos hypothèses de trafic et donc savoir quelles leçons vous tirer de cette expérience là et donc du passé et comment vous l'utilisez aujourd'hui pour ce contournement. Et j'ai été aussi interpellé par un terme que vous avez dit plusieurs fois "nous ne sommes pas responsables de l'usage qui est fait des routes". Ok. Donc moi ma question c'est ce que vous sentez responsable du non-usage du contournement de Marcey qui a été construit par vos soins et dépensé avec de l'argent inutilement ? Merci.

Marie Leugé-Maillet : Alors messieurs.

Axel Fortin-Larivière : Alors je sais que ça ne va pas plaire à beaucoup de gens, mais comme nous sommes aujourd'hui réunis sur une concertation concernant un projet bien particulier et qui aura lieu cette année, donc à partir de juin, sur une période qui va s'étaler de juillet à septembre, grande concertation sur l'axe Granville Avranches ou Avranches Granville et que je sais aussi que c'est un sujet qui sera, on va dire, beaucoup commenté avec beaucoup de réactions de part et d'autre. Je pense qu'on gardera effectivement ces questions et en tout cas nos réponses à ce moment-là pour éviter effectivement ce soir, parce qui nous reste quand même peu de temps, même si on a déjà bien discuté, de lancer effectivement des grandes discussions autour de cet axe-là, parce que je sais que beaucoup de gens effectivement aimeraient en parler, poursuivre le sujet depuis très longtemps. Donc voilà, je m'excuse, mais nous ne parlerons pas, on va dire pour le moment de ce sujet-là ce soir. Voilà.

Marie Leugé-Maillet : Alors, s'il vous plaît, on va on va répondre à toutes les questions dans l'ordre, y compris la vôtre, madame. Vous étiez la dernière question.

Jacky Bouvet : Il y avait une question sur les hypothèses de trafic. Si je n'ai pas, je n'ai pas vraiment bien entendu, mais je crois que c'est une question.

Marie Leugé-Maillet : Il y a beaucoup d'autres questions. WhatsApp là-dessus sur comment étaient faites les études de trafic.

Olivier Thirion : Et les hypothèses de trafic du contournement de Marcey. Je vous avoue que l'étude de trafic, elle a été faite en 2002 ou 2003 je crois, l'étude de trafic de Marcey, donc c'est une étude assez ancienne avec des paramètres assez anciens et la DUP a été prise à l'époque. Évidemment, dans ce contexte là, dans un contexte qui en 2006 était celui avait, non pas avec les données que je vous ai données tout à l'heure, mais bien avec les données qui ont été faites sur les hypothèses de trafic de Marcey, bien évidemment. Alors, je n'ai pas les chiffres en tête, mais évidemment que l'étude de trafic qui avait été réalisée à l'époque l'était dans un cadre où il y avait l'A84 aussi qui débouchait de l'autre côté. Donc forcément, on avait des trafics qui étaient bien plus élevés dans l'étude que sur le que sur le contournement, mais aussi parce que tout

simplement le contexte a évolué entre les autorisations, la réalisation des travaux, la décision qui a amené à réaliser les travaux et la réalisation des travaux en elle-même. Donc voilà, c'est surtout ça le. Les éléments de contexte ont évolué aussi dans cette période-là.

Marie Leugé-Maillet : Il y avait une première question qui avait été posée sur l'impact sanitaire du bruit.

Olivier Thirion : Voilà, ça ce sont des données assez générales. Je vous invite à aller sur internet, je crois. Le seuil de douleur, ça doit être de l'ordre de 85 DB, un truc comme ça. Enfin, ça, ça c'est quelque chose. Vous avez les chiffres de toute façon, quelqu'un me demande des chiffres. Donc il y a des chiffres d'émergences sonores dans le dossier. Vous pouvez les comparer à ce que vous pouvez trouver sur internet pour vous faire, pour vous faire une idée. On n'a pas forcément ces éléments là, mais c'est des données grand public.

Marie Leugé-Maillet : Très bien. Alors, monsieur, voilà, c'est ça. Il y a Monsieur qui attendait devant. Et puis ensuite je vous repasse le micro. Je crois que Monsieur attendait depuis un moment.

