

Contournement Sud-Est d'Avranches

Du 3 au 31 mars 2025

Concertation préalable

COMPTE-RENDU RÉUNION PUBLIQUE DU 18 MARS 2025

(19h30 Saint-Martin-des-Champs)



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	5
Synthèse des questions / réponses	6

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 sur le projet de contournement Sud-Est d'Avranches, une réunion publique s'est tenue le 18 mars 2025.

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.


La deuxième réunion s'est tenue à Saint-Martin-des-Champs, pour faciliter la participation des habitants et usagers du secteur directement concerné par le projet de nouvel axe.

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.

 **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 315 participants.

Les élus

- M. Jacques Lucas, Maire de la commune déléguée de Saint-Martin-des-Champs, 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 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

M. Jacques Lucas, maire de la commune déléguée de Saint-Martin-des-Champs, accueille le public en souhaitant la bienvenue à tous les habitants et notamment à ceux qui viennent d'autres communes. Il souligne que la présence de quelque 300 personnes montre que le sujet du contournement Sud-Est d'Avranches passionne. Il appelle de ses vœux un bel exercice de démocratie participative, avec un débat respectueux où chacun reste à l'écoute des uns et des autres.

M. Jacky Bouvet, 1er Vice-Président du Conseil Départemental de la Manche, rappelle dans son mot d'accueil le programme de la soirée : une présentation du cadre de la concertation, une présentation du projet, puis une phase de questions – réponses qui est le moment le plus important de la réunion.

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

M. Olivier Thirion, Directeur des routes, retrace l'historique du projet, détaille le dispositif d'information et de concertation et les objectifs de cette démarche : informer et 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.

Présentation des grandes lignes du projet

M. Olivier Thirion présente ensuite les grandes lignes du projet, en le replaçant dans le contexte de la politique routière du Département et en rappelant les objectifs poursuivis :

- 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).

Le projet prévoit la création d'une route départementale en deux voies de circulation, avec deux options :

1. Une route classique à deux voies de 4,2 km, avec un budget de 14 millions d'euros.
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.

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.

L'ensemble des éléments de présentation du projet sont à retrouver dans le diaporama diffusé lors de la réunion publique.

Questions / Réponses

Les questions / remarques ont été synthétisées et regroupées ci-dessous par grandes thématiques. Un verbatim reprenant l'intégralité des échanges est par ailleurs disponible.

Questions sur l'opportunité du projet vis-à-vis du désenclavement du Mortainais

En quoi cette route va-t-elle réellement désenclaver le Mortainais ? Les habitants de Mortain rejoignent l'A84 par Vire ou par Saint-Hilaire, ça fait le même nombre de kilomètres, cela ne changerait rien.

On dit « désenclaver le Mortainais », mais est-ce que ce n'est pas juste désenclaver Juvigny-les-Vallées ? Est-ce qu'il y a vraiment de nombreuses entreprises qui ressentent et expriment ce besoin et se mobilisent ?

En tant que chef d'une entreprise de transport sur le secteur, aujourd'hui lorsqu'on est en poids-lourds on est forcé de traverser le bourg de Saint-Quentin-sur-le-Homme et c'est très dangereux. Nous sommes nombreux à attendre le contournement.

Olivier Thirion => L'intérêt de la nouvelle route sera plus fort pour le secteur de Juvigny-les-Vallées que pour Mortain, dont les habitants ne passeront pas forcément par là pour aller à Rennes ou Caen.

Axel Fortin-Larrivière => Un certain nombre de besoins ont été exprimés par le territoire, et l'objectif de cette concertation c'est justement de prendre l'avis de tout le monde pour aider le Département à valider la pertinence ou non du projet pour répondre à ces besoins.

Questions sur l'opportunité du projet en matière de mobilité

Créer une nouvelle route va encourager le trafic routier et l'impact sur l'environnement, alors qu'il faudrait en finir avec le tout-voiture et développer la pratique du vélo par exemple.

Axel Fortin-Larrivière => Le Département est gestionnaire d'infrastructures routières, mais n'a pas de responsabilité sur les mobilités, qui relèvent plutôt des intercommunalités ou de la Région. Les infrastructures doivent permettre de répondre à tous les besoins, faire circuler des voitures avec des camions et des vélos c'est compliqué.

Jacky Bouvet => En zone rurale, la mobilité se fait aujourd'hui par véhicules thermiques, demain électriques. Mais il faudra bien assurer les mobilités des personnes entre leur domicile et leur emploi. Cela pourra bien sûr passer en partie par le vélo, mais aussi faciliter le covoiturage avec des aires.

Questions sur l'efficacité du contournement routier pour délester les centres-bourgs

La nouvelle route doit délester les traversées de Saint-Martin-des-Champs et Saint-Quentin-sur-le-Homme, mais on voit bien que cela ne fonctionne pas forcément, comme à Marcey-les-Grèves où la 2x2 voies créée n'est empruntée par personne. Quelles leçons tirez-vous de la différence entre les hypothèses de trafic et le trafic réel aujourd'hui sur le contournement de Marcey ?

