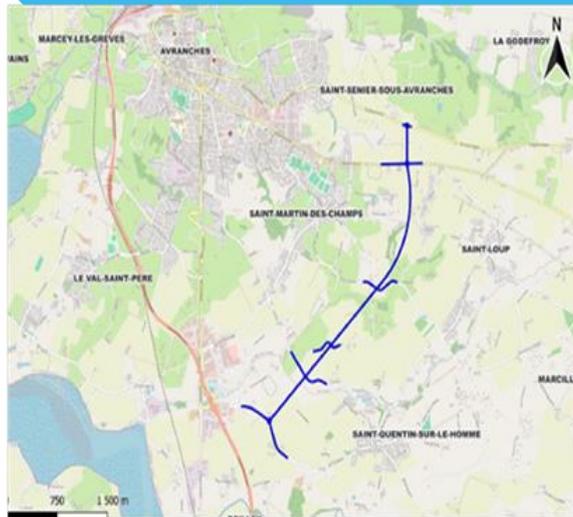


Contournement Sud-Est D'AVRANCHES



Concertation du 3 mars 2025 au 31 mars 2025

Bruno BOUSSION, garant désigné par la CNDP

Date de remise du rapport, le 28 avril 2025

Sommaire

Sommaire	2
Avant-propos.....	3
Synthèse pour les décideurs et pour le public	3
Les enseignements clefs de la concertation	3
Les principales demandes de précisions et recommandations du garant	4
Introduction.....	5
Le projet objet de la concertation.....	5
La saisine de la CNDP	8
Contexte de la concertation.....	8
Décision d’organiser une concertation	8
Garantir le droit à l’information et à la participation	8
Le rôle des garant.e.s	9
Le travail préparatoire du garant.....	9
Les résultats de l’étude de contexte	9
Les recommandations du garant concernant les modalités d’information, de mobilisation et de participation.....	10
La prise en compte des recommandations par le responsable du projet	11
Avis sur le déroulement de la concertation	13
Le droit à l’information a-t-il été effectif ?	13
Le dossier de concertation.....	13
Le site	14
Une publicité large	15
Une présence sur les marchés	15
Le droit à la participation a-t-il été effectif ?	16
Les réunions publiques : 370 participants	16
Les ateliers thématiques.....	17
Un droit à la participation exercé	22
Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation	23
Améliorer le cadre de vie des riverains de la RD247	24
Un emplacement contesté.....	24
Nuisances sonores	24

Trafic et sécurité dans les bourgs de Saint-Martin-des-Champs et de Saint-Quentin-sur-le-Homme	25
Le cout.....	25
Le développement économique	25
L'environnement.....	27
Impacts sur le milieu	27
La Sécurité.....	28
L'accidentologie	28
Le SDIS et la gendarmerie	28
La section à 3 voies.....	29
Des propositions ou demandes.....	29
Demande de précisions et recommandations au responsable du projet.....	29
Précisions à apporter de la part du responsable du projet.....	30
Recommandations du garant pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique	30
Liste des annexes.....	30

Avant-propos

Le présent bilan est rédigé par le garant de la concertation préalable. Il est communiqué par le garant dans sa version finale le 30 avril 2025 sous format PDF non modifiable au responsable du projet/ plan/ programme pour publication sans délai par ses soins, sur le site dédié au projet (art. R121-23) <https://www.manche.fr/actions/infrastructures/routes/projets-routiers/concertation-prealable-contournement-sud-est-davranches/>

Ce bilan a également été remis à cette même date à la Commission nationale du débat public.

Le responsable du projet publiera de son côté sous deux mois sa réponse à ce bilan ; réponse qui sera transmise à la CNDP par ses soins (R.121-24 CE).

Synthèse pour les décideurs et pour le public

Les enseignements clefs de la concertation

A l'issue de la concertation préalable portant sur le projet de contournement Sud Est d'Avranches, on constate :

- Une opportunité du projet très discutée au regard des impacts du projet et de ses objectifs, conduisant une partie du public à préférer l'aménagement de l'existant.
- Une forte opposition au tracé du fait de son emplacement dans une zone très préservée avec conséquences environnementales étant jugées inacceptables.
- Un besoin de sécurisation de la traversée des bourgs de St Martin des Champs et de St Quentin sur le Homme qui n'entraîne pas nécessairement une adhésion au projet
- Un cout contesté dans un contexte de contraintes budgétaires, appelant à prioriser d'autres secteurs, à le consacrer à l'entretien du réseau existant
- Un constat partagé que la liaison entre la D5 et l'A84 par la RD103 est inadaptée au trafic qu'elle supporte, qu'elle ne répond pas aux besoins des entreprises, de leurs salariés.
- Une demande très forte d'aménagement de la route dite d'Apilly et du carrefour avec la rue de la Liberté desserte du nord d'Avranches et de l'axe Avranches-Granville.
- Un besoin d'accès plus rapide et sécurisé exprimé par les habitants du Juvigny pour renforcer l'attractivité du territoire
- Selon la gendarmerie, le regroupement des personnels sur un même site permettra d'améliorer la rapidité d'intervention
- Selon le Syndicat départemental d'intervention et de secours (SDIS), ce projet pourrait permettre une rapidité d'intervention au Sud vers l'A84 et la RN175 tout en relevant les difficultés d'accès lors des embouteillages suite à un accident. Pour l'accès vers le Nord et l'hôpital, la liaison par la route d'Apilly serait conservée
- Des inquiétudes sur l'absence d'ouvrage d'art au croisement de la RD78 avec le tracé, la crainte que les carrefours à plat soient accidentogènes.
- Une inquiétude face à l'augmentation prévue du trafic sur la RD5 avec une demande de sécurisation des mobilités douces, dangerosité partagée par le SDIS
- L'option d'une section à 3 voies a paru être consensuelle dans les échanges avec le public.

Si la tenue d'une concertation et la qualité du dossier ont été soulignées par certains, s'il ne ressort pas une adhésion partagée au projet, la nécessité de prendre en compte la desserte Nord d'Avranches vers Ponts est clairement exprimée. Si ce projet devait se poursuivre, inclure le traitement de cette section est une demande exprimée indépendamment de tout positionnement sur l'opportunité du projet.

Les principales demandes de précisions et recommandations du garant

Le tableau ci-dessous présente les principales demandes de précisions et recommandations que le garant formule à la fin de la concertation préalable. Le responsable du projet, lorsqu'il va publier sa réponse à ce bilan avec les enseignements de la concertation, est invité à répondre à ces différents points. Le tableau qui a été transmis au maître d'ouvrage afin qu'il puisse répondre se trouve en annexe de ce bilan.

Reprendre dans le tableau ci-dessous de manière synthétique le contenu de la dernière partie du bilan : demandes de précisions et recommandations au responsable du projet/ plan/ programme. Vous pouvez bien évidemment changer le format du tableau si vous le souhaitez. Ce tableau se trouvera également en annexe, avec des cases à remplir de la part du responsable du projet.

Tableau des demandes de précisions et/ou recommandations

Suite(s) à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse

1. une demande d'actualisation de l'étude de trafic

2. l'intégration dans l'étude de trafic de la section St Senier/Ponts sous Avranches par la route d'Apilly

3. Objectiver les temps d'intervention actuels et futurs des services de secours

4. est-il envisageable d'intégrer au projet la sécurisation de la RD5 (arrêt bus scolaire, circulation piétonne...) ?

5. Les mobilités douces seront-elles intégrées au projet ?

Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s. en cas de poursuite du projet

1. Quel que soit la décision prise à l'issue de la concertation, organiser une réunion publique de reddition des comptes présentant les enseignements tirés de celle-ci

2. Partager les résultats des études qui auront permis d'apporter au public des précisions

3. Si une concertation continue est envisagée, précisez les modalités prévues pour la conduire jusqu'à l'enquête publique

4. en cas d'abandon du projet, préciser comment le CD répondra au demande de sécurisation de la RD 103 et de la D5.

