

# Contournement Sud-Est d'Avranches

Du 3 au 31 mars 2025

Concertation préalable

## COMPTE-RENDU RÉUNION PUBLIQUE DU 11 MARS 2025

(19h30 Romagny-Fontenay)



**LA MANCHE**  
LE DÉPARTEMENT

## Sommaire

|                                            |   |
|--------------------------------------------|---|
| Contexte de la réunion publique            | 3 |
| Présents                                   | 3 |
| Introduction de la réunion                 | 4 |
| Présentation du cadre de la concertation   | 5 |
| Présentation des grandes lignes du projets | 7 |
| Questions / Réponses                       | 9 |

## Contexte de la réunion publique

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

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

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

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

Après une introduction par la commune accueillante et les élus référents, suivie d'une intervention du garant de la CNDP, le directeur des routes du Département a détaillé :

1. **Le cadre de la concertation préalable** : ses objectifs et la mise en débat de l'opportunité du projet.
2. **Les grandes lignes du projet** : ses objectifs, les bénéfices attendus et ses principales caractéristiques.

La dernière partie de la réunion a été consacrée à une séance de questions-réponses, permettant aux participants d'exprimer leurs interrogations et observations.

Cette concertation préalable, encadrée par le Code de l'Environnement, se déroule du 3 au 31 mars 2025 sur l'ensemble du territoire du Département de la Manche. Son organisation a été annoncée via plusieurs canaux :

- Délibération du conseil départemental
- Site internet **manche.fr**
- Campagne de communication (affichage, spots radio, courriers aux habitants, etc.)
- Publications officielles dans **La Gazette de la Manche d'Ille-et-Vilaine et Mayenne, Ouest-France** et **La Manche Libre**, ainsi que divers articles de presse.

✂ **À noter** : Un verbatim intégral des échanges sera joint au bilan de la concertation, en complément de ce compte-rendu synthétique.

## Présents

La réunion a réuni environ 55 participants.

## Les élus

- M. Joseph Perrier, Maire Délégué de Romagny-Fontenay, commune accueillant la réunion publique
- M. Jacky Bouvet, 1er Vice-président du Conseil départemental de la Manche
- M. Axel Fortin-Larivière, Vice-président en charge des déplacements du Conseil départemental de la Manche

## Les services du Département de la Manche

- M. Olivier Zamouth, Directeur général adjoint Nature et infrastructures au Département de la Manche
- M. Olivier Thirion, Directeur des routes au Département de la Manche

## Les bureaux d'études

- Mme Marie Leugé-Maillet, Directrice de l'Agence Tact – Co-Animatrice de la réunion

# Introduction de la réunion

Le **maire délégué de Romagny-Fontenay, Joseph Perrier**, ouvre la réunion en souhaitant la bienvenue aux participants et en excusant l'absence du maire Thierry Armand, retenu par un autre engagement. Il rappelle que la question de la déviation Est d'Avranches est un dossier ancien, issu du projet de contournement autoroutier, lui-même sujet à divers aléas politiques. Bien que l'abandon de ce dernier ait pu engendrer, chez les habitants du Mortainais, un sentiment de délaissement, M. Perrier tient à souligner la belle réussite collective que constitue l'autoroute A84, qui dessert la baie du Mont Saint-Michel.

Il exprime l'espoir que le projet de nouvelle liaison routière au sud-est d'Avranches, actuellement en discussion, puisse cette fois aboutir et invite les participants à profiter de cette réunion publique pour poser toutes leurs questions.

Après ces propos introductifs, **M. Jacky Bouvet, premier vice-président du Conseil départemental de la Manche**, prend la parole pour remercier à son tour les personnes présentes. Il salue également M. Perrier pour avoir rappelé le contexte historique de ce projet de longue date, qui, dans sa version actuelle, entend toujours bénéficier au Mortainais, notamment aux entreprises locales qui ont besoin d'un réseau routier adapté.

Il insiste sur la volonté du Département de mener une concertation préalable rigoureuse, accompagnée d'un garant de la Commission nationale du débat public (CNDP), bien que cela ne soit pas une obligation réglementaire. Il rejoint M. Perrier sur l'importance des échanges avec le public, précisant qu'aucune question n'est mauvaise et que la discussion sera le point d'orgue de la soirée.

**M. Axel Fortin-Larivière, vice-président en charge des déplacements**, met en avant l'importance des concertations sur les grands projets routiers du département de la Manche, qui compte près de 8 000 km de routes départementales, le plaçant au premier rang national. Il présente les projets en cours et à venir, étudiés parallèlement au contournement sud-est d'Avranches, notamment ceux de Saint-Lô - Coutances, du contournement sud-ouest de Cherbourg et de la liaison Avranches - Granville.

Il met en avant le travail des services départementaux pour mener ces études et réaffirme la volonté du Département de mener des concertations ambitieuses sur ces dossiers. Il encourage à nouveau les participants à poser toutes leurs questions, tout en précisant que les échanges seront enregistrés et que les interrogations n'ayant pas reçu de réponse en direct seront traitées dans le bilan de la concertation.

Enfin, **M. Boussion, garant nommé par la CNDP**, rappelle que cette organisation indépendante accompagne les maîtres d'ouvrage dans les concertations liées aux grands projets à impact environnemental. Il souligne que la participation du public à ces démarches est un droit constitutionnel et que le Département était tenu d'organiser une concertation préalable. Toutefois, il précise que le Département a fait le choix d'aller au-delà de ses obligations en sollicitant la CNDP pour garantir la transparence et la qualité du processus.

En tant que garant, son rôle est de proposer des modalités de concertation et de produire un bilan fidèle aux échanges, sans prendre position sur le fond des débats. Il assure ainsi qu'il restera disponible pour le public durant toute la durée de la concertation.