Délester le trafic qui traverse Saint-Martin-des-Champs cela paraît illusoire, quand on sait que la commune a pour objectif d'attirer de nouveaux habitants.

Pourquoi ne pas interdire tout simplement la traversée de Saint-Martin-des-Champs aux poids-lourds ?

Est-ce que ce n'est pas plus une « déviation de confort » qu'une déviation d'utilité ?

Les études qui ont été faites indiquent que les routes existantes sont bien dimensionnées et adaptées, avec un trafic faible ou modéré et peu de poids-lourds...

Jacques Lucas, maire de Saint-Martin-des-Champs => Il y a beaucoup d'habitants le long de la RD247, concernés par le trafic en traversée, les problèmes de bruit et de pollution et la dangerosité. On a déjà mis des ralentisseurs, la police municipale fait des contrôles, on ne peut pas élargir, il n'y a pas d'autre solution si on ne crée pas un contournement. Si on interdit la circulation des poids-lourds, on empêche aussi les tracteurs de passer.

Les habitations se sont construites parce que le PLU l'autorisait, mais aujourd'hui nous n'avons plus de terrain constructible, il s'agit d'améliorer la situation pour ceux qui sont là.

Jacky Bouvet => Aujourd'hui, il y a un certain nombre d'axes avec des flux, qui posent plus ou moins problème. L'idée, c'est de savoir comment faire demain pour avoir de la fluidité et répondre en partie à ces problèmes, car on n'arrivera pas à résoudre l'ensemble des difficultés. Tout en sachant qu'il y a aussi des problèmes comportementaux de vitesse et de respect de la réglementation difficiles à traiter.

Olivier Thirion => Concernant le contournement de Marcey, l'étude de trafic qui avait été réalisée en 2002 ou 2003 se basait sur l'hypothèse que l'A84 débouchait aussi de l'autre côté. Les trafics attendus étaient donc bien plus élevés, avec un contexte qui a aussi beaucoup évolué entre le moment de conception, l'autorisation, et la réalisation des travaux eux-mêmes.

Questions sur l'opportunité du projet vis-à-vis de l'accidentologie

Est-ce qu'il y a vraiment beaucoup d'accidents sur la RD147 ? Dans la presse on voit rarement des accidents...

En tant que chauffeur-taxi, je trouve que les traversées de Saint-Martin-des-Champs et Saint-Quentin-sur-le-Homme sont de plus en plus dangereuses, je soutiens donc le projet. Est-ce qu'il est prévu un rond-point au niveau de la liaison avec le RD5, parce que ce carrefour est encore accidentogène ?

Sur la rue de la Baie, il y a vraiment une très forte dangerosité, c'est une route résidentielle inadaptée au trafic économique.

Le projet va augmenter le trafic, est-ce que mathématiquement cela n'augmentera pas le risque d'accidents ?

Olivier Thirion => Sur l'accidentologie, les résultats de l'étude de sécurité qui a été menée montrent que les effets du projet seront relativement équilibrés, avec des effets positifs sur certains tronçons, et de potentiels effets collatéraux du fait des reports de trafic.

Questions sur l'opportunité du projet vis-à-vis de l'impact environnemental

Les routes représentent 97 % de l'artificialisation des sols du Département, ce projet va y participer alors que la loi et le plan de Développement durable du Département posent que c'est un enjeu majeur de la transition écologique.

Ce projet ne risque-t-il pas de dégrader les limites planétaires sur le plan environnemental ? Est-ce que son intérêt le justifie vraiment ?

Axel Fortin-Larrivière => Le Département essaye d'équilibrer au mieux les enjeux, la protection de l'environnement mais aussi le fait de répondre aux besoins des habitants. Pour développer les mobilités alternatives, on a aussi besoin de moderniser nos infrastructures pour qu'elles y soient adaptées.

Olivier Thirion => L'environnement et les routes ne s'opposent pas forcément, le Département tend à développer un entretien plus raisonné des routes et moins générateur de carbone.

Questions sur les impacts du projet

Le projet va diminuer de 2 à 4 décibels le bruit pour les riverains de la RD247, mais dans le même temps il va augmenter de 9 à 18 décibels pour les riverains de la future route... Est-ce qu'un merlon ou autre chose est prévu pour diminuer le bruit de la nouvelle route ?

Olivier Thirion => Il restera du trafic résiduel sur la RD247, et donc effectivement le bruit diminuera un peu mais sans disparaître. Autour du tracé du contournement, l'environnement est calme donc la hausse du bruit sera plus forte, mais cela touche moins de monde.

Pourquoi ne pas présenter un volet paysager sur le tracé ?

Olivier Thirion => Nous en sommes au stade de l'opportunité, si le projet est acté à l'issue de la concertation les études seront approfondies sur ce sujet.

