

Contournement Sud-Est d'Avranches

Du 3 au 31 mars 2025

Concertation préalable

COMPTE-RENDU ATELIER SECURITE

(27 mars 2025 - 18h30 à Saint-Quentin-sur-le-Homme)



Table des matières

Le cadre de l’atelier « sécurité »	3
Les invités et participants présents	3
Listes des participants	3
Introduction	4
Présentation du projet et de l’étude sur l’accidentologie	5
Contributions suite au travail sur cartes	5
Efficacité des services de secours	6
Accrochages et apaisement du trafic en centre bourg	7
Mesures complémentaires pour résorber les difficultés identifiées	8
Présentation des aménagements prévus dans les scénarios 1 et 1 bis	9
Intersections	9
Végétalisation	9
Revêtement	9

Le cadre de l’atelier « sécurité »

Dans le cadre de la concertation préalable volontaire menée du 3 au 31 mars par le Département de la Manche autour du projet de Contournement Sud-Est d’Avranches, plusieurs temps d’échange ont été prévus. En complément des rendez-vous « grand public »

(permanences et réunions publiques), trois ateliers thématiques sont organisés avec les acteurs concernés, sur la sécurité, l'environnement, et l'attractivité économique.

Les objectifs de l'atelier de l'atelier « sécurité »

L'atelier « sécurité », qui s'est tenu le 27 mars 2025, visait à :

→ Instaurer un temps d'échange privilégié avec les élus des communes du secteurs sur cet enjeu de sécurité routière, et notamment se mettre à l'écoute de leur expérience de terrain pour compléter les études sur l'accidentologie qui ne couvrent pas tous les enjeux de sécurité car elles se penchent uniquement sur les accidents avec blessés.

→ Recueillir les contributions de ces acteurs sur les scénarios et aménagements envisagés pour cette nouvelle route (tronçon de dépassement, revêtement, choix d'aménagements des intersections) ... et des pistes de mesures de réduction et de compensation des impacts résiduels qui pourraient être pris en compte en cas de poursuite du projet.

→ Associer les services de secours à cette réflexion globale et leur permettent d'exprimer les enjeux concernant la desserte des casernes et les temps d'intervention.

Les invités et participants présents

Les élus et représentants des organismes suivants ont été invités à participer à l'atelier :

- Gendarmerie
- SDIS
- Police Municipale d'Avranches
- L'observatoire départemental de sécurité routière de la Manche (DDTM 50)
- Association de prévention routière de Normandie
- Vélocité Avranches
- Maire d'Avranches
- Maire Saint-Martin-des-Champs
- Maires communes traversées par la D976
- Maires communes traversées par la D5 + D977
- Maires des communes concernées directement par le tracé
- Conseillers départementaux des 2 cantons concernés

Listes des participants

L'équipe projet :

- Olivier Thirion , Directeur des Routes Département de la Manche
- Yvan LE CANN, responsable service gestion et sécurité de la voirie au Département de la Manche
- Noémie Bregeault, chargée de projet routier au Département de la Manche

- Audrey Benassi et Vincent Enjalbert, Agence Tact (concertation)

Le garant de la Commission nationale du débat public (CNDP) :

- Bruno Boussion

Les participants :

- Valérie Nouvel, Vice-présidente du Conseil départemental de la Manche en charge de la transition et de l'adaptation au changement climatique

- André Denot, Conseiller départemental de la Manche – canton de Pontorson
- Stéphane Grall, maire de Saint-Quentin-sur-le-Homme
- Jacques Lucas, maire délégué de Saint-Martin-des-Champs
- Anne Outin, adjointe au maire de Saint-Senier-sous-Avranches
- Christian Poulain, Maire de Saint-Ovin
- Franck Esnouf, Président du SDIS de la Manche, conseiller départemental canton d'Isigny-le-Buat
- Stéphane Mimouni, SDIS 50 CIS Avranches
- Joachim Garnier, gendarmerie PA Avranches
- Nicolas Charron, Commandant de la Compagnie GIE Avranches
- Didier Marie, Dirigeant d'entreprise à Juvigny, suppléant de M. Esnouf au Conseil Départemental
- David Lesénéchal, DDTM 50 /DT Sud

Les échanges de l'atelier sont synthétisés ci-dessous.