Introduction

Le projet objet de la concertation

- Responsable du projet et décideurs impliqués :

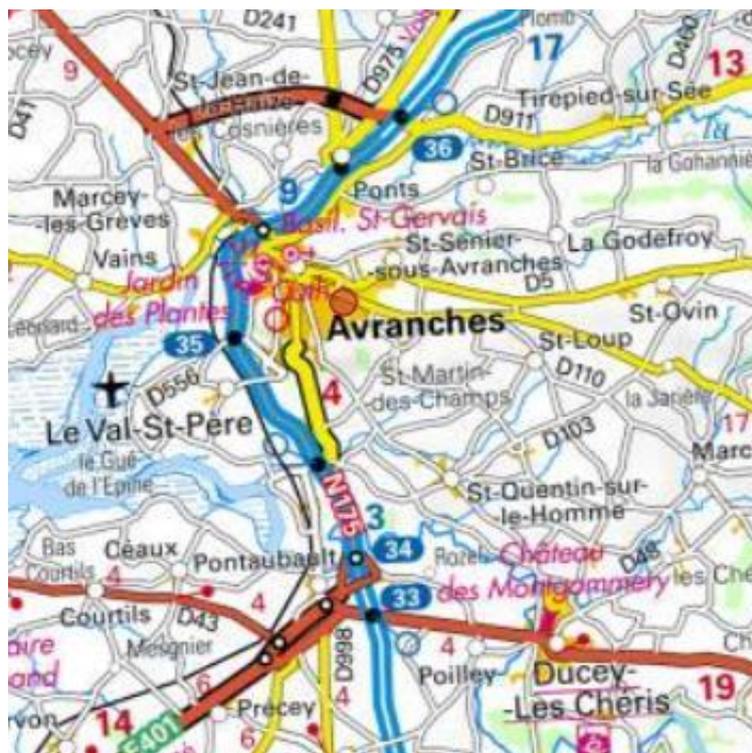
CONSEIL DEPARTEMENTAL de la MANCHE,

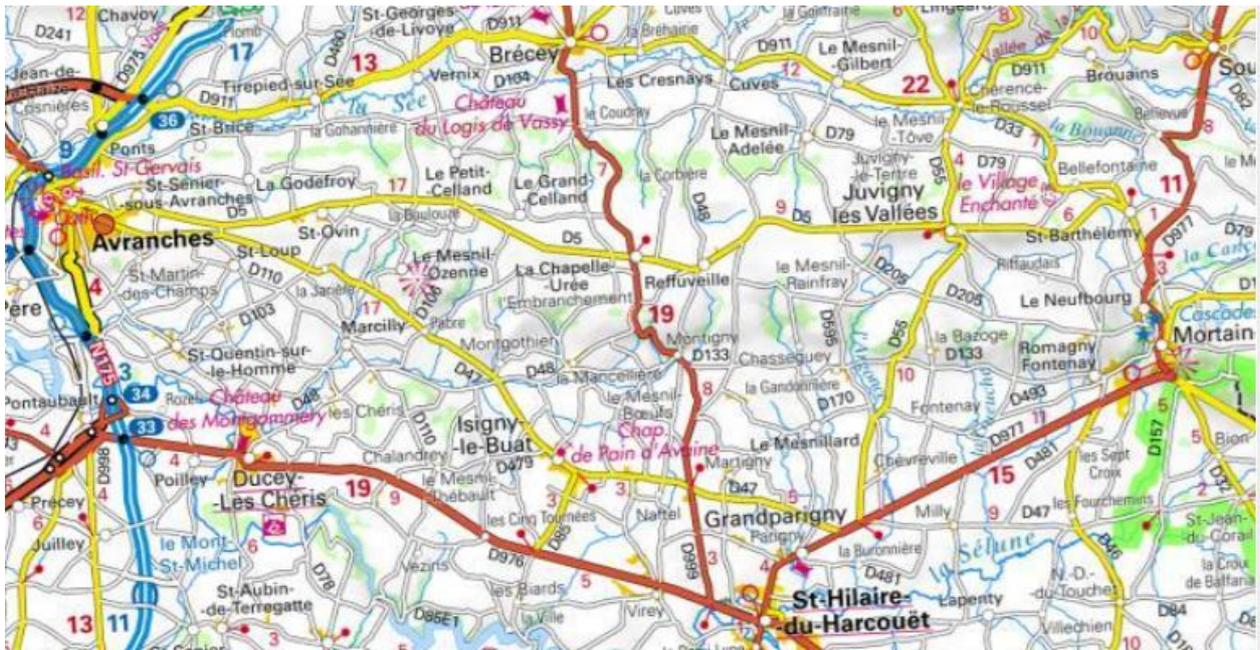
Maison du département

50050 Saint LÔ

- Carte du projet et plan de situation :

Au Sud Est d'Avranches, la liaison routière entre la RD5 et la zone d'activités de Cromel au sud d'Avranches en bordure de la RN175 se fait soit en transitant par le centre d'Avranches, soit par la RD247 en traversant le centre de St Martin des Champs. Pour le trafic en provenance de Juvigny-Le-Tertre, cette liaison se fait par le RD103 puis en traversant le bourg de St Quentin-sur-le-Homme.



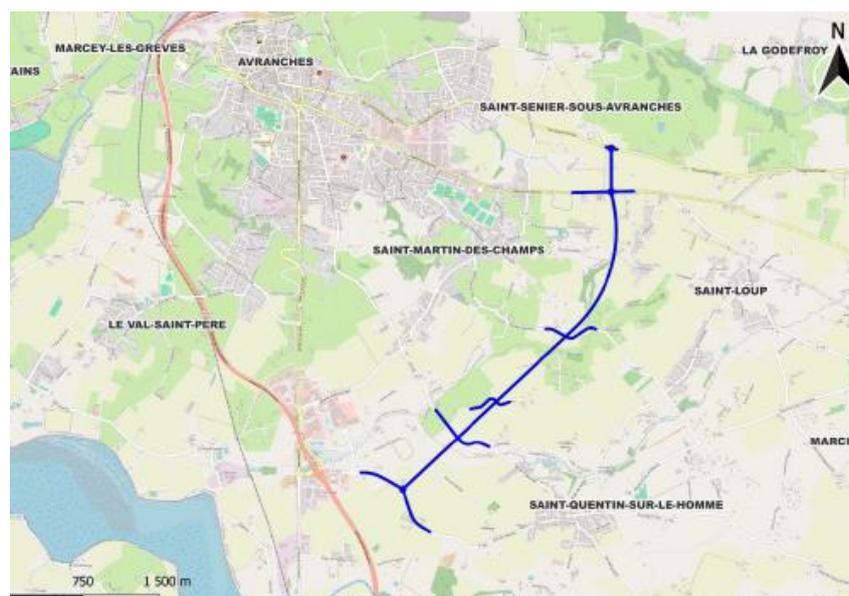


Source : Géoportail

Ce projet routier de 4.2 km en 2 voies reprend le tracé initialement envisagé pour le contournement Est d'Avranches par l'A84, mais seulement sur sa partie Sud-Est avec l'ambition de répondre à plusieurs objectifs :

- ↪ Désenclaver l'Ouest du Mortainais desservi par la D5 (secteur de Juvigny le Terre)
- ↪ Améliorer le cadre de vie des riverains de RD247 dans la traversée de St Martin des Champs
- ↪ Créer une liaison inter quartier entre St Senier sous Avranches et la ZA de la Baie,
- ↪ assurer une desserte du centre de secours SDIS et également de la future gendarmerie

Cela en cherchant à limiter les impacts sur le foncier, essentiellement agricole, et sur l'environnement.



Source : dossier concertation

Le Conseil Départemental ayant la maîtrise foncière de la quasi-totalité de l'emprise sur le tracé proposé, il n'a pas proposé d'alternative à ce tracé en 2 fois 1 voie sur 4.2 kms à l'exception d'une section en 2voies + 1 voie sur 1 km qui pourrait être envisagée lorsque le relief présente une pente de 9%.

L'objectif est de faciliter la liaison avec l'A84 , sachant que son accès au niveau de la Zone d'Activité de la Baie est limité en direction de Rennes par le gabarit du passage inférieur sous la RN175.

L'étude de trafic à l'horizon 2045 conduit à estimer que ce nouveau tracé pourrait capter 4500 à 5200 véhicules par jour, réduisant ainsi d'un tiers le trafic en traversée de St Martin des Champs ainsi que pour St Quentin sur le Homme.

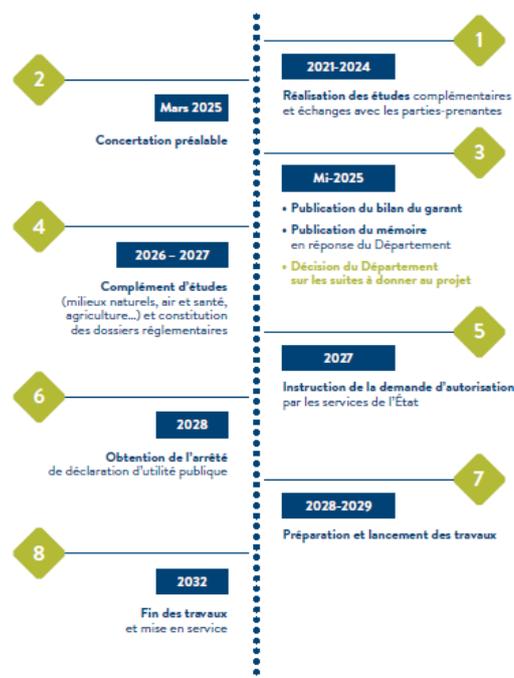
Hors acquisitions foncières (mais le département à la maîtrise de l'essentiel du faisceau), le cout du projet a été évalué entre 14 et 15 M€. S'agissant d'une liaison locale, le Conseil départemental en supportera seul le coût.