Question assistance 25 : Bonsoir, moi je suis exploitant agricole et j'ai été touché par la déviation Marcey. Donc je peux vous dire que le Département aujourd'hui, on l'attend toujours pour notre aménagement foncier. On exploite des parcelles qu'on ne peut même pas rentrer dedans. D'autres qui sont exploités par nos voisins parce qu'on n'a pas d'accès. Le Département au niveau de l'agriculture, je suis désolé, il ne nous soutient pas du tout. Surtout quand on voit le fiasco sur cette route-là, comme vous avez pu dire plusieurs personnes aujourd'hui, le tracé que vous nous proposez, pour moi, c'est le même fiasco. On remet tout le monde sur une route, aucun débouché sur chaque bout, ça va être une catastrophe. On recommence le même bordel. Le Département n'a rien compris, Désolé.

Marie Leugé-Maillet :

Merci. Juste pour compléter une question WhatsApp qui va dans la même direction :

« Si vous partez aujourd'hui d'une page blanche, choisisriez-vous ce tracé ? »

Et puis je vais vous laisser poser des questions aussi.

Question assistance 26 : Oui, voilà, moi je suis riverain de cette fameuse déviation. Alors on parle de bruit. On parle de bruit, d'études qui ont été réalisées, qu'on a bien mis sur des diapositives. Le problème, c'est que nous, riverains, je pense qu'on va être devant un mur de terre et une route à la hauteur qui va nous répercuter du bruit, y compris le bourg de Saint-Loup. Alors voilà, donc en rouge, ce n'est pas très bon dans notre zone Quoi ? Est-ce qu'on pense à nous ? Soit par un Merlon de terre ou je ne sais pas quoi, soit nous on est vraiment en limite de route quoi. On va être à 100 150 mètres quoi.

Marie Leugé-Maillet : Merci. Je peux prendre encore une ou deux questions.

Question assistance 27 : Oui, il me semble que nous sommes à une époque où les budgets sont contraints. Cet argent qui va être mis éventuellement dans cette déviation ne sera donc pas attribué ou n'y aura plus d'argent. Il y en a déjà plus pour entretenir les Départementales que nous utilisons pour aller entre les différents bourgs de toute cette région. Et ces Départementales qui sont en très mauvais état, qui n'ont pas d'entretien, il n'y aura donc plus d'argent non plus pour les entretenir, puisque les budgets sont quand même relativement serrés, contraints. Voilà, donc est-il vraiment nécessaire de créer une nouveauté alors que les routes qui existent actuellement sont dans un état lamentable ?

Question assistance 28 : Donc je voulais juste revenir. J'habite Saint-Quentin. J'ai entendu Monsieur tout à l'heure qui parlait de Saint-Martin. Les aménagements, on en a fait à Saint Quentin et ça ne donne rien. Malheureusement, on a de plus en plus de trafic important. Je rejoins aussi Monsieur qui a dit qu'il pensait avec beaucoup de camions. On en a de plus en plus, de plus en plus. Et c'est, je dirais, presque jour et nuit. Tout à l'heure, j'ai entendu parler aussi d'expropriation. Je pense qu'il n'y a pas eu d'expropriation à faire puisque ça avait été fait déjà au premier d'aviation qui avait été fait. Il n'y a pas eu expropriation, c'est juste que sur Saint-Senier. Donc je pense que là vous n'avez pas d'expropriation à faire, à mon avis, ça doit être fait. Et dernière chose, si ça ne se faisait pas, j'espère qu'on n'aura pas une aire de grand passage sur notre commune, puisque là, ils cherchent du terrain pour ça. S'il n'y a pas de déviation, ce terrain-là, j'ai bien peur.

Marie Leugé-Maillet : Alors, messieurs.

Olivier Thirion : Je peux répondre sur le sujet de l'aménagement foncier, agricole et forestier, puisque donc il y a sur le contournement de Marcey-les-Grèves. Donc je sais plus où on en est exactement. Le remembrement, effectivement, il ne doit pas être terminé. Non mais les projets sont en étude. Mais effectivement il ne s'est pas encore finalisé, On ne doit pas être loin de l'enquête publique me semble-t-il, mais je n'ai pas les éléments exacts en tête. Là ce qui est sûr, c'est que sur le contournement Sud-Est d'Avranches, vous avez vous avez regardé, vous avez vu, les remembrements sont déjà faits, donc du coup, on n'aura pas forcément ça à faire. Il a été fait à l'époque. Après on regardera évidemment de toute façon. Après, on fera ça évidemment dans le respect de la loi, avec la consultation de la commission et éventuellement la commission Départementale, avec des commissions, éventuellement intercommunales d'aménagement foncier, pour regarder si c'est toujours d'actualité, mais en tout cas dans les années 90-2000, sans rentrer dans le détail, forcément, le foncier agricole a déjà été réorganisé pour laisser la place un projet routier.