## Présentation du cadre de la concertation

**Olivier Thirion, Directeur des routes**, rappelle que les premières études remontent aux années 1990, dans le cadre du projet autoroutier A84 entre Caen et Rennes. À l'origine, un contournement autoroutier par l'Est d'Avranches devait être réalisé pour assurer la continuité de l'A84, mais cela ne s'est finalement pas concrétisé.

Une déclaration d'utilité publique (DUP) avait été prononcée pour ce projet en 1999, entraînant des acquisitions foncières jusqu'en 2004. En 2012, le Département a demandé à l'État la mise en place d'une convention pour réaliser un contournement Sud-Est. Cependant, en 2015, l'État a renoncé au projet autoroutier. En 2020, le Département a décidé de relancer

les études pour un contournement, cette fois sous une forme révisée et adaptée aux enjeux actuels.

En 2025, une concertation publique est organisée pour recueillir les avis des citoyens et acteurs locaux afin d'orienter la décision du Département sur la suite à donner au projet.

Un important dispositif d'information et de concertation a été mis en place pour toucher le plus grand nombre d'habitants et parties-prenantes :

- Distribution de lettre d'informations : 22 000 foyers du secteur ont reçu des courriers d'information. Une plaquette a également été distribuée lors de la réunion.
- Communication numérique et presse : Une newsletter a été envoyée aux entreprises en partenariat avec la Chambre de commerce et de l'industrie (CCI). Des affiches ont été mises en mairie et des annonces ont été publiées dans la presse locale début février. Des spots radio ont également été diffusés sur Tendances Ouest et d'autres radios locales.
- **Présence sur le terrain** : Des stands d'information sont installés dans des lieux fréquentés comme le centre commercial Leclerc d'Avranches et les marchés locaux. Une équipe a mené une campagne de porte-à-porte auprès de 175 foyers de riverains directement concernés, permettant d'échanger avec 69 d'entre eux pour les inviter aux temps d'échange.
- **Signalisation sur le réseau routier** : Des panneaux d'information ont été installés le long des routes départementales du secteur.

Plusieurs événements sont prévus pour informer et échanger avec le public :

- **Réunions publiques** : La première réunion s'est tenue ce soir à Romagny-Fontenay, une seconde aura lieu mardi prochain à Saint-Martin-Des-Champs à 19h30.
- **Permanences en mairie** : Quatre permanences d'information sont programmées à Saint-Senier-sous-Avranches, Saint-Quentin-sur-le-Homme, Saint-Martin-Des-Champs et Saint-Loup. Elles permettront aux habitants d'aborder des questions spécifiques à leurs cas personnels (expropriations, accès aux terrains, impact sur leur quotidien).
- **Ateliers thématiques** : Des ateliers thématiques seront organisés avec les acteurs concernés, sur la sécurité, l'environnement, et l'attractivité économique en partenariat avec la CCI pour les entreprises locales.

L'objectif de la concertation est d'informer et d'impliquer la population afin de prendre en compte leurs attentes et préoccupations dans la poursuite éventuelle du projet. La concertation doit permettre au Département de prendre une décision éclairée sur la mise en œuvre du projet de contournement Sud-Est d'Avranches. Ses résultats (comptes-rendus, contributions reçues, ...) seront à retrouver au fur et à mesure sur le site du Département pour alimenter les échanges.

## Présentation des grandes lignes du projet

Olivier Thirion présente ensuite les grandes lignes du projet. Il rappelle pour commencer que le Département de la Manche possède un vaste réseau routier d'environ 15 000 km, incluant routes communales, départementales et nationales. Ce projet vise principalement à améliorer la circulation et la sécurité dans la région d'Avranches, en tenant compte des enjeux économiques et limitant les impacts sur le foncier agricole et l'environnement. Il poursuit de front plusieurs objectifs :

- Le désenclavement du Mortainais : Amélioration de la liaison entre Mortain, Juvigny-les-Vallées et Avranches.
- L'amélioration du cadre de vie : Réduction du trafic sur la RD 247 à Saint-Martin-des-Champs, où l'urbanisation est dense.
- La sécurité et accessibilité : Création d'une liaison inter-quartiers et meilleure desserte de la zone d'activités.
- La diminution des accidents et un accès facilité aux services de secours (caserne des pompiers et future gendarmerie).

### Description du projet

Le projet prévoit une route départementale en deux voies de circulation de 3 m chacune, avec des bandes multifonctions de chaque côté pour améliorer la sécurité des usagers (véhicules agricoles, cyclistes, etc.). La vitesse maximale sera limitée à 80 km/h. Le budget prévu est de 14 millions d'euros.

Deux options sont envisagées :

1. Une route classique à deux voies.
2. Un tracé similaire avec un créneau de dépassement sur un tronçon en forte pente (9%), ce qui augmenterait le budget d'environ un million d'euros.

Le choix entre les deux scénarios devra prendre en compte les coûts et les impacts environnementaux.

### Scénario de référence (absence de projet)

Si le projet n'est pas réalisé, il est prévu d'aménager un giratoire à l'intersection de la RD 247 et de la RD 5 pour améliorer la sécurité. Le coût de cette alternative est estimé à 600 000 euros.

### **Foncier et environnement**

Le Département détient déjà la majorité des terrains nécessaires grâce à la SAFER, évitant ainsi les procédures d'expropriation. Toutefois, des autorisations environnementales restent indispensables avant le lancement des travaux. Des études d'impact sur l'environnement et les activités agricoles et le trafic seront à compléter pour obtenir les autorisations des services de l'État si le Département décide de poursuivre le projet à l'issue de la concertation.