Suite à cette concertation préalable, le Conseil Départemental soumettra début juillet 2025 à délibération en session plénière sa décision de poursuivre ou non le projet.

Après l'obtention des autorisations environnementales et la déclaration d'utilité publique prévues en 2028, le lancement des travaux en 2028/2029, la mise en service est prévue en 2032.

Schéma décisionnel

Si le Département de la Manche décide de poursuivre le projet de contournement Sud-Est d'Avranches, le planning prévisionnel est le suivant :



(Source : dossier de concertation)

La saisine de la CNDP

Contexte de la concertation

Les études préalables (1990/1993) à la création de l'A84, autoroute permettant de relier CAEN à Rennes, prévoyaient de contourner par l'Est la ville d'Avranches. A cette fin, les acquisitions foncières nécessaires avaient été acquises par l'Etat. Faute de financement dans le contrat de plan Etat-région (2000/2006), ce contournement n'a pas été réalisé, l'aménagement de la RN 175 en 2 fois 2 voies assurant la continuité de l'A84.

Si en 2012 une convention entre l'Etat et le département pour la réalisation du contournement Est avait été signée, l'Etat s'est désengagé en 2015.

Les emprises sur la partie Sud-Est du tracé acquises initialement par l'Etat ont été reprises par la Safer en tant que réserve foncière lors de l'aménagement foncier alors réalisé. Ces emprises seront par la suite rétrocédées au département pour réaliser cette desserte routière.

2020, Le Département relance ce projet sur la base d'une 2 fois une voie et engage à nouveau les études techniques et environnementales.

Du fait des caractéristiques de cette liaison routière et de son cout évalué à 14 M€, ce projet est soumis à une concertation préalable.

Le Conseil Départemental a choisi de solliciter la CNDP en application de l'article L121-17 du Code de l'environnement pour que celle-ci désigne un garant dont le rôle est notamment de proposer des modalités d'organisation de la concertation et de produire un bilan qui rendra compte du déroulement de celle-ci et des observations du public.

Ce n'est qu'au vue des enseignements qu'il tirera de la concertation que le Conseil départemental délibérera en assemblée plénière le 4 juillet 2025 sur la suite qu'il choisira de donner à ce projet.

Décision d'organiser une concertation

Lors de la séance plénière du 2 octobre 2024, la CNPD a décidé selon l'article L121-17..., de désigner Monsieur Bruno BOUSSION comme garant de la concertation, considérant le courrier reçu de Monsieur Jean MORIN, président du Conseil départemental de la Manche, et le dossier annexé, par lequel il sollicitait cette désignation.

Garantir le droit à l'information et à la participation

« Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques, et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement » - Article 7 de la charte de l'environnement.

La Commission nationale du débat public est l'autorité indépendante chargée de garantir le respect du droit individuel à l'information et à la participation sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l'environnement. Il s'agit d'un droit constitutionnel, qui est conféré à chacune et à chacun.

Afin de veiller au respect de ces droits, la CNDP nomme des tiers garant.e.s neutres, qui ont pour rôle de garantir au nom de l'institution la qualité des démarches de concertation mises en œuvre par les porteurs

de projet. Les attentes précises pour cette mission ont été formulées dans la lettre de mission du garant qui se trouve en annexe de ce bilan.

Le rôle des garant.e.s

Un.e garant.e est une personne inscrite sur la liste nationale des garant.e.s, neutre et indépendante, nommée par la CNDP pour garantir une concertation, c'est-à-dire pour garantir le droit à l'information et le droit à la participation selon le Code de l'Environnement. L'absence de conflit d'intérêt est un prérequis indispensable à la désignation d'un.e garant.e. Pour chaque nouveau dispositif dans les territoires, la CNDP mandate un.e ou plusieurs garant.e.s pour garantir la qualité du dispositif participatif au nom de l'institution et dans le respect de ses principes ; à savoir l'indépendance vis-à-vis des parties prenantes, la neutralité par rapport au projet, la transparence de l'information, l'argumentation des points de vue, l'égalité de traitement et l'inclusion de tous les publics concernés. Chaque tiers garant.e est lié.e à la CNDP par une lettre de mission rendue publique qui leur présente leur rôle ainsi que les attentes de la CNDP vis-à-vis du responsable du projet. A l'issue de la concertation, les garant.e.s rédigent un bilan qui est transmis aux porteurs de projet, à la CNDP et à tous les acteurs.

Dans ce cas précis, le garant avait pour mission d'être particulièrement attentif à « faire des préconisations très précises au maître d'ouvrage quant à la mobilisation des publics les plus éloignés et potentiellement concernés » afin que tout soit mis en œuvre « pour leur faciliter l'accès aux espaces de débat et pour recueillir le point de vue du public »

Le travail préparatoire du garant

Afin d'appréhender le contexte dans lequel s'inscrit la concertation, le garant a sollicité des entretiens auprès des différents acteurs du territoire. Ainsi, des entretiens se sont déroulés avec :

- des élus municipaux de St Senier-sous-Avranches, St Loup, Juvigny-les-Vallées, St Quentin sur le Homme ... ou de communautés communes
- des élus du Conseil départemental de la Manche
- des associations
- la Chambre d'Agriculture de la Manche
- la DREAL
- l'Office français de la biodiversité (OFB)

Des propositions d'entretien ont également été adressées à différentes associations telles que « Agir pour le Climat », « Cotentin Nature ».

Cette première approche reflète donc le point de vue des acteurs du territoire ce qui ne préjuge pas de celui du public.

Les résultats de l'étude de contexte

La reprise de ce projet après des années d'attente a suscité parfois une première réaction d'étonnement, pour ne pas dire dubitative !

Lors des entretiens, aucun acteur local ne s'est déclaré opposé au projet soulignant le besoin d'améliorer la desserte du mortainais et de sécuriser la traversée des bourgs.

Il a été également mis en avant la cohérence attendue entre des implantations de services publics (centre de secours) réalisés en prenant alors en compte les engagements de l'Etat de réalisation de ce

contournement et la situation actuelle qui interroge sur les conditions d'intervention d'un service d'urgence.

Il en serait de même pour le projet de gendarmerie prévue près du SDIS

Mais des points de vigilance ont été soulignés :

- ↪ impacts paysagers / Mt St Michel
- ↪ 2 sièges d'exploitation , partiellement ou totalement impactés
- ↪ le maintien des accès aux parcelles agricoles
- ↪ l'artificialisation foncière et son impact (objectif zéro artificialisation nette)
- ↪ le traitement des circulations douces
- ↪ l'intermodalité
- ↪ les compensations écologiques qui devront être réalisées

Un des objectifs de ce projet est de désenclaver le Mortainais afin de faciliter son développement économique. Le périmètre de la concertation se devait d'être en concordance à celui-ci et couvrir un secteur allant d'Avranches à Mortain.

Il s'agit d'un territoire rural sur lequel, hormis pour ceux qui sont déjà investis dans la vie locale, faire participer un public sur un projet relativement éloigné (Mortain est à plus de 30 kms) nécessite d'aller à son contact, de développer des relais d'information sur le terrain. C'est pourquoi inciter les maires du territoire à tenir ce rôle de relais a été préconisé.

Le contact direct avec la population étant un des moyens les plus efficaces pour inciter le public à s'exprimer, la présence sur les marchés a été recommandée.

Une partie des déplacements en véhicules individuels étant liée aux déplacements domicile/travail,, associer les entreprises et leur personnel nous a paru essentiel.

Les recommandations du garant concernant les modalités d'information, de mobilisation et de participation

La mobilisation du public est passée d'abord par une information large sur le fait qu'il ne s'agit plus d'une énième remise à l'ordre du jour d'un projet ancien mais que cette concertation traduit une volonté réelle du maître d'ouvrage de rentrer dans une phase qui permette à toutes les sensibilités de s'exprimer dans un contexte sociétal qui a évolué

Nous avons donc insisté sur la nécessité, en complément de la publicité réglementaire, d'actions visant à mobiliser le grand public :

- ↪ la réalisation de flyers qui pourraient être distribués sur l'ensemble du territoire via les mairies, à l'occasion des vœux des maires, chez les commerçants
- ↪ la diffusion sur les sites de collectivités ;
- ↪ proposer aux acteurs du territoire un support à diffuser sur leur réseau ;
- ↪ solliciter les médias : presse, radio,
- ↪ la présentation de messages ou de flyers sur les bandeaux Actualités des sites des collectivités ;
- ↪ l'émission de messages de présentation de la concertation sur les réseaux sociaux et les applications du type : Panneau Pocket ou Citykomy...