Quel sera l'impact sur la valeur immobilière des habitations autour, est-ce qu'il y a des compensations prévues ?

Olivier Thirion => Sur ce type de projets, le Département achète les maisons concernées par le tracé. En l'occurrence, il n'y en a pas ici. Il n'est pas prévu de dédommagement pour celles qui sont à proximité.

Est-ce qu'il y aura des expropriations à nouveau, et quand sera-t-on informé ?

Olivier Thirion => La SAFER gère la quasi-totalité des parcelles dont nous aurons besoin pour le tracé. Si le projet se poursuit, c'est après la déclaration d'utilité publique, s'il y a besoin de compléments, que des discussions seront engagées à l'amiable, avant d'envisager des expropriations.

Questions sur le profil et l'aménagement du futur axe routier

Une pente à 9 % avec le trafic poids-lourds / tracteurs, est-ce que ça va vraiment fonctionner ? Est-ce qu'on ne peut pas imaginer un tracé plus à plat ?

Olivier Thirion => Même sur des pentes plus fortes, tous les véhicules peuvent rouler, mais à des vitesses réduites. D'où l'option avec la voie de dépassement. Pour avoir des pentes plus réduites, il faut des tunnels ou des remblais et déblais plus importants, et donc un impact environnemental et foncier bien plus fort.

Est-ce que les scooters et tracteurs auront le droit de rouler sur la « bande multifonction » ?

Olivier Thirion => La route sera ouverte à tous les véhicules, et la bande multifonction pourra être utilisée tant par les scooters, tracteurs que par les vélos.

Est-ce sur les intersections entre le contournement et les routes existantes il y aura des stops ou des priorités ?

Est-ce qu'il est prévu de prolonger le contournement sur le Nord vers l'A84 ?

Olivier Thirion => La partie Nord n'a pas été retenue après l'abandon par l'État, car cela nécessiterait de nombreux ouvrages et qu'il y a des enjeux forts de zone humide.

Il y aura bien un rond-point au niveau de la RD5 pour sécuriser cette zone.

Questions sur les alternatives au projet de création du contournement

Pourquoi ne pas réaménager les routes existantes plutôt que d'en créer une nouvelle ? Pour les sapeurs-pompiers, est-ce que le plus important ce n'est pas plutôt de réaménager la route de la carrière ?

Est-ce qu'il ne serait pas plus pertinent d'élargir certaines routes, comme cela a été déjà fait sur une partie de la RD47 jusqu'à Saint-Loup, pour faciliter et sécuriser le passage des tracteurs par exemple ?

Comment ralentir la vitesse des véhicules en traversées de Saint-Martin-des-Champs pour inciter les véhicules à emprunter d'autres axes ?

Jacky Bouvet => L'élargissement des routes peut répondre à certains problèmes, mais pas à tous les objectifs du projet, avec la traversée des centres-bourgs par exemple. La concertation elle a pour objectif d'évaluer la pertinence du projet, ou de le faire évoluer comme cela s'est passé sur Saint-Lô – Coutances. Sur la vitesse, c'est aussi une problématique nationale de sécurité routière, au-delà des aménagements que l'on peut faire.

Axel Fortin-Larivière => Pour aménager les routes existantes, il faut de la place. Et beaucoup de maisons se sont installées le long des axes, cela peut s'étudier mais au cas par cas.

Olivier Thirion => Quand on élargit certaines routes et qu'on met des bandes de rives le problème c'est que cela favorise une plus grande vitesse car les usagers ont un sentiment de sécurité, il faut donc regarder au cas par cas.

Questions sur l'allocation des budgets départementaux

Les budgets sont très contraints, ne vaudrait-il pas mieux utiliser de l'argent pour mieux entretenir les routes existantes dont certaines sont en mauvais état, plutôt que d'en créer une nouvelle ?

Jacky Bouvet => Le budget du contournement est important, mais il faut le mettre en regard des 600 millions du budget total du Département. Certes, les conditions financières des collectivités sont compliquées mais pour autant, notre souhait c'est de continuer à investir, en regardant pour chaque projet d'un côté le coût et de l'autre les bénéfices attendus sur les objectifs recherchés. Une fois la concertation terminée, le Conseil départemental prendra une décision sur la base de ces enseignements.

Questions sur la concertation

Est-ce que le bilan de la concertation sera rendu public ?

Est-ce qu'un référendum a été envisagé ?

Bruno Boussion => Un des grands principes de la CNDP, c'est la transparence : celle des informations données par le maître d'ouvrage, mais aussi celle des contributions de chacun. Le bilan sera rendu public, il sera mis en ligne sur le site.

Ce qui est important pour les contributions, ce n'est pas tant de dire si on est pour ou contre, mais bien de développer les arguments qui soutiennent les points de vue et les positions, puisque c'est sur eux que se fera la synthèse des observations à laquelle le Département devra répondre. Comme le bilan, le mémoire en réponse du Département sera publié.