## Questions / Réponses

Les questions ont été regroupées ci-dessous par grandes thématiques.

### Question sur la vitesse autorisée

La deux fois une voie, sera-t-elle limitée à 80 km/h, ou pourra-t-on rouler à 90 km/h sur le tronçon de dépassement ?

**Olivier Thirion** => On reste sur l'application du code de la route, avec une limitation à 80 km/h quand on est à double sens et sur les créneaux de dépassement une limitation à 90km/h.

### Questions sur le dispositif de concertation

Bonjour, je suis une habitante de Saint-Loup. C'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. En tant qu'habitante, je ne sais pas si je suis la seule à avoir ce ressenti, mais c'est assez méprisant quand même.

**Axel Fortin Larivière** => Il n'y a aucune volonté de mépriser qui que ce soit dans cette concertation. Bien évidemment, en tant que citoyens élus, nous essayons d'écouter le plus possible et c'est pour ça que nous sommes là. Donc je vous remercie pour votre question. L'objectif de la concertation est de toucher le maximum de personnes au niveau du territoire, avec aussi des limites en termes de logistique et de temps de travail des services qui implique d'optimiser le nombre de réunions. Nous avons essayé de faire au mieux et proposer des temps d'échanges en différents points du territoire concerné. C'est vrai que ça nécessite pour certaines personnes de faire quelques kilomètres pour se rendre à certaines réunions. Le fait d'avoir des réunions avec des personnes de communes différentes, et donc avec des enjeux différents vis-à-vis du projet permet aussi d'avoir des échanges plus riches, avec des points de vue qui se confrontent et des participants qui argumentent.

**Bruno Boussion** => En tant que garant, c'était mon rôle de préconiser les modalités de la concertation. Et honnêtement, une réunion sur Saint-Martin-Des-Champs, ça me paraissait quand même intéressant. Saint-Loup est juste à côté, à environ quatre kilomètres. Ça ne me paraissait pas être quelque chose d'handicapant. Et c'est vrai que l'intérêt est d'avoir des réunions où il y ait un maximum de personnes pour qu'il y ait des échanges et que vous puissiez entendre les positions pour, les positions contre. C'est ça qui fait la richesse du débat.

Bonjour, je suis secrétaire général adjoint de la FDSEA. Est ce qu'il va y avoir une journée de concertation avec les agriculteurs locaux ?

**Olivier Thirion** => Non, il n'y a pas d'atelier spécifique sur l'agriculture. Par contre, évidemment, les agriculteurs sont invités à venir émettre leur avis sur le registre. Pour les personnes morales comme la Chambre d'agriculture, ou la FDSEA il y a également la possibilité de déposer ce qu'on appelle un cahier d'acteurs. C'est un document qui fait trois ou quatre pages qui permet d'exposer vraiment les enjeux /ou contraintes de la profession vis-à-vis du projet de façon assez détaillée.

Et évidemment dans la suite des études il y aura des études spécifiques sur le monde agricole dans une phase ultérieure.

**Bruno Boussion** => Là, vous êtes dans une phase de concertation préalable. Ensuite, il y a une prise de décision. Si la décision, c'est de faire cette route, on rentre dans une phase de concertation continue qui va de la décision à l'enquête publique. Et dans cette phase de concertation continue, le maître d'ouvrage va se rapprocher de tous les intervenants qui vont être directement touchés pour peaufiner son projet, vérifier les demandes que vous avez eu. Donc, la concertation ne doit et ne va pas s'arrêter à la décision. Elle va jusqu'à l'enquête publique.

#### Questions sur le périmètre du projet et notamment le « contournement Nord-Est d'Avranches »

1/Pourquoi ne pas avoir étudié aussi le contournement Nord-Est d'Avranches qui faisait partie du projet initial de contournement ? Il y avait une réflexion à porter sur ce tronçon qui aurait pu à mon avis être intégré à l'étude pour permettre au Conseil Départemental dans un second temps, de trancher sur quelle partie prioriser.

2/Bonjour j'habite à Bazoge (commune déléguée au sein de la commune nouvelle de Juvigny les Vallées). Je voulais revenir sur l'histoire du contournement Nord parce que pour moi, c'est un projet qui a été abandonné un peu vite. Il y a ce qu'on appelle nous communément la route de pont. Pour moi, c'est une route qui est très fréquentée, qui amène beaucoup de circulation de poids-lourds et qui n'est pas du tout adaptée aujourd'hui à la circulation qu'on va y accueillir.

3/ J'ai du mal à comprendre aussi ces 14 millions d'euros et qu'on ne fasse qu'un demi-périph' d'Avranches, si on peut dire. Pourquoi ne pas avoir déjà pensé le projet dans sa totalité ? C'est un peu dommage.

**Axel Fortin Larivière** => Le Département n'a jamais eu vocation à réaliser un contournement complet d'Avranches. Néanmoins il quand même a étudié la possibilité d'un tronçon Nord-Est en s'appuyant sur les acquisitions foncières de l'État. Cependant, l'option Nord-Est a été écartée en raison de la présence de nombreuses zones humides rendant le projet non viable. Après concertation avec les élus locaux, le choix s'est porté, de façon pragmatique sur un tracé Sud-Est dont l'emprise foncière est maîtrisée et qui a beaucoup plus de chance d'être autorisé.

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

**Axel Fortin Larivière** => Les deux projets sont indépendants et ne sont pas directement liés. Ils diffèrent en ampleur et en enjeux, notamment en termes de trafic (20 000 véhicules/jour pour Granville contre 4 500 à 5 000 pour le contournement Sud-Est d'Avranches). Une concertation commune aurait été trop complexe, d'où des démarches séparées. Actuellement, la concertation concerne le contournement Sud-Est d'Avranches, tandis que celle sur l'axe Granville-Avranches débutera à la mi-année.