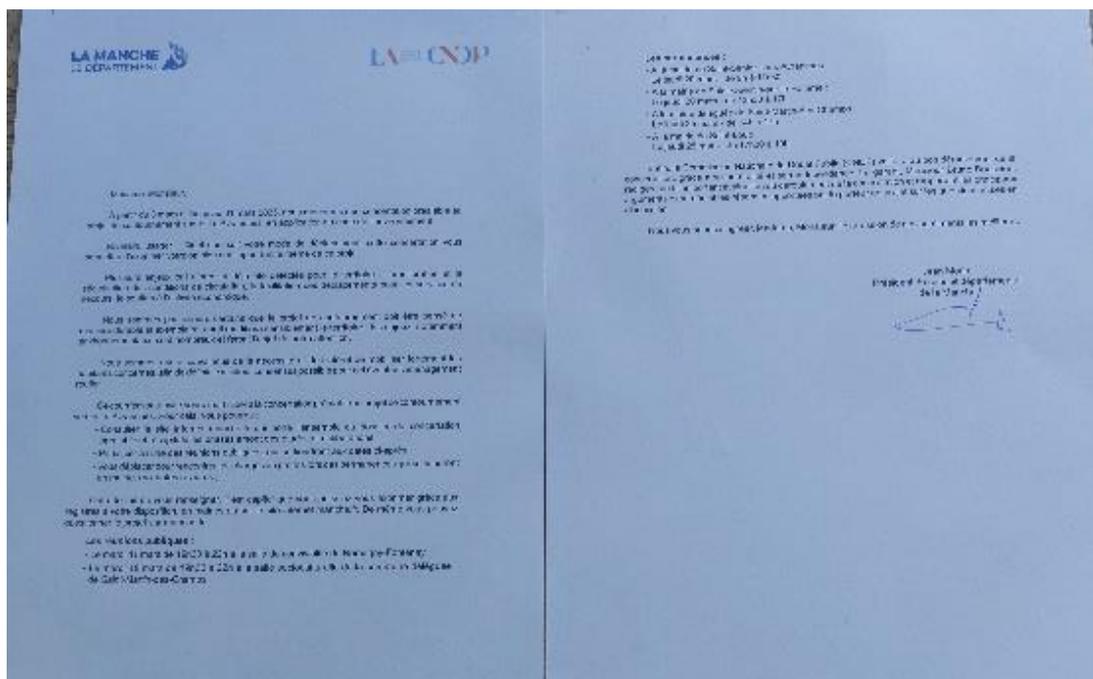
En sus des réunions publiques qui se doivent de couvrir l'ensemble du territoire, il a été préconisé :

- ↳ d'associer les élus du territoire le plus en amont possible par un exposé clair et précis du projet afin d'en faire des relais d'information sur le contenu du projet et les modalités de participation, cela pouvant prendre la forme d'une réunion spécifique avec tous les maires, ou bien faire l'objet d'une intervention dans le cadre d'assemblée d'élus
- ↳ la mise en place de débats mobiles sous forme de stand sur les lieux fréquentés par le public (Marchés, centres commerciaux...) avec des supports, infographies.
- ↳ des visites de terrain permettant d'illustrer les enjeux.

La prise en compte des recommandations par le responsable du projet

Les échanges entre le garant et les services du Conseil Général ont abouti à élaborer un dispositif de concertation prenant en compte la nécessité d'une sensibilisation forte du public.

Préalablement au temps de la concertation, le conseil départemental a adressé à chacun des 22 000 foyers du territoire concerné, une lettre l'informant du projet et de la tenue d'une concertation



Un affichage en bord de route a été déployé



et des flyers distribués



1000 flyers distribués sur les marchés

Le Conseil Départemental a choisi en complément des modalités proposées d'organiser 3 ateliers thématiques pour recueillir les avis des acteurs liés au thème proposé:

- Développement économique
- Environnement
- Sécurité

Le 24 février 2025, une réunion de présentation du projet et des modalités de la concertation s'est tenue avec les maires des communes du territoire suivie de la tenue d'une conférence de presse.

Le dispositif de concertation :

22 000 courriers individuels

Une couverture médiatique : par la presse (la Gazette de la Manche, Ouest-France , La Manche Libre, Tendances Ouest) ; par les radios locales (BFM Normandie , ICI Cotentin, RCF ; Tendances Ouest)

Un affichage sur le bord des routes

Stand mobile sur 2 marchés (Avranches et Ducey)

2 réunions publiques (Romagny et St Martin des Champs)

4 permanences d'information (St Senier sous Avranches, St Quentin sur le Homme, St Martin des Champs ; St Loup)

3 ateliers thématiques destinés aux acteurs du territoire (acteurs monde économiques ; acteurs environnement ; acteurs de la sécurité routière)

1 site Internet (dossier de concertation et documents techniques ; participation en ligne, FAQ... ; comptes-rendus des rencontres)

Durant le temps de la concertation, son déroulement a été régulièrement relayé par les médias locaux. .

Avis sur le déroulement de la concertation

La CNDP garantit deux droits complémentaires pour l'ensemble des citoyen.ne.s, le droit d'accéder aux informations et le droit de participer aux décisions, pour tous les projets, plans et programmes qui ont un impact significatif sur l'environnement. En France, ces droits sont constitutionnels, il s'impose à tous les responsables de projet, sans restriction. En d'autres termes, les porteurs de projet ne choisissent pas librement de permettre, ou non, la participation du public ; au contraire, ils sont tenus par la loi de permettre aux publics d'exercer leurs droits.

Le droit à l'information a-t-il été effectif ?

Le dossier de concertation

Le dossier présenté est un linéaire portant sur 4.2 km en site neuf, reprenant le tracé initial du contournement. Il est indiqué qu'il n'entraînera aucune expropriation, le département ayant la maîtrise foncière du linéaire. A noter que, durant la concertation, une personne a précisé avoir acquis récemment une parcelle située sur le linéaire. Cependant, l'emprise mobilisera un peu plus de 20 ha de terres agricoles.

Le choix de traiter chacun des impacts du projet par iconographie accompagnée de son explication a permis de poser les éléments contextuels en adjoignant une courte note sur la méthodologie utilisée. Le dossier était clair, facilement appropriable par le grand public.

Pour ceux qui souhaitent une information plus précise, les études techniques annexées couvraient bien l'ensemble des incidences du projet à ce stade de la décision. :

- L'étude milieux naturels (2022) met en évidence les problématiques (zones humides, faune, ect)qui se poseront si la réalisation est décidée, sous l'angle de la séquence Eviter, Réduire, Compenser (ERC). Mais, à ce stade, les réponses ne peuvent être apportées sur tous les points soulevés.
- L'étude trafic avec une modélisation à l'horizon 2045 (2022)
- L'étude acoustique (2024)
- L'étude de sécurité (2023)

Un des principaux objectifs du projet est le désenclavement du Mortainais. Au vu des interrogations du public, il apparaît que celui-ci aurait mérité d'être mieux étayé par un argumentaire décrivant les effets attendus de ce projet sur son développement socio-économique. Un descriptif du tissu économique du secteur et de son évolution aurait permis d'éclairer le débat : nombre d'entreprises, leur localisation, les emplois attachés, les besoins en main d'œuvre, ect.

La question de l'opportunité de ce projet était clairement posée. En d'absence de réalisation, une « option de référence » est présentée correspondant à la sécurisation du carrefour de la RD247 et de la RD5.

Le dossier était accessible et téléchargeable sur le site internet (www.manche.fr) et consultable dans les mairies des collectivités directement impactées ainsi que lors des réunions publiques.

Les conséquences de l'augmentation de trafic attendu sur la RD5 ne sont pas traitées : impacts sur les riverains, sur la sécurité routière, etc. .

L'étude de trafic ne prend pas en compte une incidence éventuelle du projet sur le trafic routier sur la RD247 entre St Senier et le nord d'Avranches , itinéraire vers l'A84, Granville. Cette liaison, que le projet se fasse ou non, est manifestement une préoccupation majeure du public.

Un objectif essentiel du projet est de répondre à un besoin d'amélioration du temps d'intervention du SDIS. Cet objectif n'est chiffré par un comparatif permettant d'évaluer le gain de temps selon le lieu de l'intervention.

Le site

Organisé en 6 onglets spécifiques (modalités/informez-vous/donnez votre avis....), le site était d'un usage facile même pour un public peu habitué.

Le public avait accès aux documents techniques (sécurité, trafic, état initial environnement, acoustique)

Au fur et à mesure de leur rédaction, les comptes rendus des réunions et des ateliers thématiques ont été mis à disposition, mais dans un délai très long. Celui sur la sécurité n'a été disponible qu'après la clôture de la concertation.

Par l'onglet FAQ « foire aux questions », des réponses ont été apportées à des questions posées.

Les contributions du public ont été consultables semaine après semaine.