Introduction

Madame Valérie Nouvel, Vice-présidente du Conseil départemental, remercie les présente et souligne en introduction que, parallèlement aux réunions publiques, il est apparu essentiel au Département de proposer des ateliers dédiés à des thématiques spécifiques, notamment la sécurité, qui constitue un enjeu majeur du projet.

Bien que la circulation prévue sur cette nouvelle voie soit modérée, avec un flux de 4000 à 5000 véhicules par jour, le projet entend en effet répondre aux risques multiples qui pèsent actuellement sur la sécurité routière du secteur, mais aussi sur l'efficacité des services de secours au travers de leurs délais d'interventions.

M. Bruno Boussion, garant de la CNDP, rappelle que les arguments développés dans ces ateliers thématiques permettent d'éclairer la réflexion à venir du conseil départemental, mais également le grand public qui suit cette démarche de concertation puisqu'ils seront intégrés au bilan.

Présentation du projet et de l'étude sur l'accidentologie

M. Olivier Thirion, Directeur des Routes au Département de la Manche, présente les grandes caractéristiques du projet de contournement Sud-Est d'Avranches, puis il détail les résultats de l'étude de l'accidentologie.

Il attire l'attention des participants sur deux éléments à retenir au-delà du nombre et de la localisation des accidents :

- L'étude de l'accidentologie au sens du Département résonne sur des process normés au niveau national qui impliquent d'analyser uniquement les accidents ayant occasionné un dommage corporel et fait l'objet d'un procès-verbal des forces de l'ordre. Bien sûr, cela n'épuise pas la question et c'est bien le sujet de l'atelier que de traiter de ces éléments.

- L'ajout de bande de rives n'est pas forcément la solution la plus adaptée sur les voies étroites pour diminuer l'accidentologie, car elle donne un sentiment de sécurité aux conducteurs qui ont tendance à augmenter leur vitesse.
- M. Mimouni, lieutenant adjoint du centre de secours d'Avranches est invité à prendre la parole pour détailler les enjeux du projet du point de vue des pompiers.



Contributions suite au travail sur cartes

Un temps de travail sur carte est ensuite proposé aux participants en deux groupes pour fluidifier les échanges.

Les participants ont à disposition la carte de l'accidentologie, et une carte du tracé au sein du réseaux routier élargi, avec en plus la localisation de la caserne des pompiers et localisation de la caserne de gendarmerie en projet. Ils sont invités à répondre en groupe aux questions suivantes :

- En matière de sécurité quels sont les points noirs auxquels les usagers du territoire sont confrontés au quotidien ? (Où ? quel(s)enjeu(x) ? (vitesse, visibilité, étroitesse, etc.)).
- Avez-vous des idées de mesures complémentaires à la création de la nouvelle route pour la résorption de ces difficultés (aménagement complémentaires, mesures de sensibilisation, mesures réglementaires...)

Un temps de mise en commun du travail par table est ensuite proposé aux participants. En voici, en synthèse, les résultats :

Efficacité des services de secours

Gendarmerie

- Il y a un lien étroit entre la décision d'implantation de la gendarmerie en face du SDIS et la création du contournement sud-est d'Avranches. Actuellement, les logements des gendarmes sont répartis sur un territoire élargi. Avec le nouveau projet, ils seront centralisés sur la nouvelle caserne. C'est beaucoup mieux pour la réactivité des équipes d'intervention et la fidélisation des personnels. Mais cela confirme la nécessité de bien

desservir ce nouveau site. En effet, la localisation de la gendarmerie actuelle à Patton permet de rejoindre rapidement la A84. Cette fluidité est à retrouver pour la nouvelle implantation. Et ce d'autant plus que les gendarmes seront dès lors amenés à circuler dans un flux entrant vert Avranches, flux plus chargé aux heures de pointe.