#### Questions sur le raccordement avec le réseau routier au niveau de la RD103 (sud du tracé)

On voit que l'extrémité sud de ce projet n'est pas raccordée à l'A84 comme prévu dans le projet initial. Là, il va déboucher sur un petit segment qui alimente la zone commerciale. Est-ce que vous avez prévu ça dans vos études d'impact ? Les conditions pour éviter qu'il y ait un goulet d'étranglement à ce niveau-là ? Cela pourrait être contre-productif en termes de service rendu.

**Olivier Thirion** => Si le tracé s'arrête au niveau de la RD 103, c'est parce qu'entre la RD 103 et l'A84, il y a un secteur complexe au plan environnemental avec beaucoup de zones humides. On commence à s'approcher assez « dangereusement » de la Sélune. Par ailleurs. Ça rajoutait aussi forcément au coût des travaux, parce que gérer un échangeur sur l'autoroute A 84 c'est un coût de plusieurs millions d'euros.

Donc effectivement, comme vous le soulignez, le trafic va arriver aussi sur le giratoire sud de la zone d'activité la Baie qui est déjà un peu saturé à certaines heures. Évidemment, ces effets seraient analysés plus finement lors des études ultérieures sur le trafic si le projet se poursuit.

J'habite à Juvigny-les-Vallées, tout à l'heure, vous parliez de l'échangeur et du coût que ça représente, mais on pourrait peut-être voir un demi-échangeur, pour permettre aux véhicules qui quittent l'autoroute en venant du sud de l'agglomération, d'aller directement à la fin de votre projet (NB : pour rejoindre la D5).

**Olivier Thirion** => Sur le papier pourquoi pas mais comme je vous l'expliquais tout à l'heure, il y aurait, même pour un demi-échangeur, toujours un impact environnemental élevé sur les zones humides. Cela ferait courir un risque fort sur

l'autorisation du projet. Et d'autre part, le coût d'une telle option reste très important.

### Questions sur les risques d'augmentation de la circulation au nord du tracé (secteur d'Apilly)

Vous n'avez pas peur de contribuer à augmenter la circulation quand on prend le bois d'Apilly (NB : lieu-dit de Saint-Senier-sous-Avranches), vers le secteur de la carrière ? Parce que plus, plus ça va et plus il y a de camions qui circulent sur cette route-là. Si vous ne faites pas de travaux de ce côté-là, n'avez-vous pas peur que la circulation augmente encore ?

Quand vous parlez d'accidentologie, vous vous référez aux chiffres des gendarmes. Mais il y a beaucoup de constats à l'amiable aussi de faits. Je peux vous dire que j'habite dans le haut de Apilly et ça accroche assez souvent quand même. Et d'autre part, on a carrément des bouchons, des blocages entre les tracteurs agricoles aussi qui sont fortement présents et les poids-lourds qui sont assez nombreux. Je constate des bouchons sur plusieurs dizaines de mètres, une cinquantaine de mètres même. Et puis je suis inquiet pour l'avenir parce que c'est une circulation qui va s'accroître, j'imagine.

**Olivier Thirion** => Si je comprends bien vous parlez, je pense, de la RD 104 du côté de la carrière sur la partie nord, au nord de la RD 5. En regardant sur les cartes de projection du trafic, je confirme qu'on a une légère augmentation, effectivement sur ce secteur. Donc effectivement, il faudra, si le projet se poursuit, l'analyser plus finement. La partie basse de la route est plutôt bien dimensionnée, mais effectivement la partie haute un peu moins. Donc il conviendra de regarder si cette partie doit être aménagée ou pas dans la suite des études.

### Questions/remarques concernant les services de secours

1/A quel endroit se situera la gendarmerie à Avranches ?

**Olivier Thirion** => Elle se situera en face de la caserne des pompiers.

2 /Concernant les services de secours que vous mettez en avant, je ne vois pas comment les travaux avec le contournement par le Sud-Est permettent de désenclaver le centre de secours, le SDIS d'Avranches, ni Mortain, ni Juvigny. Les secours vont toujours avoir besoin de repasser par cette route du pont puisque l'hôpital est au nord. Donc là, au niveau service de secours, je ne vois pas du tout l'intérêt.

3/J'habite justement sur Apilly. Je peux vous dire que les secours, ils passent plusieurs fois tous les soirs. Donc c'est vraiment un axe prioritaire pour les secours.

**Axel Fortin-Larivière =>** Un ateliers sécurité est prévu durant cette concertation. Les pompiers et les gendarmes sont invités. Il s'agira notamment de mesurer avec eux les impacts sur leurs interventions et caractériser leurs attentes. Pour mémoire, le centre de secours d'Avranches a été construit là où il est construit parce qu'il y avait à l'époque le projet de contournement autoroutier. S'il n'y avait pas eu ce projet, bien évidemment, le centre de secours n'aurait pas été construit là, parce qu'il est quand même relativement excentré par rapport aux lieux d'intervention. Mais attention en revanche la question n'est pas uniquement celle de la route qui dessert l'hôpital depuis la caserne : les pompiers vont intervenir n'importe où sur le territoire où il y a besoin de leur aide. Cela étant, une fois encore, la semaine prochaine, nous avons un travail dédié qui permettra d'informer ou de confirmer tout cela.

**Bruno Boussion =>** Les comptes-rendus des ateliers thématiques seront mis en ligne pour permettre à tout le monde d'avoir l'information sur ces échanges.