On constate par exemple :

- ↗ 3815 connections sur le site
- ↗ 1601 connections sur l'onglet « informez-vous »
- ↗ 293 téléchargements du dossier
- ↗ 196 téléchargements du registre semaine du 10 au 16 mars

Une publicité large

Les moyens pour inciter le public à participer ont été conséquents (courrier individuel, presse, stand sur les marchés...) et en rapport avec l'importance du projet, d'autant plus que le tracé présente pour seule variable une section en 2 voies+1 sur 1 km sur la partie présentant une pente de l'ordre de 9%.

Plus de 1000 flyers ont été distribués sur les marchés, 120 personnes ont été reçues lors des 4 permanences en mairie.

Le site permettait de déposer en ligne son avis et ce moyen a été largement utilisé dès le premier jour.

En complément un registre papier a été mis à disposition dans chacune des mairies des communes directement impactées et lors des réunions publiques.

La mise en ligne au fil de l'eau des observations individuelles n'a pas été prévue initialement ce qui est contraire au principe de transparence de la concertation. Dès la première semaine, nous avons demandé à pallier ce manque. Aussi chaque semaine, les observations recueillies ont été publiées avec les réponses du Maître d'Ouvrage lorsque des questions étaient posées.

Les personnes morales (associations, collectivités, syndicats, ect.) avaient accès à un cahier d'acteurs leur permettant de développer leurs arguments sous un format de 4 pages.

Chacun des 4 cahiers produits a été mis en ligne sur le site dès sa parution.

Au fil de l'eau, il a été apporté des réponses aux questions posées par le public.

Une personne a demandé au maître d'ouvrage la communication des comptages de véhicules pour élaborer l'étude de trafic. Il n'a pas accepté cette demande ce qui paraît justifié dans la mesure où les évolutions attendues ne résultent pas seulement des données de comptage mais agrègent d'autres indicateurs.

Une présence sur les marchés

Les 15 et 18 mars, sur les marchés d'Avranches et de Ducey, un stand mobile a été tenu et 1000 flyers ont été distribués

Les moyens développés pour assurer une information ont été conséquents. Le droit à l'information du public a bien été respecté

Le droit à la participation a-t-il été effectif ?

Les réunions et ateliers se sont déroulés en deux temps :

- Une présentation du projet conjointe aux élus du Conseil Départemental et services techniques
- Un temps d'échange animé par l'agence Tact, assistant du Maître d'ouvrage.

Les comptes -rendus publiés sur le site ont été produits par l'agence Tact

Deux indicateurs permettent d'illustrer la mobilisation du public : la participation aux réunions publiques et les observations reçues ainsi que les réunions thématiques

Les réunions publiques : 370 participants

Le choix a été fait de tenir deux réunions, l'une dans le secteur le plus éloigné du projet à Romagny, l'autre à Saint Martin des Champs pour faciliter la participation du public directement impacté par le tracé.

- ↪ Le 11 mars à Romagny
- ↪ Le 18 mars à Saint Martin des Champs



Réunion du 11 mars 2025 à Romagny : 55 participants



Réunion du 18 mars à St Martin des Champs : 315 participants

Après un temps de présentation du projet, le public disposait de 3 modalités pour questionner les intervenants :

- ↔ Une question orale
- ↔ Une question écrite
- ↔ Une question par messagerie WhatsApp

Lors de la réunion du 18 mars, le contexte de la réunion (la salle comble, prise de parole parfois passionnelle, réaction du public...) a parfois limité l'expression de certains participants malgré la possibilité de poser des questions en temps réel par le biais de la messagerie WhatsApp.

Les ateliers thématiques

L'atelier « monde économique »

766 entreprises ont été invitées personnellement.

25 entreprises et 9 élus étaient présents.

Il a été proposé aux participants d'exprimer leurs attentes ou préoccupations concernant ce projet et les enjeux associés par trois approches :

- Le temps de trajet, le confort, la sécurité
- L'efficacité des livraisons et/ou de l'approvisionnement du processus de production
- L'attractivité de leur établissement pour la clientèle



Atelier Monde économique



Une autre série de questions était plus de nature prospective :

- En quoi la réalisation de cette nouvelle route pourrait-elle avoir une incidence sur les projets de votre entreprise/organisation ?
- Avez-vous identifié des solutions ou des projets d'aménagement, qui en alternative à ce projet de route, permettraient de répondre à ce besoin prioritaire ?

Si le gain de temps attendu ne paraît pas significatif, un impact fort sur la sécurité dans les traversées de bourg est mis en avant, surtout pour les convois exceptionnels dans la traversée de St Quentin. Mais une inquiétude est exprimée du fait des intersections du projet prévues avec des carrefours en plan et non des ouvrages.

Améliorer le confort de conduite est retenu comme étant un facteur favorable pour renforcer l'attractivité du territoire, favoriser le recrutement de nouveaux salariés dont parfois les conjointes et conjoints ont un emploi sur le secteur de Juilley.

Le besoin d'un tronçon vers le Nord a été réaffirmé comme l'aménagement du passage inférieur pour la jonction avec l'A84 au Pont Bleu.

L'atelier « environnement »

C'est un atelier qui n'a pas fortement mobilisé.

Outre les maires des communes concernés directement par le tracé et les élus cantonaux, ont été invités :

- Manche Nature
- GRETIA (groupe d'études des invertébrés armoricains)
- GMN (groupe mammologique normand)
- GONm (groupe ornithologique normand)
- Fédération des associations de boisement de la Manche
- Agence de l'eau
- L'OFB (office français de la biodiversité)

Seules les communes de Saint- Martin- des- Champs, Saint- Quentin-sur- le- Homme et Saint- Senier- sous- Avranches et le conseil départemental étaient représentées ainsi que les associations Manche Nature , la Fédération des associations de boisement de la Manche et le GON. La direction départementale des territoires et de la mer participait également pour apporter son éclairage sur les aspects réglementaires



Atelier environnement du 20 mars 2025



L'étude environnementale caractérisant l'état initial a été présentée par le bureau d'étude AEPE Gingko qui en est l'auteur.

Le travail attendu des participants était de proposer des pistes d'action de réductions ou de compensations par grand type d'impact : zones humides, faune, flore....

Concernant les zones humides, la difficulté de compenser par création de nouvelles zones ou par renaturation de l'existant a été soulignée de même que le besoin de plantation de haies en bordure du tracé pour limiter l'effet de coupure du tracé sur les circulations de la faune.

L'atelier « sécurité routière et efficacité des services de secours »

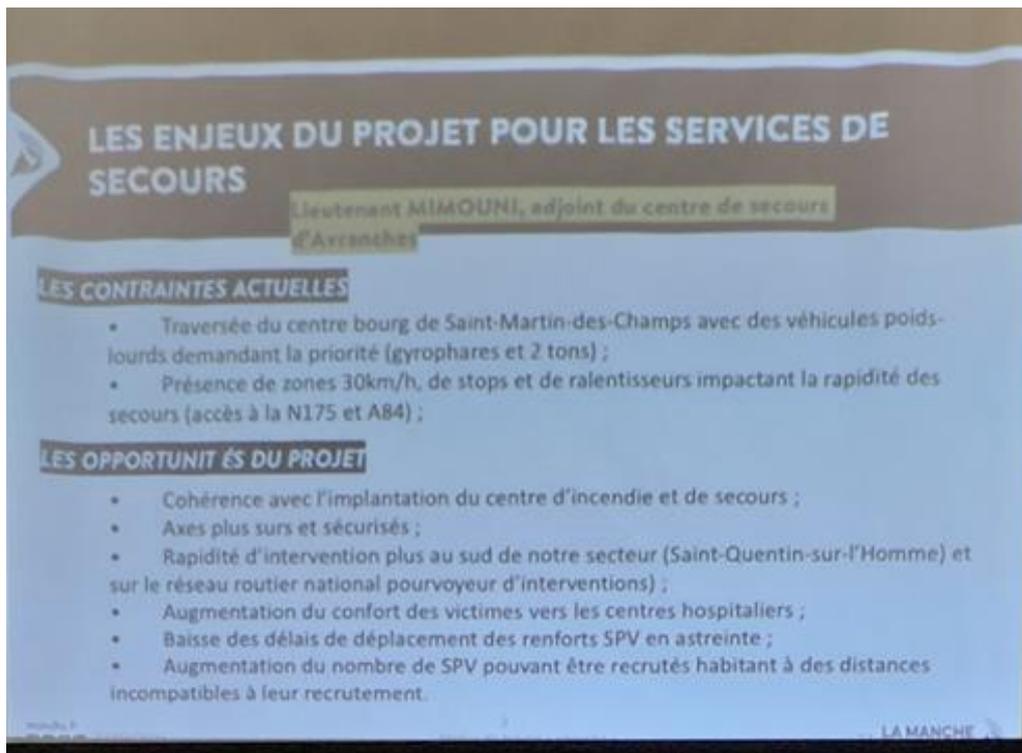
Ont été invités les acteurs concernés directement par ces sujets ainsi que le milieu associatif:

- 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

Les associations vélocité et Prévention routière n'ont pas répondu à cette invitation.