Sur le sujet, j'ai noté la question aussi sur quel tracé si on repartait de la page blanche ? Enfin, aujourd'hui, la question de mon point de vue, ne se pose pas vraiment. On a quelque part des emprises qui nous ont été cédés par l'État. Il y a des enjeux qui ont été définis par les élus. Voilà, On vous présente aujourd'hui à la concertation un projet qui rentre dans ces emprises et qui répond à un certain nombre d'enjeux. Voilà, est ce qu'on aurait fait autrement ou pas ? De mon point de vue, ce n'est pas forcément la question qui est posée aujourd'hui.

Axel Fortin-Larivière : Alors je vais compléter sur la question « si on repartait sur une page blanche ». Si on repartait sur une page blanche, il faudrait déjà qu'on arrive à définir les besoins, mais en prenant en compte, comme on le fait ce soir, à la fois les arguments contre on va dire ou les arguments pour. Et il faudrait effectivement qu'on envisage autre chose. Et comme je viens de le dire Olivier Thirion, avec d'autres contraintes qu'on n'a pas aujourd'hui pour présenter ce projet-là. Et donc c'est un peu compliqué de savoir où on irait. En tout cas, une chose est certaine, c'est qu'il serait beaucoup plus compliqué de faire un autre projet que celui effectivement qui est proposé aujourd'hui pour plein de raisons, entre autres les contraintes immobilières. Actuellement, bon, on a une certaine maîtrise dessus. Si c'était un autre projet, on ne les aurait pas, à moins effectivement d'aménager les routes existantes. Mais pour aménager les routes existantes, il faut de la

place. Et à certains endroits, j'ai quand même compris qu'il y avait beaucoup de maisons et beaucoup de choses qui s'étaient installées au fil du temps. Donc oui, ça s'étudie forcément, mais aujourd'hui ça s'étudie au cas par cas. Et bon voilà, ce n'est pas le sujet de la soirée aujourd'hui. Sauf si effectivement au bout du bout on décide de ne pas faire ce projet-là. Il faudra bien répondre à l'ensemble des sujets et à l'ensemble des problématiques que vous avez remontées aujourd'hui.

Jacky Bouvet : Alors juste un mot sur la partie budgétaire du projet. Alors déjà, un premier point, je vous laisse libre de vos propos sur le constat que vous faites de l'entretien des routes Départementales que je ne partage pas, bien évidemment, et je vous invite à circuler dans des Départements limitrophes pour comparer l'état des routes Départementales du Département de la Manche par rapport à d'autres Départements. Je referme la parenthèse aussitôt. Le budget qui y est annoncé est certes un budget important. Les conditions financières des collectivités sont compliquées partout, c'est vrai. Pour autant, le Département de la Manche souhaite continuer à investir. Et si on met en relation le montant du budget par rapport au budget général du Département, qui est de plus de 600 millions d'euros et donc en investissement, ce sont des choses qui sont tout de même admissibles. Après, et Axel l'a dit tout à l'heure, la réunion publique de ce soir, la concertation qui va encore durer pendant quelques semaines, va nous amener à nous positionner à un moment au niveau du Département. Si, au vu des retours et des réponses. Il est acté qu'une majorité des personnes ne souhaitent pas le contournement, le Département n'ira pas à l'encontre. Je l'ai dit tout à l'heure sur l'axe Saint-Lô Coutances, parce que parfois, quand on est en réunion comme ça, on nous dit Oui, vous nous faites une réunion publique, une concertation, tout est ficelé, tout est plié, vous savez où vous allez passer, non, je tiens à le rappeler. Donc le temps d'échange que l'on a ce soir, il est important. La concertation n'est pas terminée et en fonction des éléments qui vont nous arriver, le Conseil Départemental prendra une décision.