#### Questions/ remarques sur l'opportunité globale et ou une meilleure allocation des budgets départementaux

Bonsoir à tous. J'habite à Mortain. Vous aviez cité dans votre présentation comme premier objectif le désenclavement du Mortainais. Je n'ai pas bien compris en quoi ça va désenclaver le Mortainais ? Ça m'intéresse d'avoir une précision sur comment vous avez défini cet objectif et comment vous pensez y contribuer à travers ces quelques kilomètres.

**Axel Fortin Larivière =>** : Un rappel rapide sur l'historique du projet. C'est un projet à qui a été discuté depuis longtemps avec un certain nombre d'élus et représentants du territoire. Une délégation d'élus est revenue voir le Département il y a seulement un an ou deux pour dire qu'ils restaient dans l'attente de voir avancer le dossier et que le Département respecte ses engagements. Donc nous, on s'est engagés à faire les études, on s'est engagés effectivement à regarder le projet, cette faisabilité et on s'est engagés à concerter.

Au début du mois de septembre 2024, le président du Conseil départemental a déclaré dans la presse « Nous sommes dans un état de survie. Les clignotants passent de l'orange au rouge. La situation de l'enfance s'est dégradée. Le budget a explosé entre 2019 et 2024, passant de 155 à 400 millions d'euros, soit 161 % en cinq ans. » Et de poursuivre qu'il fallait « absolument limiter ses dépenses ». Parallèlement, on lance un projet de contournement routier à 14 millions d'euros minimum plus 950 000 euros, une voie de dépassement de 1100 mètres. Moi ma question c'est où va t on prendre ces 14 millions d'euros ? Et on met dans la balance la protection de l'enfance. Pour travailler un peu dans ce secteur, je peux vous dire qu'il y a énormément d'enfants qui ne peuvent consulter un psychologue, un psychiatre, parce que tous les services publics et gratuits sont archis surchargés. Donc construire une route dans ce contexte, j'ai beaucoup de mal aussi à comprendre. Il faut savoir que par exemple, il y a deux à trois ans d'attente pour un enfant pour consulter un psychologue, ou être pris en charge au CMP ou Smpa alors qu'il y a des besoins qui sont en explosion. Voilà, donc je ne sais pas si

construire une route pour désenclaver le Mortainais est la priorité. D'ailleurs on n'a toujours pas bien compris ce que ça voulait dire désenclaver. Moi je ne sais pas.

**Jacky Bouvet** => Les finances du Département sont fortement liées à des décisions gouvernementales. Quand Jean Morin dit qu'il y a des départements qui sont dans des situations très compliquées, c'est une réalité. Aujourd'hui, le Département de la Manche s'en sort heureusement moins mal que d'autres. Mais Jean Morin quand il s'est exprimé, c'était aussi une sonnette d'alarme au niveau du gouvernement pour attirer l'attention de tout le monde sur une situation budgétaire qui est inédite.

Alors effectivement, vous avez raison, on peut toujours se poser la question de la priorisation dans l'utilisation de ce budget.

Pour autant, ça ne doit pas empêcher les Départements d'avoir des projets d'investissement. En effet si le Département se retranche uniquement derrière le volet financier, que ce soit pour un réseau routier ou pour autre chose, il ne se passera plus rien dans les départements. Or on doit continuer d'avoir des projets pour les habitants du département.

Pour rappel il faut mettre les 14 millions du projet routier au regard du budget global du Département de la Manche qui s'élève à un peu plus de 600 millions d'euros. Mais effectivement c'est tout l'intérêt de la concertation et des échanges que nous avons ce soir, et notamment des réunions publiques de discuter de l'opportunité de ce projet avec ces éléments à l'esprit. Il faudra que les temps d'échange que l'on a ici soient synthétisés et c'est le travail qui va être fait, notamment par le garant. Et le Département aura une position à prendre avant l'été en session de juillet.

C'est un message que j'avais aussi passé quand on avait fait la concertation du contournement Sud-Ouest de Cherbourg. C'est un projet, il est proposé, il est sur la table. C'est le moment de s'en saisir. Quand on fait des réunions publiques, il y a parfois l'idée qu'on fait une concertation alors que la décision est déjà prise. « Tout est plié, tout est fait, non ? » Sur l'axe Saint-Lô-Coutances, on a pu montrer que ce n'était pas le cas : on a tenu compte de ce qui a été dit. Le projet s'adapte en fonction des échanges que nous avons et c'est tout l'intérêt de ces phases de concertation.

Et je vous remercie d'être présents parce que c'est important que l'on soit pour ou que l'on soit contre, qu'on puisse en échanger. Toutes vos remarques sont des éléments hyper importants. La partie budgétaire, oui, c'est un élément. Il est important, certes, mais ce n'est pas la seule porte d'entrée. Et je rappelle la différence qu'il y a entre les 14 millions d'euros et le budget global du Département.

Bonjour, Je suis habitant de Saint-Loup. Je suis venu à cette réunion parce que je suis particulièrement touché par ce projet puisque mon habitation va se situer entre 50 et 80 mètres du trajet. Donc je ne vous cache pas que je suis très inquiet, mais aussi très en colère.

J'ai une simple question : Pour l'instant, c'est quand on voit le coût exorbitant du projet de près de 14 millions d'euros, quand on demande aux Français de se serrer la ceinture à côté, ne serait-il pas plus judicieux d'investir dans l'entretien des routes qui à mon avis est perfectible ? En tant que médecin généraliste, je me déplace tous les jours sur le territoire, je fais des visites à domicile et quand je vois l'état déplorable des routes, elles sont catastrophiques.