En complément d'une présentation interactive centrée sur ces thèmes, le SDIS a présenté les enjeux du projet pour les services de secours : contraintes actuelles versus opportunités du projet.



Un des objectifs du projet est la rapidité d'intervention. Un comparatif chiffré des délais d'intervention n'a pas été présenté.



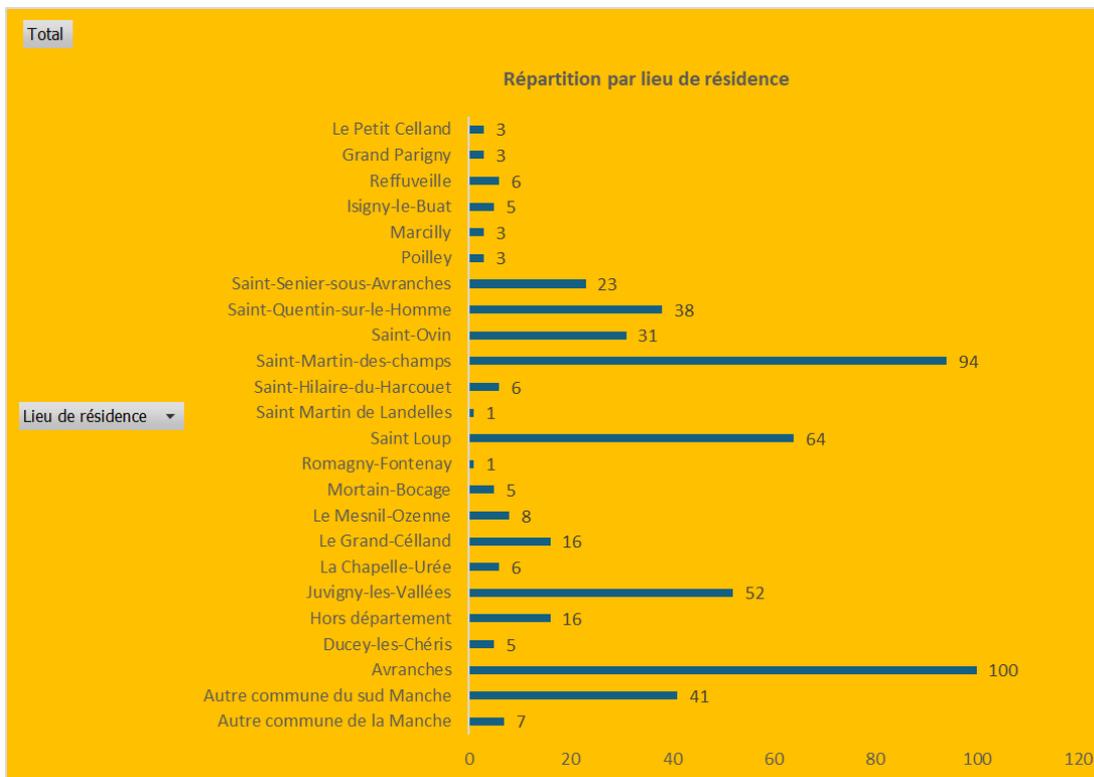
Il a été proposé aux participants 3 axes de travail :

- ↳ 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 droit à la participation exercé

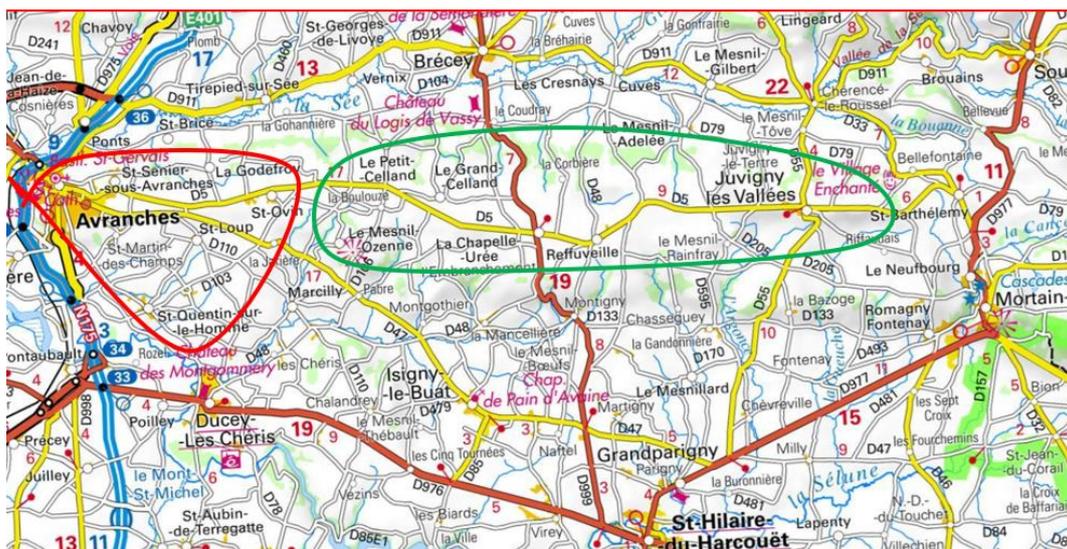
Lorsqu'une contribution a été déposée, le lieu de résidence du contributeur a été enregistré ainsi que la date du dépôt. L'analyse ci-après repose sur 537 contributions déposées sur le site

La mobilisation du public



Au regard des chiffres brutes du nombre d'observations déposées, c'est le périmètre proche du tracé qui s'est le plus exprimé avec 350 participations.(zone rouge de la carte)

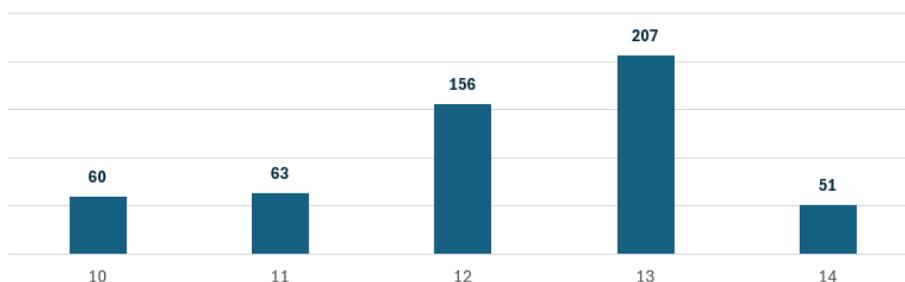
Une deuxième zone apparaît, celle englobant les communes de part et d'autre de la RD5, avec 91 observations. (zone verte de la carte)



Mais il est intéressant de noter que, dans chacun de ces deux secteurs, le nombre de contributions proportionnellement au nombre d'habitants est semblable.

La progression du nombre d'observations au fil des semaines montre que la mobilisation est allée en s'amplifiant.

Répartition par semaine



Que cela soit par les contributions individuelles (570) et les cahiers d'acteur(4), par la participation du public aux réunions (370 personnes) et la présence aux permanences (70), la concertation a mobilisé largement.

Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation

Le projet présenté par le Conseil départemental ne présente pas d'alternative quant à son tracé puisque celui-ci est figé dans les emprises foncières issues du projet initial du tracé de l'A84.

La seule option proposée est d'intégrer ou non une section entre 3 voies dans la section du tracé ayant une forte déclivité.

La concertation s'est donc centrée sur l'opportunité du projet qui a été débattu au regard des objectifs mis en avant pour le justifier (désenclavement du Mortainais, liaison inter quartier, sécurité routière et conditions d'intervention du SDIS et de la gendarmerie) et des impacts attendus.

L'abandon du contournement initial d'Avranches est resté très présent dans les esprits, suscitant parfois une incompréhension que ne soit pas pris en compte le besoin d'une liaison avec le Nord que ce soit pour rejoindre l'A84 ou pour aller vers Granville. Ainsi le projet de CSEA a été parfois qualifié « *de projet non abouti* », car ne prévoyant pas un aménagement jusqu'à l'A84. Lorsque des demandes d'aménagement routier complémentaire sont faites (RD5, section entre le rond-point de Cromel et St Quentin ..) , elles peuvent l'être sans même s'interroger sur l'opportunité du projet.

Ainsi de nombreuses observations ont porté sur des propositions d'aménagements d'axes existants soit en substitution du tracé proposé, soit en complément de celui-ci.

Si la mise en cause du bienfondé de ce projet a été fortement exprimée durant cette concertation, il a également été défendu non seulement par des chefs d'entreprise du mortainais mais également par des habitants des communes directement impactées.

Préalablement, il faut constater que certaines personnes contestent ce projet comme étant « *d'une autre époque* », « *à contre-courant des préoccupations actuelles* » ; Ainsi, « *cette route va à l'encontre des préconisations écologiques et environnementales.* », la qualifiant « *d'aberration environnementale* ».