Pompiers

- Pour les pompiers, le principal enjeu est le fait que les axes ne sont pas structurés ni sécurisés pour des trafics rapides avec les camions de secours. C'est notamment le cas en traversée de bourgs ou les nombreux ralentisseurs, les zone 30 rendent difficile le passage des camions ou nécessite l'utilisation du gyrophare et de l'alarme 2 tons pour doubler les poids lourds et les engins agricoles.
 - En cas d'accident sur la RN175 ou l'A 84, la voie de délestage prévue pour l'embouteillage provoqué se ferait par la RD7 et le centre-ville en passant devant l'hôpital d'Avranches. Cette option programmée rend encore plus compliquée la circulation en centre-ville. Ce problème serait évité avec le contournement Est.
 - La RN 175 n'est pas sécurisée pour les interventions du SDIS. Il n'y a pas assez de largeur pour une BAU permettant de progresser rapidement jusqu'à un accident en amont ou aval. Les derniers travaux l'on rappelé encore aujourd'hui. Il y a d'ailleurs un risque fort d'engorgement de toute l'agglomération si le délestage de l'A84 intervient un jour de fort trafic.
 - Et dans une moindre mesure sur la RD5, où une faible visibilité en sommet de côte et des fortes vitesses liées à la ligne droite impliquent un risque pour les pompiers arrêtés sur la route pour intervenir sur un accident. Un élargissement de voies sur certains points stratégiques (sommet de côte, virage, arrêt de bus) permettrait de mettre les victimes, les agents et les engins en sécurité.

- Le contournement Sud-Est d'Avranches pourrait représenter parfois une opportunité pour des interventions plus rapides sur le sud du secteur (Saint-Quentin-sur-le-Homme) ainsi que l'augmentation du confort des victimes sur quelques kilomètres.

- Une caserne mieux desservie serait donc plus attractive et faciliterait le recrutement de sapeurs-pompiers volontaires habitant en secteur sud.

- Pour aller vers Villedieu, le Lieutenant Mimouni indique qu'emprunter le contournement sud-est d'Avranches pourrait, dans de rares cas, être une option lorsque la route de la carrière n'est pas praticable en hiver à la suite de fortes gelées et que le centre-ville est en travaux.

- Si les pompiers doivent intervenir au Nord ils n'utiliseront certainement pas le contournement Sud-Est prévu car cela rallongerait considérablement le trajet pour les secours. Le centre-ville sera privilégié ou bien il faut prévoir de sécuriser l'itinéraire au nord, par exemple en élargissant les voies par la route de la carrière, en les rendant

moins sinueuses et en prévoyant une option de sortie au niveau de l'avenue de la Liberté (Hôpital). En effet nous n'avons aucune visibilité ni de largeur suffisante en sortant de la route de la carrière pour rejoindre Pont/ le CH /St Jean de la Haize et l'A84.

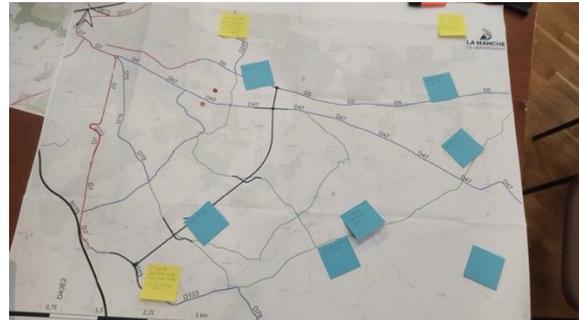
Accrochages et apaisement du trafic en centre bourg

