

Motion concernant le projet de contournement Sud-est d'Avranches

Un projet dont les objectifs interrogent

Le Conseil Départemental a décidé de relancer le projet de contournement Sud-Est d'Avranches, projet initialement porté par l'Etat pour désengorger le contournement ouest dont la saturation devait se produire. Ce n'est pas cette saturation du contournement Ouest qui amène aujourd'hui le Conseil départemental a relancé ce projet mais le désenclavement du Mortainais. Il précise d'ailleurs, dans sa présentation, qu'il s'agit essentiellement du désenclavement de Juvigny les Vallées. La création de cette nouvelle voie sur 5 km permettra d'obtenir un gain de 2 minutes sur un trajet de 22 minutes entre St-Martin des Champs et Juvigny les Vallées. Ces chiffres interpellent et posent la question de savoir si un tel gain constitue réellement une réponse au désenclavement de cette commune.

Les estimations du trafic indiquées dans le document de présentation sont faites à l'horizon 2045 avec comme hypothèse une augmentation de 23% de véhicules légers et de 18% de poids lourds sans que ne soient justifiées de telles progressions. Les calculs effectués font état de 4 300 à 5200 véhicules /j à cet horizon. Le nombre de véhicules actuel serait donc entre 3 500 et 4 300 véhicules /j. Alors que fréquemment des dispositifs de comptage ont été implantés sur les voies d'accès à Saint-Martin des Champs, l'absence de la mention des résultats de ces comptages dans le dossier de présentation pose question. Ce niveau de trafic est 3 à 4 fois inférieur à celui constaté sur d'autres axes départementaux comme la route départementale qui relie Avranches à Granville par exemple. Les congestions observées sur l'accès à la commune de Précey (service de l'État et non du département) ou le point noir à Ponts au niveau du croisement de la RD 7 avec la RD 104 ne constitue-t-il pas des priorités pour lesquelles les usagers sont en attente d'une solution ? Ces chiffres et ces difficultés de circulation interrogent sur les priorités à donner à l'échelle départementale.

Le second objectif que vise le département au travers de ce projet est l'amélioration du cadre de vie aux abords de la RD 247. Il convient de relativiser le trafic et les nuisances qui y seraient associées, aucune file de véhicules n'ayant été constatée à cet endroit. Les administrés ont fait construire leur propriété aux abords de cette route départementale en toute connaissance de cause. Ils contribuent d'ailleurs eux-mêmes à l'augmentation du trafic. L'implantation des commerces dans la zone d'activité commerciale Parc de la Baie participe aussi à la croissance de ce trafic routier. La commune de Saint -Martin, favorable à la création de ce contournement, ne peut pas récolter les taxes commerciales et faire subir à l'une de ses communes voisines, celle de Saint-Loup, toutes les nuisances.

Le 3^{ème} objectif concerne d'ailleurs les zones commerciales. Le Conseil départemental présente cette nouvelle voie comme une liaison entre les zones commerciales de Saint-Senier sous Avranches et la ZA de la Baie, devant permettre de réduire la circulation à Saint-Martin des Champs. L'atteinte de cet objectif nécessitera une modification des habitudes de la population. Dans de nombreux cas, cette dernière continue de privilégier le parcours le plus court, laissant ainsi planer le doute sur l'atteinte de cet objectif. L'exemple du contournement de Marcey les Grèves est, à ce titre, un exemple intéressant car il montre que si la solution ne constitue pas une réponse aux usagers, ils ne l'emprunteront pas. Si le parcours est plus long, c'est un leurre de penser que les habitants utiliseront cette nouvelle

voie. Le risque est de faire une bien triste répétition de celui de Marcey les Grèves et donc une dépense en inadéquation avec les attentes de la population.