Marie Leugé-Maillet :

Là-dessus, il y a une question :

« Le mémoire du Conseil Départemental, suite au rapport de Monsieur Boussion, sera-t-il rendu public ? »

Bruno Boussion : Je vais répondre, pour ce qui me concerne. Je vous ai dit tout à l'heure que la CNDP et les garants s'engageaient sur la transparence ; la transparence des

informations que vous donne le maître d'ouvrage. Mais la transparence de ce que vous dites, ça veut dire que le bilan, il est public. Il sera public lorsqu'il sera remis et vous le trouverez en ligne sur le site. De même, le mémoire en réponse et la décision sont des décisions publiques et doivent être mis en ligne sur le site. Donc vous aurez effectivement toutes les conclusions de la concertation. Et ça c'est vrai, quelles que soient les concertations, c'est une obligation.

Axel Fortin-Larivière : Il y a aussi une chose dont on n'a pas parlé, c'est qu'effectivement il y a les avis individuels, mais vous avez aussi la possibilité, en tant qu'association, syndicat, entreprise, collectivité, municipalité, on va dire, de déposer des cahiers d'acteurs. Donc là, pour le coup, on est plus sur un courrier d'une ou deux pages où effectivement vous allez argumenter positivement ou négativement en équilibrant effectivement les propos. Peu importe que ce que vous dites, mais là on est plus effectivement sur l'occasion de ne pas uniquement dire je suis pour parce que ou je suis contre parce que. Mais j'ai la possibilité avec les gens qui m'entourent, les gens qui font partie de mon association, quelle qu'elle soit, de donner un avis global qui nous permet aussi d'écouter les besoins des citoyens de la Manche.

Bruno Boussion : Je me permets de compléter en insistant sur le fait que ces cahiers d'acteurs sont à destination de ce qu'on appelle les personnes morales, donc les collectivités, les associations, etc. Vous, individuellement, vous êtes déjà 130, plus de 130 à avoir déposé des observations sur le site et c'est actualisé. Enfin, moi je les regarde tous les matins parce que la mise à jour se fait tous les matins. Toutes les semaines, on les rebascule sur le site, sur ce qui a été déposé dans la semaine. Donc si vous avez des observations à déposer, des arguments à développer. Allez-y, ne vous gênez pas, vous avez les moyens de le faire et ça paraitra. Évidemment, on ne va pas reprendre dans un bilan chaque observation une par une. Ce serait un petit peu lassant quand même, mais ce sera une synthèse des arguments qui auront été développés, que vous aurez développés, vous, sur le site. Voilà et dernier point, je me permets de continuer sur les problématiques de concertation. Donc il vous a été dit qu'il y aurait une décision qui est prise début juillet.

Si cette décision allait dans le sens de réaliser le projet, on rentrera dans une deuxième phase de concertation, ce qu'on appelle de la concertation continue où là, on peaufine le projet avec les parties prenantes sur le terrain. Et ça amène jusqu'à l'enquête publique

où là, le Département, comme on vous l'a dit tout à l'heure, proposez à l'administration un dossier complet d'enquête publique avec étude d'impact, etc. Et on rentre dans les phases d'autorisation. Mais il y a quand même une deuxième période de concertation après la décision, si la décision est de faire le projet. Voilà.

Marie Leugé-Maillet : Alors ça fait déjà 2 h 25 que nous sommes ensemble. On va gentiment se diriger vers la conclusion de la réunion. J'ai quelques questions qui sont arrivées via WhatsApp, qui sont des questions de compréhension et précisions qui demande des réponses courtes, s'il vous plaît messieurs.

« Comment peut-on éviter ou comment éviter une pente à 9 % et générer de facto plus de bruit ? Peut-on imaginer un tracé à plat ? »

« Est-ce que le tracé est prévu d'être prolongé jusqu'à vers le nord, jusqu'à l'A84 dans un futur projet ? »

« Combien d'hectares agricoles sont impactés ? Et que deviennent les chemins pédestres qui seront coupés ?

Des réponses courtes, s'il vous plaît Messieurs.

Olivier Thirion : Je suis désolé, il y a une question, je n'ai pas du tout le chiffre en tête. C'est le nombre d'hectares concernés. Je ne les ai pas en tête là. Il est peut-être dans le dossier, mais je ne suis pas certain. Ce sont des éléments qu'on pourra donner de toute façon dans la réponse ou dans les réponses à la concertation.