**Axel Fortin- Larivière =>** On est en train d'essayer de répondre à un besoin, mais effectivement tout projet de ce type entraîne des impacts. Je peux totalement comprendre totalement à partir du moment où on est fortement impacté. Mais justement, l'objectif, c'est de regarder tous ces sujets là et d'arrondir, si c'est possible, un certain nombre de sujets. On l'a vu, on l'a fait sur d'autres concertations. On avait des projets beaucoup plus importants, je pense à Saint-Lô- Coutances sur lesquels, au gré des discussions avec les habitants et des études le positionnement du Département a évolué.

**Axel Fortin-Larivière (plus loin dans les échanges revient sur la question de l'entretien des routes) =>** Je vais juste répondre par rapport au coût des projets routiers et en règle générale sur les responsabilités du Département en la matière. Notre République est organisée effectivement avec plusieurs collectivités qui exercent des responsabilités. Elles ne sont pas partagées. La Région a ses responsabilités, le Département a ses responsabilités. Les agglomérations, les communes, Monsieur et Mesdames les maires qui sont présents le savent très bien. Assumer ses responsabilités est au cœur du travail budgétaire que chaque collectivité doit faire. Le plus important, c'est d'arriver effectivement à trouver le meilleur équilibre face à plusieurs problématiques. Je suis tout à fait conscient qu'il y a des axes routiers qui méritent très clairement des améliorations et les services y travaillent. Les 450 agents du Département, qui sont des gens qui vivent dans le territoire, sont en effet aussi conscients de ce genre de choses. Mais quand on se compare avec d'autres territoires, on peut néanmoins constater que nous avons plutôt de bonnes et belles routes.

Cela ne veut pas dire qu'il ne faut pas continuer d'investir pour leur entretien : il suffit d'ailleurs qu'il neige pour qu'on se rende compte à quel point les routes en bon état, c'est vraiment important au quotidien. Là aussi il faut trouver le bon équilibre.

Ne serait-il pas judicieux d'utiliser les routes déjà existantes, de les aménager et d'améliorer justement la circulation sur ces trajets ? Je pense notamment par exemple à la RD103 qui passe direction Saint-Quentin qui est une route exploitable par les camions il me semble, et qui peut rejoindre la RD45 puis la RD5 en contournant notamment Saint-Quentin-Sur-Le-Homme et rejoindre cette route pouvant donc dans un premier temps Saint-Ovin et ensuite la route pour aller vers Juvigny.

**Axel Fortin-Larivière =>** C'est justement en fait, à travers vos interventions qu'on enrichit le projet. On a parlé effectivement de solutions d'évitement, de réduction, de compensation. Je vous invite d'ailleurs, même si cela sera dans le compte-rendu de ce soir à proposer ces solutions alternatives dans les registres de la concertation. Parce que oui, il y a la possibilité de faire des nouvelles routes, mais comme vous dites, il y a la possibilité aussi d'en aménager celles qui sont existantes.

Il faut quand même avoir à l'esprit que certaines routes existantes n'ont pas le gabarit, en tout cas n'ont pas forcément été conçues au départ pour supporter ces aménagements ou une augmentation importante de leurs dimensions. Généralement, on ne voit que la couche de surface sur laquelle on roule. Mais il y a aussi toute la partie qui est dessous qui a été pensée à une certaine époque pour un certain nombre de véhicules, et pas forcément autant de camions. Nous avons aussi beaucoup de routes qui sont bordées de haies ou bordées de champs dont la propriété ne nous appartient pas. Donc, à partir du moment où on envisage d'agrandir des routes pour ne pas en faire d'autres, ça a d'autres impacts qu'il faut qu'on prenne en compte. Mais toutes les solutions effectivement sont bonnes à envisager dans cette phase. Donc, merci pour le retour, ça a été enregistré. Pour le moment, je ne peux pas vous donner de solution sur la faisabilité de la solution que vous apportez.

Dans les projections de circulation et le nombre de véhicules prévus, à aucun moment on voit quelque chose qui ressemble à des transports en commun. C'est complètement éludé de ce que peut devenir la mobilité en 2045. Les transports en commun, ça peut être des bus, ça peut être des navettes, ça peut être le train. Aujourd'hui si vous voulez aller bosser à Saint-Lô, c'est impossible de faire l'aller-retour dans la journée en transport en commun, depuis Avranches, ça prend 2 h aller et 2 h retour. Je trouve que pour le moment, le développement des transports en commun pour réduire le nombre de véhicules n'est pas assez prise en compte dans votre réflexion.

**Axel Fortin-Larivière =>** En ce qui concerne les mobilités c'est un sujet sur lequel on travaille beaucoup avec ma collègue de la commission Nature et infrastructures, parce que Valérie Nouvelle, qui est présente parmi nous, est aussi la Présidente de la commission Nature et Infrastructures. Il faut juste savoir que le Département est gestionnaire de voirie. C'est à dire que nous, nos routes, on les gère comme des infrastructures, c'est à dire comme des bâtiments, comme du patrimoine. Et notre objectif premier est de les maintenir en bon état. En ce qui concerne les mobilités, on travaille avec la Région et les agglomérations qui ont la compétence mobilité à leurs échelles.

Nos travaux prospectifs nous montrent qu'en tant que gestionnaire de route il faut se poser les bonnes questions pour favoriser les mobilités et faire attention aux fausses bonnes idées. Parce que sur des routes qui sont déjà compliquées d'un point de vue sécurité, si vous rajoutez en plus des bus, il est indispensable de bien penser

les aménagements nécessaires pour les arrêts afin qu'ils ne s'arrêtent pas en pleine route pour prendre des passagers. Il en va de même pour les pistes cyclables. Et ces aménagements complémentaires alourdissent l'enveloppe de surfaces artificialisées. Il faut donc se poser ces questions sérieusement. Sur ce projet ci c'est une très petite séquence de seulement 4 km, donc ça se pose peut-être avec moins d'acuité. Le tronçon Granville -Avranches a été entièrement repensé sous cet angle pour intégrer des aires de covoiturage et d'intermodalité bus. Donc oui, on y pense beaucoup et on l'intègre, mais ici, on est n'est pas encore dans cette partie du projet.