Pour d'autres, il faut « *trouver des solutions au tout voiture (décaler les horaires lors des pics, covoiturage, transport en commun, mobilités douces, ...)* » ... ce projet étant « *d'avantage une commodité qu'une nécessité absolue* »

Pour la clarté de la présentation , nous reprendrons les arguments développés en réponse aux objectifs du projet selon le dossier de concertation.

Améliorer le cadre de vie des riverains de la RD247

De nombreuses contributions ont traité du cadre de vie en ne se limitant pas aux riverains de la RD247.

Un emplacement contesté

Le tracé traverse un vallon bocager qualifié de « *coin de nature préservé* » ... « *un lieu préservé et riche en biodiversité que nombre d'habitants aiment* » étant précisé « *un lieu de promenade et de tranquillité pour les habitants du secteur mais aussi pour les Avranchinois* », la ville étant coupée de sa baie par l'autoroute.

Ce point de vue est porté par les habitants des communes supportant le tracé ou très proches, mais c'est aussi un avis partagé indépendamment du lieu de vie.

Nuisances sonores

Lorsque les nuisances sonores dans le bourg de St Martin sont évoquées, c'est le plus souvent en lien avec la circulation des poids lourds alors que pour d'autres « *l'étude montre : -2 à -4dba de bruit, autant dire quasi rien comme amélioration* », la route « *n'aura qu'un impact très modéré sur la diminution du trafic actuel et du bruit dans le bourg, mais aura un impact très fort sur le bruit et le paysage le long du tracé.* »

Les nuisances sonores sont surtout une préoccupation pour les habitants proches du tracé en « *reportant des nuisances sonores au-delà de 18 décibels pour un grand nombre de riverains sur le tracé du projet.* »

Il est demandé « *d'envisager des solutions permettant de réduire les impacts négatifs sur les riverains et le cadre de vie environnant* ». L'utilisation de revêtement anti-bruit est évoquée. De même que la mise en place de haies en bordure de voie.

Trafic et sécurité dans les bourgs de Saint-Martin-des-Champs et de Saint-Quentin-sur-le-Homme

Les habitants de St Martin ont pris largement part au débat, l'opportunité du projet étant mise en cause.

Une demande d'interdiction des poids lourds dans la traversé est souvent exprimée. Les aménagements du bourg (l'étroitesse des trottoirs est citée) sont pour certains la cause de la dangerosité : « *Si la route est dangereuse, c'est par les trottoirs très étroits mais je n'y ai jamais vu un flux vraiment important* ». L'impact du projet sur le trafic est souvent mis en cause car « *cela ne va pas alléger l'axe passant par St Martin des champs car ce sont des habitués qui la pratiquent et des locaux.* », « *ce sont principalement les gens de St Martin et d'Avranches qui l'utilise principalement pour l'école, et entre le 2 zones commerciales* », « *Les conducteurs iront au plus courts, c'est à dire par la rue de la baie* »

Le cout

Lorsque le cout du projet est avancé, c'est en contestation de l'opportunité du projet, le considérant « *exorbitant...démessuré par rapport aux bénéfices apportés* » dans un contexte de restriction budgétaire, mettant en avant d'autres priorités (éducation, services sociaux, ect.), estimant plus utile d'aménager le réseau existant. Pour d'autres, il faut donner la priorité à l'axe Granville-Avranches.

Le développement économique

Si le projet a été présenté comme permettant de faciliter l'accès à l'A84 pour les entreprises, le public a par ses arguments eu une approche plus large.

Désenclavement routier

Cette motivation a été très souvent invoquée, soit pour contester l'effet que pourrait avoir ce nouvel axe sur le territoire soit pour le justifier.

Le Mortainais n'est pas un ensemble homogène dans la desserte de son territoire selon que l'on prend en considération la desserte de Mortain par l'axe Mortain/St Hilaire/Ducey/A84, celle de la partie nord depuis Sourdeval en passant par Brecey pour rejoindre l'A84, ou la partie centrale le long de la RD5 et de la RD47 depuis Juvigny-Les-Vallées.

Ces contextes routiers différents se retrouvent dans l'expression d'une partie du public contestant la réalité de cet objectif

,« *Le Mortainais a déjà des routes tout à fait praticables par Brecey, Saint Hilaire.* » ... « *Les poids-lourds suivent déjà plutôt la route de St Hilaire pour se rendre à Mortain ou celle de Brécey par le nord* » soulignant que pour aller vers Caen, ils passent par Vire et par ST Hilaire et Ducey pour rejoindre Rennes, « *Avranches n'étant qu'un point de passage que pour aller sur Granville* ».

Parle-t-on alors seulement de Mortain ou bien du Mortainais ?

Le plus souvent, les axes transversaux (RD103 et RD 247) sont considérés comme inadaptés au trafic routier qu'ils supportent.

Le constat est fait qu'aujourd'hui la RD103 est inadaptée au trafic camions, matériel de TP, engins agricoles : « *un profil accidentogène, une largeur insuffisante et un trafic important* » ; « *c'est un danger quotidien pour les usagers, cette route n'étant clairement pas faite pour relier un territoire local à une autoroute.* » pas assez large et très dangereuse surtout lorsque l'on croise les nombreux camions dans les

virages. » Les conditions de traversée du bourg de St Quentin sont également relevées du fait de l'étroitesse du bourg.

Pour la RD247 et la traversée de St Martin des Champs les avis sont très partagés. La fréquentation par les poids lourds est souvent invoquée par certains, « *Elle est trop empruntée par les poids lourds* », alors que d'autres n'y ont jamais vu de camion. » « *La traversée de Saint Martin des champs est très dangereuse et compliquée.* »

Quel que soit l'avis sur l'opportunité du projet, l'absence de prise en compte de l'accès vers le nord d'Avranches par la route d'Appilly est soulignée : « *pourtant elle présente un intérêt majeur pour les usagers voulant aller sur Caen, en particulier pour ceux habitant à St martin de champs, st Senier et tous ceux venant du mortainais* », « *le vrai problème pour contourner Avranches est plutôt du côté de la carrière d'Apilly et le carrefour à Ponts qui lui est engorgé plusieurs fois par jour.* »

Cette difficulté sera également soulignée par le SDIS.

Désenclavement du territoire

Alors que le public, qu'il soit professionnel ou particulier, s'accorde sur le fait que l'axe transversal que constitue la RD103 est inadapté au trafic actuel, le besoin de désenclavement du territoire est défendu par certains au nom de l'intérêt général :

« *Nos campagnes ont besoin d'activités pour continuer d'être respectées et entretenues,... désenclaver notre territoire pour continuer de le faire vivre (ou survivre)* » ;

« *Les habitants ont envies de vivre en zone rurale sans se priver d'un accès "rapide" aux soins et à la culture (Caen, Rennes)* »

« *Un atout pour attirer de nouveaux habitants et de nouvelles entreprises. Un plus pour le mortainais bien éloigné des préoccupations de l'avranchin.* »

Désenclavement et développement économique

Lors de l'atelier « Monde économique », les entreprises présentes ont exprimées des besoins prioritaires :

Des besoins de sécurité :

- une route plus fluide permettant une diminution de l'accidentologie
- Enjeu de sécurité pour les bourgs de Saint-Ovin et Saint-Quentin
- Enjeu négatif sur la traversée de cet axe aux intersections (vigilance sur l'aménagement des carrefours en plan).
- Volonté d'aménager la D47 sous un format BMF (bandes multifonctions)

Des besoins d'accès à l'A84

- Faciliter et sécuriser l'accueil à la A84 en voiture et surtout en poids-lourds en provenance de la D5.
- Modifier le pont bleu : jonction du projet de l'A84 afin de permettre le passage poids-lourds car il n'y a pas de moyen de relier le secteur à Rennes en poids-lourds (exemple fait entre Falaise et Caen, objectif être à 5 m de haut)
- Mais « Il serait bon de pousser la réflexion jusqu'à l'A84 ce qui n'est pas le cas actuellement et qui est primordial », certains qualifiant le projet d'inachevé car ne permettant pas une liaison directe.

Des besoins pour les salariés :

- - Faciliter le trajet domicile/travail aux salariés et aux épouses de nos salariés qui viennent du nord Bretagne.
- Améliorer l'attractivité et l'emploi (« Attractivité des emplois, via un réseau routier plus fluide, la bande de dépassement est nécessaire »)

Des besoins spécifiques aux entreprises agricoles

- Éviter de « morceler » des exploitations. Enjeu économique négatif pour les entreprises inscrites sur le trajet

Mais aussi des craintes

- Crainte que ce projet conduise ensuite à ne pas développer les communes rurales à distance du projet et seulement favoriser Avranches.
- Quelles sont les évolutions des politiques locales en faveur du développement économique (concentration sur Avranches ou extension vers l'Est) ?