Alors, peut-on faire un tracé à plat quand on rejoint un point qui est bas, un point qui est haut ? À un moment donné, il faut forcément monter pour avoir des pentes inférieures, c'est des tunnels ou des grands déblais ou des grands remblais. Donc forcément un impact environnemental et foncier et économique évidemment, qui est bien supérieur à celui d'un projet qui épouse un peu plus le terrain.

Quant à la question de poursuivra-t-on vers le haut, on pourra aller, c'est ce que je vous disais, ce que j'ai dit tout à l'heure. Le projet a été abandonné sur la partie Nord. Le projet a été abandonné pour un certain nombre de raisons, notamment environnementales. Je pense que si on réétudie le projet vers le Nord, ce qui ne serait pas une inéptie d'étudier le projet vers le Nord, quand on regarde une carte routière, Évidemment, quand on regarde les axes qui existent aujourd'hui, évidemment, on pourrait s'imaginer pourquoi

ne pas aller faire un tracé vers le Nord ? On se heurtera probablement aux mêmes contraintes environnementales qu'il y avait eu à l'époque.

Et je vois que j'ai les éléments, là, sur le sujet des surfaces agricoles, ces 20 hectares de consommation d'espace qui seraient prévus dans le cadre du, combien, vous dites ? Oui, 20 hectares, Oui, c'est ça. Alors je ne les ai plus en tête, le numéro de la page, Mais c'est effectivement ces 20 hectares. Page 36, me précise Monsieur. Merci.

Marie Leugé-Maillet : Il y a des dernières questions qui ont été posées sur WhatsApp :

« Est ce qu'un collectif associatif peut être considéré comme une personne morale et peut déposer un cahier d'acteurs ? »

Je crois pouvoir dire, sous le regard de Monsieur Boussion, que la réponse est oui à partir du moment où c'est un collectif associatif.

Il y a des gens qui ont posé la question de savoir si un référendum était envisagé.

Je pense que la réponse est celle déjà donnée par Monsieur Boussion sur la concertation continue, dans le cadre de la poursuite du processus réglementaire, puis enquête publique. C'est ce qui permet de continuer à échanger en continu. Et donc il n'est pas prévu de référendum sur ce type de dossier.

Ce que je vous propose, c'est que je suis désolée, on n'a pas évidemment pu répondre à l'intégralité des questions et je pense que certains d'entre vous auraient aimé plus prendre la parole. Mais c'est l'exercice qui veut ça.

Il y a des moyens d'expression qui vont continuer d'être mis à disposition pendant toute cette phase de concertation préalable. On va en rappeler quelques-uns, notamment sur le site internet de la concertation, sur lequel vous pouvez contribuer pendant toute la durée de la concertation. Des registres papier sont également à votre disposition. On insiste sur le fait que c'est important d'étayer ces avis, de contribuer le plus possible.

Et puis, si vous voulez poursuivre pour échanger avec l'équipe projet, il reste quatre permanences à Saint-Senier-sous-Avranches, Saint-Quentin-sur-le-homme, Saint-Martin des- champs et à Saint-Loup, les 20 et 25 mars. Ce sont aussi des moments privilégiés pour échanger avec l'équipe projet, pour poser toutes les questions,

notamment toutes les questions de précision. Il y avait notamment des questions sur jusqu'où va le tracé, comment sont envisagées les intersections, etc. Il ne faut pas hésiter à venir échanger avec l'équipe projet pour en savoir plus. Je vais laisser le mot de conclusion à messieurs les élus.

Jacky Bouvet : Bien, merci. Ce sera, ce sera relativement court. Vous remerciez toutes et tous de votre participation à cette réunion publique sur la qualité des échanges que nous avons eus ce soir. Ça a été rappelé tout de suite, la concertation n'est pas finie, elle se poursuit jusqu'au 31 mars. Donc vous avez toute latitude pour faire connaître les motivations qui sont les vôtres, que ce soit à titre privé, à titre professionnel, mais aussi pour les collectivités concernées. C'est important de nourrir le dossier de façon que Monsieur Boussion puisse nous faire un compte rendu et un bilan synthétique de cette concertation qui, je le répète, est en cours jusqu'au 31 mars. Donc n'hésitez pas surtout à contribuer à enrichir ce débat et à nourrir nos réflexions. Merci de votre participation. Bonne soirée et bon retour.

Marie Leugé-Maillet : Une petite précision portée par le garant dont les comptes rendus seront en ligne au fur et à mesure pour aussi retrouver ces échanges. Merci. Bonne soirée.