**Olivier Thirion** => Juste pour préciser aussi par rapport à la question que vous posiez sur le modèle de trafic. Dans tous nos modèles de trafic, on tient forcément compte des projets de transport en commun existant sur le secteur, des aires de covoiturage et autres solutions qui sont développés par les autorités organisatrices des mobilités, en l'occurrence la communauté de communes Mont-Saint-Michel Normandie. Sur l'Est d'Avranches, vous le savez comme moi, que du ferroviaire, il n'y en a pas en projet pour l'heure. Comme je l'ai dit tout à l'heure, on est sur des zones avec un habitat peu dense où la difficulté est de massifier les transports en commun routiers. On sait que la communauté d'agglomération travaille beaucoup sur le covoiturage qui est évidemment à développer. Mais à ce stade, les incidences sur le trafic routier ne sont pas forcément connues.

#### Questions sur la politique du Département face aux risques de recours contre ce type de projet

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

**Olivier Zamouth** => Par rapport à l'autoroute A69, il est clair que le maître d'ouvrage a pris certains risques en lançant des travaux sans que n'ait été purgé l'ensemble des recours, avec un risque d'issues défavorables qui était très réel. Le Département de la Manche, lui, n'a pas pour politique de conduire ses projets avec ce type de stratégie. Par exemple, lorsque nous sommes intervenus sur la déviation de Sartilly, nous l'avons fait après que la Déclaration d'utilité publique, de 2006, si ma mémoire est bonne, ait vu l'ensemble des recours dont elle avait fait l'objet purgés.

**Axel Fortin-Larivière** => Tant qu'on n'a pas de Déclaration d'Utilité Publique, on ne commencera aucuns travaux. il n'y aura pas d'argent de dépensé.

Je voudrais savoir s'il y a des recours formulés contre ce projet. Est-ce que vous attendrez, à l'inverse de l'A69, que les recours soient purgés avant de faire les travaux ?

**Olivier Zamouth** => Il n'y a pas à ce jour de recours. C'est bien la politique du Département de ne pas s'engager dans des travaux avant que les recours soient purgés, ce n'est pas dans l'ADN de la collectivité et jusqu'à présent on ne l'a jamais fait.

### Questions / remarques sur les objectifs lié au développement économique du Mortainais

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

**Axel Fortin-Larivière** => De la même façon que nous organisons un atelier thématique sur la sécurité avec les acteurs concernés, nous organisons cette semaine un atelier avec les acteurs économiques. Nous avons invité les entreprises sur le territoire à venir discuter de ce projet et donner les arguments. On est vraiment dans une période de concertation.

2/ Je souhaite apporter un témoignage en réponse. J'avais une entreprise créée en 1994 à Juvigny-Le-Tertre. Nous avons choisi de nous implanter à Juvigny parce qu'à cette époque-là, il y avait le contournement Est de l'A84 qui était prévu. Ce qui nous donnait la perspective depuis Juvigny, d'être à moins de 20 minutes de l'A84 pour rejoindre soit Rennes, soit Caen. Ce qui était encore très raisonnable par rapport à la circulation. L'abandon de ce projet nous a posé des problèmes au niveau de notre entreprise qui s'est développée. Et en 2019, compte-tenu de la croissance de l'entreprise, nous avons choisi de nous délocaliser de Juvigny parce que ce problème routier était devenu un poids non négligeable. Nous avons déménagé nos locaux en 2023. Aujourd'hui il y a 50 équivalents temps pleins en moins sur Juvigny. Nos employés déjeunaient chez 3 traiteurs de la commune, qui depuis ont fermé, sans doute pas seulement mais aussi en partie en raison de la demande pour 500 repas /mois qui a disparue. Donc voilà ce que c'est le désenclavement de Juvigny-Le-Tertre. Et à quoi ça sert de pouvoir avoir une infrastructure routière et autoroutière suffisante pour tous ces gens comme nous qui sommes un peu loin des routes.

3/ Pour compléter ces propos, je suis également chef d'entreprise, à Juvigny-Les-Vallées. Recycleur automobile, j'ai aussi une entreprise de transport. Aujourd'hui la moins mauvaise des solutions pour accéder à l'A84 quand on va à Rennes lorsqu'on vient de Caen c'est de traverser Saint-Quentin-sur-le-home (on sort à Jurques, on passe par Vire Sourdeval, Juvigny). En voiture ça se fait bien, mais avec des poids-lourds, ce n'est pas pratique et c'est très dangereux. C'est surtout ça le problème, parce qu'il a été question dans la présentation de

l'accidentologie et c'est une réalité. Mais on ne parle pas des rétroviseurs. C'est quand même relativement courant qu'en croisant d'autres camions, il y ait des problèmes. Et je ne parle pas des gens du bourg de Saint-Quentin qui doivent en avoir ras le bol de nous voir passer. Pour le développement économique de notre région, si ce là va au bout, ce sera un vrai bol d'oxygène.