Ces attentes ne se traduisent pas nécessairement par une adhésion au projet unanime.

Si le projet devait se réaliser, quelques-uns ne l'utiliseraient pas : *« je n'emprunterais jamais ce contournement car avec une pente de 9%, mon patron ne voudra jamais que je l'utilise car la consommation sera trop importante et ça ne me fera pas gagner du temps pour autant »... « les camions choisiront le trajet le plus court et le moins coûteux... je ne suis pas sûr qu'avec une pente à 9%, ils y trouveront un avantage (consommation plus élevée, ralentissement...) »*

Ainsi, alors qu'une partie du public considère que l'accès au Mortainais est satisfaisant aujourd'hui, ne justifiant pas de désenclavement, le monde économique constate que les conditions de circulation par les axes actuels (surtout la RD103) sont une réelle préoccupation, se traduisant par des besoins de sécurité dans les déplacements, de facilité d'accès, d'attractivité pour l'avenir du territoire.

L'environnement

Impacts sur le milieu

La plupart des contributions remettant en cause l'opportunité du projet met en balance les impacts environnementaux versus des objectifs annoncés, considérant que le projet est inacceptable du fait des conséquences qu'il aura sur une zone naturelle préservée, riche en milieux humides. Est questionnée « la cohérence avec les objectifs de la loi ZAN et réduction des émissions de CO2 ».

La proximité avec la Zone Natura 2000 baie du Mont St Michel et d'une zone Importante pour la Conservation des Oiseaux est rappelée.

Le public s'interroge sur les mesures compensatoires qui seront nécessaires : *« On ne recrée pas une zone humide! » « artificialisation de près de 6 ha de sol vivant qui n'absorbera plus de CO2, ne préviendra pas plus les risques d'inondation » « artificialisation compensée par la renaturation d'autres espaces artificialisés devenus inutiles ou pouvant être renaturés ? »*

Le coût de ces mesures a-t-il été intégré ?

Par son cahier d'acteurs, Manche Nature s'oppose à ce projet, *le considérant anachronique au regard des enjeux actuels*

La Sécurité

Cet objectif couvrirait deux sujets : l'accidentologie et les services publics SDIS et gendarmerie.

L'accidentologie

Lorsque l'opportunité est remise en cause, l'absence d'évolution de l'accidentologie est invoquée (« *l'étude de sécurité relève que les accidents ne sont pas liés au trafic (cf. 2.3.2 p.14)= le projet n'aura donc aucun impact !* »), certains soulignant que les deux carrefours actuellement les plus dangereux « n'ont pas à voir avec la création d'une route mais plutôt d'aménagement des routes existantes ».

Pour le public (usagers et riverains) comme pour les entreprises, la sécurité routière est un thème majeur pour les déplacements depuis la D5 (voir supra) mais si c'est une préoccupation pour les habitants de St Martin des Champs et de St Quentin, elle ne se traduit pas par une adhésion au projet.

Le public s'est également saisi des prévisions d'augmentation du trafic sur la D5 : « *il est impératif de sécuriser la D5 notamment avant et après SAINT-OVIN, en effet nous constatons des vitesses excessives, et des enfants marchent le long de cette route pour le bus scolaire.*

Ce constat est partagé par le SDIS qui souligne qu' « *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 SDIS et la gendarmerie

Lors de l'atelier « sécurité », l'efficacité des services de secours a été traitée.

Pour le SDIS :

- « les axes ne sont pas structurés ni sécurisés pour des trafics rapides avec les camions de secours. » (traversée de bourg avec ralentisseurs, zone 30
- « 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. »
- 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... Ce problème serait évité avec le contournement Est.
- Le projet « pourrait représenter parfois une opportunité pour des interventions plus rapides sur le sud du secteur (Saint-Quentin-sur-le-Homme)
- Pour « 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 »

Le SDIS souligne également que l'amélioration de sa desserte faciliterait le recrutement des sapeurs-pompiers (contrainte du temps d'accès à la caserne)

Pour la gendarmerie :

- Un besoin de centraliser les logements des gendarmes pour améliorer leur réactivité
- La localisation actuelle permet de rejoindre rapidement l'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. »

Mais le public s'interroge

- sur la localisation de la gendarmerie : « Concernant les accès à l'A84 pour les services de gendarmerie pourquoi ne pas faire directement la nouvelle caserne au pied sur les terrains jouxtant A84 au niveau de la zone Cromel, il gagnerait les 5 km et 5min d'intervention »,
- sur le temps d'intervention, « *ça restera plus rapide de descendre le bourg de St Martin pour rejoindre l'A84* », d'autres soulignant que « *l'extrémité sud du trajet va engendrer de forts ralentissements car point de ralliement et donc pas de gain de temps pour les secours* »

La section à 3 voies

Le public s'est très peu exprimé sur l'opportunité d'une section à 3 Voies. Dans les échanges lors des ateliers, cela a paru être une évidence que cette section soit nécessaire.

Des propositions ou demandes

Si nombre de personnes considère que l'aménagement du réseau existant suffirait à répondre aux besoins du territoire, d'autres demandes ont été exprimées :

- Un consensus pour la sécurisation de la liaison vers le Nord par la route d'Apilly
- La sécurisation de la RD5
- Depuis le rond-point de Cromel vers St Quentin, réaménager la liaison qui est jugée dangereuse
- Quelle que soit la décision finale, prendre en compte les circulations douces, notamment les pistes cyclables
- Assurer un gabarit adapté pour le passage inférieur du pont Bleu

Demande de précisions et recommandations au responsable du projet

Ce que dit la loi sur le principe de reddition des comptes : « Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable indique les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. » (L121-16 CE) Concrètement, suite à la publication du bilan de la concertation par les garant.e.s le responsable du projet ou la personne publique responsable de l'élaboration du plan ou du programme décide du principe et des conditions de la poursuite du plan, du programme ou du projet. Il précise, le cas échéant, les principales modifications apportées au plan, programme ou projet soumis à la concertation. Il indique également les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. Le bilan de la concertation et les enseignements tirés par le responsable du projet doivent figurer dans les dossiers de demande d'autorisation et ces documents font donc partie des dossiers d'enquête publique ou de participation publique par voie électronique.

Précisions à apporter de la part du responsable du projet

- ↗ une demande d'actualisation de l'étude de trafic
- ↗ Intégration dans l'étude de trafic de la section St Senier/Ponts par la route d'Apilly
- ↗ Objectiver les temps d'intervention actuels et futurs des services de secours
- ↗ Est-il envisageable d'intégrer au projet la sécurisation de la RD5 (ramassage scolaire, arrêt de bus...) ?
- ↗ Les demandes de prise en compte des mobilités douces seront-elles prises en compte ?

Recommandations du garant pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique

- ↗ Quel que soit la décision prise à l'issue de la concertation, organiser une réunion publique de reddition des comptes présentant les enseignements tirés de celle-ci
- ↗ Partager les résultats des études qui auront permis d'apporter au public des précisions
- ↗ Si une concertation continue est envisagée, précisez les modalités prévues pour la conduire jusqu'à l'enquête publique
- ↗ en cas d'abandon du projet, préciser comment le CD répondra aux demandes de sécurisation de la RD 103 et de la D5.

Fait le 28/04/2025

Bruno BOUSSION

Garant CNDP



Liste des annexes

- Annexe 1 Tableau des demandes de précisions et recommandations du garant
- Annexe 2 : Lettre de mission
- Annexe 3 : Etat des observations reçues
- Annexe 4 : Etat des cahiers d'acteurs reçus

Annexe 1 Tableau des demandes de précisions et recommandations des garant.e.s

Réponses à apporter par le responsable du projet et les acteurs décisionnaires à la concertation préalable			
Demande de précisions et/ ou recommandations 30/04/2025	Réponse du/ des maître(s) d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée JJ/MM/AAA	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus JJ/MM/AAA	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris JJ/MM/AAA
Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse			
1. une demande d'actualisation de l'étude de trafic			
2. Intégration dans l'étude de trafic de la section St Senier/Ponts par la route d'Apilly			
3. Objectiver les temps d'intervention actuels et futurs des services de secours			
4. Est-il envisageable d'intégrer au projet la sécurisation de la RD5 (ramassage scolaire, arrêt de bus...)?			
5. Les demandes de prise en compte des mobilités douces seront-elles prises en compte ?			

Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s			
<i>1. Quel que soit la décision prise à l'issue de la concertation, organiser une réunion publique de reddition des comptes présentant les enseignements tirés de celle-ci</i>			
<i>2. Partager les résultats des études qui auront permis d'apporter au public des précisions</i>			
<i>3. Si une concertation continue est envisagée, précisez les modalités prévues pour poursuivre celle-ci jusqu'à l'enquête publique.</i>			
<i>4. en cas d'abandon du projet, préciser comment le CD répondra aux demandes de sécurisation de la RD 103 et de la D5.</i>			