- L'étroitesse de la RD 103 en traversant Saint-Quentin est à souligner et c'est la même chose pour Saint-Martin-des-Champs. Cela entraîne des problèmes pour les poids lourds et ou des engins agricoles qui se croisent ainsi que de très fréquents accidents matériels. Ces risques accrus sont particulièrement présents pour les entreprises de Juvigny dont les poids lourds, y compris hors gabarit (entreprise Besnier) traversent les bourgs de Saint-Martin et Saint-Quentin.
- De plus certains participant rapporte des problèmes d'entretien et des phénomènes d'aqua planning sur cette route RD103
- Le contournement sud-est d'Avranches permettrait de déconcentrer les flux de véhicules sur Avranches et d'encourager la pratique des mobilités douces plus sereinement. En effet, actuellement, le réseau local n'invite pas à faire du vélo notamment sur Saint-Martin en raison de la forte circulation et de la pente. De façon générale pour aider les mairies qui ont une forte volonté de développer les trajets domicile – travail en mobilités douces, il faut délester les petites routes existantes.
- Le maire de Saint-Martin souligne que sur sa commune la construction de logements dans la dent creuse située rue de Chaussay, est prévu au PLUI. Cela veut dire qu'il y aura dans les années à venir encore plus de riverains et de piétons sur cette portion de la R247 qui pourrait être délestée parle CSEA.
- Les participants rapportent en un problème de vitesse excessive observé sur plusieurs axes notamment la RD 5 ce qui pose des problèmes pour la sécurité des piétons notamment pour se rendre aux arrêts de bus à St-Ovin.

Mesures complémentaires pour résorber les difficultés identifiées

- Du fait de cette vitesse et des reports de trafic qu'entraînera le contournement sud-est d'Avranches sur la RD5, une sécurisation des arrêts de bus sur cette route sera nécessaire. Cela peut prendre différentes formes : des aménagements pour limiter la vitesse ou la création de cheminements doux. (le CSEA permettra également à une sécurisation des arrêts dans St- Quentin)
- C'est le contournement qui permettra de se mettre en œuvre les mesures d'amélioration ! Lorsque le contournement existera les poids lourds pourront par

exemple être interdits dans traversée de Saint-Martin. Idem pour Saint-Quentin (sauf en cas de délestage de l'A84 par la RN175).



Présentation des aménagements prévus dans les scénarios 1 et 1 bis

M. Thirion présente ensuite le profil de la nouvelle route et de sa variante qui comprend un créneau de dépassement sur la portion en forte pente. S'en suit un temps de question réponse et d'échange avec l'assistance, synthétisé ci-après.

Intersections

- La route prévoit 3 giratoires et 3 carrefours « à blancs », à des emplacements garantissant une bonne visibilité.
- Pour les intersections entre la contournement Sud-Est et les routes existantes, et notamment la RD78 où il n'y aurait pas de trafic d'échange, M. le maire de Saint-Quentin-sur-le-Homme souligne qu'un carrefour à plat serait trop accidentogène, et qu'il vaudrait mieux prévoir des ouvrages d'art pour la traversée.
⇒ Olivier Thirion indique néanmoins que ces aspects peuvent encore être discutés au moment de l'avant-projet, le cas échéant.

Végétalisation

- Il faut prévoir de la végétalisation, en faisant attention que cela n'occasionne pas de risques pour les usagers, ni de surmortalité pour la faune habitant dans ces arbres et haies.
- Olivier Thirion indique que pour les nouvelles routes les plantations sont réglementairement effectuées à 7 m minimum de la chaussée pour limiter les risques. Il n'y aura donc pas de problème de ce côté-là. Par ailleurs dans le secteur, la priorité est donnée à la plantation des haies pour intégrer le paysage de bocage.

Revêtement

- Un participant suggère d'utiliser le même revêtement anti-bruit que sur la RD5 car l'efficacité est notable sur la section concernée.