La réduction de l'accidentologie est le 4^{ème} objectif que vise le Département, objectif certes louable mais dont la portée dans ce cas paraît limitée tant le nombre d'accident est actuellement faible. La création de cette route n'aura-t-elle finalement pas l'effet inverse, cette dernière étant amenée à couper plusieurs routes départementales particulièrement fréquentées dont la RD 457 et la RD 78. Les traversées seront dangereuses comme c'était d'ailleurs le cas sur la RD 673 au niveau de St-Pierre Langers. Pour sécuriser la traversée de cette route, le Conseil départemental a été contraint de créer un giratoire avec pour corollaire une réduction de la vitesse et une augmentation de la durée du trajet entre Avranches et Granville. Un tel scénario pourrait se produire sur cette nouvelle voie venant annihiler le gain de 2 minutes visé par ce projet. Rapprocher la caserne des pompiers et la future gendarmerie à proximité de l'A84 est un argument aussi avancé par le Conseil Départemental. Ce rapprochement pose en premier lieu la question de la pertinence du choix des lieux d'implantation de ces 2 équipements. Le département de la Manche est, par ailleurs, caractérisé par un habitat diffus avec des axes de circulation desservant les hameaux d'un gabarit limité. C'est bien la nature de cet habitat et le gabarit des axes de circulation qui conditionnent les durées d'intervention.

Un projet aux conséquences dommageables pour la population lupéenne et son environnement

Le prix du projet s'élève à 14 millions d'euros pour un nombre de véhicules qui reste limité, pour un gain de trajet de 2 minutes et paraît donc exorbitant au regard du service rendu. 14 millions pour désenclaver une commune de 1 680 habitants : c'est beaucoup. 14 millions pour assurer quiétude et confort à certains habitants de St Martin des Champs et transférer les nuisances sonores et détruire l'environnement de la commune voisine : ce n'est acceptable pour les habitants de Saint-Loup.

Un tel projet est-il bien raisonnable dans le contexte financier actuel de la France et du département ? Le gouvernement demande aux collectivités un effort de 2 milliards d'euros en 2025 sans que nous ne sachions l'effort qui sera à consentir dans les années à venir...

Un tel projet ne sera assurément pas sans impact sur l'environnement et le paysage. Notons déjà que s'il est impossible de construire des éoliennes sur les points de vue et panoramas créant des cônes de visibilité avec le Mont Saint-Michel, il semble que rien n'empêche de construire une nouvelle route. Pour préserver ce monument emblématique et son environnement, il n'est donc pas possible de construire des équipements pour la production d'énergie renouvelable qui vont en faveur de l'environnement, en revanche il est possible de créer une route qui impactera l'environnement. Est-ce bien raisonnable ?

Le projet prévoit de créer deux voies qui auront une emprise de 11 mètres avec en option une troisième qui la fera passer à 16 mètres. La route passera dans un secteur à très forte pente (moyenne 9% avec plus forte pente à 30%) qu'il faudra atténuer et cette atténuation ne pourra pas se faire sans des dommages conséquents sur l'environnement et le paysage. Ce projet augmentera l'artificialisation des sols de 20 hectares, alors qu'en parallèle, il est demandé aux collectivités de limiter cette artificialisation au travers de la mise en place de la Zéro Artificialisation Nette (ZAN). Ce projet va donc à l'encontre de l'objectif fixé par la réglementation en la matière.

Le Département indique dans son dossier de consultation que 62 hectares de zones humides se situent dans l'aire d'étude rapprochée, 3 seront directement traversées et donc détruites sans que leur superficie ne soit indiquée. Elles viendront s'ajouter aux 50% de zones humides d'ores et déjà détruites sur le territoire français. A la disparition des écosystèmes, s'ajoutera celle du rôle que ces zones jouent notamment pour la rétention de l'eau pouvant permettre si elles sont connectées à un cours d'eau de limiter l'étiage en période sèche et l'augmentation des pointes de crues en période humide. Elles ont, d'ailleurs, un rôle primordial pour la limitation de l'exposition des biens et des personnes aux risques d'inondations.

Ce ne sont pas seulement des zones humides qui seront traversées mais également des prairies permanentes. Véritables puits à carbone, elles peuvent stocker 0,5 à 1 t de carbone par hectare et par an. Le projet contribuera donc à augmenter les effets des gaz à effet de serre. Ceci va donc totalement à l'encontre de ce qui doit être fait pour lutter contre le réchauffement climatique.

Le tracé prévoit un passage à proximité du petit bois dont la faune appréciera à coup sûr le dérangement. Elles sont pourtant bien rares ces zones boisées dans le département, celui-ci se trouvant dans le classement des départements en dernière position avec une superficie boisée de 5,8%....

Deux bassins versants seront également traversés. Alors certes, ce sont des petits cours d'eau. Mais ce sont bien eux qui donneront les rivières puis les fleuves qui rejoindront la baie de Mont Saint-Michel avec leur cortège de pollutions (particules de pneumatiques, résidus de combustion....), dans un site où seule 20% de la masse d'eau est renouvelée annuellement.