4/ Je voulais juste rebondir sur cette dernière remarque : là où j'habite en fait, la pente, elle va être à peu près de 9 % : en partant de Cromel, on va remonter jusqu'en haut, jusqu'à la route de saint Aubin, la D147, et là ça monte tout le temps avec un pic à plus de 9 %. Ça veut dire que vos poids-lourds pourront circuler à 30-40 km/h maximum. Donc je ne suis pas sûr que vous serez forcément gagnant sur la consommation. Et je fais même le pari que quand vous viendrez de Rennes, vous continuerez de passer par Saint-Quentin-sur-le-Homme.

### Question sur le financement du projet

Moi J'ai une question sur le financement du projet. J'imagine que ça va être financé avec les impôts et je voudrais savoir si ça occasionnerait une augmentation d'impôts.

**Jacky Bouvet** => Il n'y aura pas d'augmentation d'impôts pour une raison simple, c'est que les départements, contrairement aux communes ou aux communautés d'agglomérations, n'ont plus aucun levier, aucune manette pour lever l'impôt et procéder à des augmentations. (NB: le Département perçoit des taxes, mais dont le taux est fixé au plan national. Complémentairement une grande partie de son budget (les produits) provient de « reversions » de l'Etat sur lesquelles le Département n'a pas la main). Le Département ne peut donc pas augmenter un impôt qui viendrait financer le projet. C'est notamment aussi une des raisons pour lesquelles l'ensemble des départements de France tire la sonnette d'alarme : le gouvernement, par le jeu et le biais de transfert de compétences, demande aux départements de faire de plus en plus de choses mais ne leur donne pas systématiquement les compensations financières. Axel l'a dit tout à l'heure, il faut trouver les solutions qui nous permettent de continuer d'avancer sur les compétences qui sont les nôtres. Pour certains projets d'investissement comme le sujet de la réunion de ce soir, le Département ça a été dit, sera là aussi amené à faire des choix en prenant appui sur vos retours dans le cadre de cette concertation.

### Questions sur le foncier et la nécessité ou non de procéder à des expropriations

Vous avez parlé tout à l'heure des « quelques expropriations » qui resteront nécessaires. Alors j'avoue que quand on peut être potentiellement concerné, j'aimerais bien avoir plus de précisions sur ces « quelques expropriations ». Quels sont les habitations qui peuvent être concernées par ces expropriations ? Je ne sais pas. Une distance ? Voilà, j'aimerais bien avoir plus de précisions.

**Olivier Zamouth** => Je n'ai pas identifié précisément votre maison sur la carte. Ce qu'on peut dire de façon générale, c'est que dans la mesure du possible nous essayons évidemment d'éviter de détruire des maisons et donc de devoir exproprier. De plus, nous pouvons également acquérir à l'amiable, dans le cadre d'un projet, sans que ce soit forcément une expropriation. Pour expliquer la différence, on exproprie les parcelles qui sont strictement nécessaires au projet. Mais Il peut y avoir des acquisitions complémentaires, j'ai envie de dire, pour le bien collectif et la performance globale du projet. Cela peut d'autant plus s'envisager s'il y a très peu de biens qui sont touchés. On l'a fait par le passé pour des maisons qui n'étaient pas directement sous l'emprise, donc techniquement pas à détruire, mais où l'impact était tel qu'il a semblé pertinent de prévoir leur acquisition dans le budget d'ensemble du projet.

**Axel Fortin-Larivière** => Ce n'est pas parce votre maison est en photo dans le dossier de la concertation que votre maison est strictement sur le tracé. Pour terminer sur la partie expropriation, il faut comprendre que ce n'est qu'après avoir obtenu la déclaration d'utilité publique et l'autorisation de l'État d'effectuer les travaux que nous pourrions nous enclencher des expropriations s'il n'y a pas possibilité de s'entendre à l'amiable avec certaines personnes. Nous sommes très en amont de ce stade.

#### Questions sur les implications du projet vis-à-vis de Zéro Artificialisation Nette (ZAN)

Je suis président de la section urbanisation à la FDSEA et je siège en CDPENAF (NB : la Commission départementale de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers). Je voudrais revenir sur la consommation de surface parce qu'on nous parle du Zéro Artificialisation Nette. Dans quelle enveloppe de surfaces consommées va rentrer le projet ? Dans celle du PLUI ou dans les enveloppes d'intérêt régional ou national ?

**Olivier Zamouth** => Zéro artificialisation nette, ça veut dire que nous sommes sur une trajectoire de consommation de l'espace qui doit être obligatoirement en baisse et l'ensemble des documents d'urbanisme doit prendre cela en charge. Et lorsque l'on fait un projet routier comme celui que nous vous présentons aujourd'hui, nous consommons de l'espace et cette consommation d'espace rentre dans la même enveloppe que la consommation d'espace pour faire des lotissements, pour faire des salles polyvalentes, pour faire des équipements, d'autres équipements publics, pour faire des entreprises, des zones industrielles ou des implantations industrielles. C'est quelque chose qui aujourd'hui doit être regardé d'extrêmement près. Zéro artificialisation nette, ça veut dire qu'en 2050, toute artificialisation devra s'accompagner d'une désartificialisation de la même surface au moins, ce qui est quelque chose d'extrêmement contraignant.

Et donc, effectivement, sur tous nos projets on va désormais devoir faire des arbitrages sur les surfaces disponibles dans l'enveloppe ZAN au même titre

qu'aujourd'hui on fait des arbitrages sur la base d'un budget donné et qu'on se demande par exemple comme évoqué tout à l'heure, s'il vaut mieux mettre l'argent sur les routes ou sur la protection de l'enfance.

Sur la question de savoir si la surface consommée sera imputable à l'enveloppe régionale c'est complètement hors de portée. Il est très clair que le projet serait imputé sur l'enveloppe locale.

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

Olivier Zamouth => Oui, le projet devra s'inscrire dans l'esprit de cette loi.