A cela, viendra s'ajouter la destruction du bocage que les intercommunalités tentent de reconstituer par ailleurs. Tout cela semble décidément avoir peu de sens. L'intégration des trames verte et bleue dans les documents d'urbanisme devrait constituer un gage de sécurité pour ces milieux naturels. Il est, d'ailleurs, bien regrettable que les études concernant la faune et la flore n'aient pas été terminées avant le lancement de cette consultation publique. L'impact de ce projet sera, de tout façon, important, sur les écosystèmes présents dans cette zone.

A cet impact sur l'environnement et le paysage, s'ajoute celui sur les terres agricoles. A la disparition de certaines d'entre elles, s'ajouteront le morcellement du parcellaire, l'inadéquation de celui-ci aux engins agricoles et l'inaccessibilité à certaines parcelles.

La commune de Saint-Loup sera particulièrement impactée puisque c'est elle qui est la plus concernée par ce projet. Ce projet va, décidément, à contre-courant des préoccupations actuelles ce qui le rend incompréhensible. Aux impacts négatifs sur l'environnement, s'ajouteront les nuisances sonores et des contraintes dans les déplacements quotidiens des Lupéens et des Lupéennes. Les habitants de Saint Loup ont majoritairement choisi de s'éloigner de la ville pour disposer du calme de la campagne et profiter de la nature.

Des propositions alternatives en réponse aux attentes de la population

Le projet tel qu'il est présenté n'apporte aucun bénéfice et un service rendu qui se résume à un gain de 2 minutes pour un trafic qui reste limité. Face à un tel constat, la priorité au niveau département doit être donnée à :

- l'amélioration des conditions de circulation sur les axes existants. Le département a engagé en 2022 des travaux d'amélioration sur la RD 47 entre Avranches et Isigny-le-Buat, travaux qui n'ont pas été terminés et qui se sont arrêtés au niveau de la commune de Saint-Loup. L'amélioration et la sécurisation des RD247(carrière d'Appily), RD103 (St Ovin-St Quentin) et RD78 (Avranches-Ducey),
- la création de voies douces pour sécuriser les trajets à vélo et à pied, pour tenir compte des attentes de la population en la matière, celle-ci étant de plus en plus désireuse de privilégier ces modes de déplacement doux,
- l'aménagement de routes ayant une fréquentation bien supérieure comme c'est le cas sur l'axe Avranches – Granville (12000 à 20000 véhicules /jour).

Conclusion

L'analyse du dossier de consultation publique montre que :

- Le service rendu par ce projet est dérisoire (2 mn de gain de trajet) et qu'il l'est d'autant plus au regard du montant de l'investissement (14 millions d'euros à minima)
- La commune de Saint-Loup sera particulièrement impactée et subira non seulement des nuisances sonores alors qu'elles ne seront que peu diminuées sur la commune de St-Martin des Champs mais également des dommages irréversibles sur l'environnement et le paysage et de nouvelles contraintes pour le monde agricole difficilement surmontables (inaccessibilité des parcelles, inadéquation du parcellaires aux engins agricoles).
- Ce projet ne répond pas aux attentes de la population avec le risque que cet aménagement soit peu utilisé à l'instar du contournement de Marcey les Grèves et que l'investissement soit fait à perte.
- Ce projet est à contre-courant de ce qui doit être fait pour limiter l'artificialisation des sols, lutter contre le réchauffement climatique en limitant les émissions de gaz à effet de serre et préserver les écosystèmes (cours d'eau, zones humides, trame bocagère, espace boisé...)
- Cet aménagement risque d'augmenter le nombre d'accidents, les traversées par les autres départementales n'étant pas sécurisées.

Ce sont toutes ces raisons qui amènent, le conseil municipal de la commune de Saint-Loup à être majoritairement contre ce projet. Celui-ci espère que le Président du Conseil Départemental et les conseillers sauront fixer les priorités en fonction des attentes de la population. Les membres du Conseil Municipal de Saint Loup ont participé aux différentes réunions d'information et de concertation concernant ce projet routier. Il se fait le porte-parole de l'inquiétude et de l'incompréhension de la population lupéenne. L'impact écologique et paysager du contournement Sud- Est sur cette commune rurale sera considérable et irréversible.