



La situation face aux enjeux de demain

Aujourd'hui, avec 1 % du linéaire, les autoroutes assurent 25% des transports. Les routes nationales 9% et les autres réseaux (départementales et routes communale) 66%.

Ce premier réseau social, que l'on appelle la route est aujourd'hui perçue comme la meilleure ou la pire des choses.

La meilleure des choses par ce qu'elle répond à nos besoins de mobilité essentiels dans notre vie : Travail, santé, éducation, approvisionnement, secours et assistance, développement, production, culture, échange, famille, voyage, vacances). Cet usage est tellement évident quotidiennement que nous n'avons plus conscience de l'importance de la route dans nos vies.

La route est aussi perçue comme la pire des choses, par son emprise sur le territoire, les nuisances de l'automobile, des camions, des accidents, du bruit et de la pollution.

De part notre inquiétude légitime face au réchauffement climatique, fruit de toutes les activités humaines, la place de la route et surtout de l'automobile est devenue un sujet de société. Au travers de nombreux raccourci idéologiques, la route n'est plus porteuse de bénéfices et de progrès dans l'esprit de certain. Et pourtant !

Nous devons décarboner notre société et atteindre une neutralité sur l'ensemble de nos activités en 2050. Or les transports sont responsables d'un tiers de nos émissions de carbone et la moitié sont le fait de nos déplacements dans nos véhicules particuliers.

Dans les territoires principalement ruraux comme le nôtre, 7 déplacements sur 10 sont faits en voiture. Il nous faut donc trouver des solutions pour diminuer ce chiffre.

Au 1er janvier 2023, 39 millions de voitures étaient en circulation en France. La part des voitures diesel dans le parc, à 53 %, diminue, mais reste majoritaire. Les motorisations électrique, hydrogène, hybride rechargeable et biocarburant ne représentent encore que 3,2 % du parc. De plus, les distances parcourues par les voitures françaises sont en hausse de 10 % sur 2022.

Dans notre engagement et à travers un discours politique sérieux et raisonné, nous devons éclairer la réalité de notre société. Nous ne pouvons pas gâcher les opportunités de changer les choses à cause d'un idéologisme écologique dont les protagonistes, grands moralisateurs n'ont jamais réussi à convaincre. C'est effectivement le bon sens et le pragmatisme qui font les vrais changements et l'adhésion collective.

Il nous faut donc prendre sérieusement en compte la nécessité de sobriété énergétique tout en prenant en compte la réalité du terrain et l'urgence des décisions que nous devons prendre. Il y a un équilibre à mettre en œuvre.

C'est pourquoi, le Cercle du Cotentin a soutenu la relance du projet de création d'une nouvelle infrastructure routière au Sud-Ouest de Cherbourg en Cotentin. Nous reconnaissons que les nouvelles études réalisées par le Département ont été faites avec professionnalisme, que les documents d'études présentent des données très complètes et que l'organisation de la concertation est un succès.

Nous regrettons cependant, à la lecture de plusieurs contributions au cahier des acteurs, que certains avis exprimés semblent avoir été écrit sans prise en compte préalable des dossiers de concertations.

L'avenir se construit aujourd'hui

Alors, comment gérer sereinement le fait que nos déplacements d'aujourd'hui et de demain soient un sujet aussi clivant ? Comment expliquer des opinions aussi extrêmes de part et d'autre ?

Au Cercle du Cotentin, nous pensons que ce n'est pas dans des combats idéologiques que notre société trouvera et surtout mettra en œuvre les solutions pour répondre rapidement aux enjeux de demain

Au travers de cette concertation, le Cercle du Cotentin s'interroge sur ce qui nous fera changer nos habitudes dans nos déplacements. Comment diversifier l'offre et donc la coexistence de tous ces modes sans imaginer la réalisation de nouveaux aménagements ?

Comment créer plus d'aire de covoiturage, d'arrêt de bus hors voirie, de pistes cyclables dédiées, de zones de rencontre et d'intermodalité, sans modifier ou créer de nouvelles infrastructures routières permettant un maillage pertinent, sécurisé et efficient, critères d'acceptabilité et de changement d'habitude.

Comment raisonnablement expliquer que 10 ou 15 km de nouvelles voies sont une aberration ou un projet de l'ancien temps, alors qu'au contraire la valeur ajoutée et la plus-value dans l'organisation de nos déplacements est évidentes au regard des études menées et des chiffres présentés.

Les infrastructures que nous pensons et construisons aujourd'hui sont le support des mobilités de demain.

Pour preuve, à Cherbourg en Cotentin, le boulevard de l'Est a été construit pour être le contournement du centre de la commune déléguée de Tourlaville. Le boulevard Mendès France et Guillaume de Conquérant ont été réalisés pour être le contournement de Cherbourg Centre. Et la saline, le contournement d'Équeurdreville.

Imaginez la vie dans ces communes sans ces routes ?

De plus, l'existence de ces infrastructures et d'autres, ont permis, de mettre en œuvre le projet de bus nouvelle génération et de voies dédiées. Ce projet aurait-il pu être pensé sans l'existence préalable d'infrastructures routières bien dimensionnées ?

Qu'en sera-t-il demain pour le reste du territoire et plus particulièrement au sud de Cherbourg en Cotentin ? Pouvons-nous nous contenter des infrastructures existantes pour répondre à l'ensemble des besoins présentés dans le dossier de concertation ? Le vécu des habitants et des automobilistes, ainsi que les chiffres présentés sur la base des études menées montrent bien que non.

Dans un souci d'équité, les communes autour de Cherbourg en Cotentin pourront-elles bénéficier des mêmes aménagements et de cette même inter-mobilité, sans la construction de cette nouvelle voie et la modernisation de celles qui existent déjà ?

Un projet qui accompagne nos projets d'avenir ?

Pour certain, ce projet serait d'un autre temps. Au contraire, il semble particulièrement bienvenu pour soutenir toutes les nouvelles annonces qui viennent en complément d'un développement économique important et totalement tourné vers la décarbonisation de notre société : le développement du nucléaire, le développement de l'éolien et de l'hydrolien sur notre territoire.

L'année prochaine verra aussi la mise en œuvre d'une ligne de ferroutage, au départ de Cherbourg en Cotentin, qui retirera 25 000 camions de nos routes par an, œuvrant ainsi pour la décarbonisation de nos transports de marchandise.

Le schéma directeur cyclable du Cotentin, très ambitieux, vise à relier l'ensemble des pôles de proximités par des itinéraires cyclables sécurisés. En synergie, l'accélération du plan vélo du Département a permis d'identifier entre 1500 et 2000 Km de petites routes départementales qui permettront le développement, à moindre impact, de ces nouveaux itinéraires.

Le développement des transports en commun, porté par CAP COTENTIN, a déjà permis de grande amélioration en matière de déplacement collectif.

Le développement de nouvelles aires de covoiturage et de zone d'intermodalité est en cours ou en projet.

Le train entre Valognes et Cherbourg à 1 euro ainsi que l'ancienne voie ferrée du Homet sont autant d'investissement et de nouvelles infrastructures qui améliorent ou amélioreront nos déplacements futurs.

Or, il faudrait que toutes autres améliorations dans ce sens soient freinées, ralenties voire impossible à réaliser dans quelque temps uniquement par idéologie ?

Atteindre la neutralité carbone en 2050, c'est le faire à l'échelle de notre territoire en accompagnement tout ce qui est porté par nos collectivités dans ce sens. C'est pourquoi nous soutenons le projet de nouvelle route afin d'avoir les moyens de nos ambitions économique, écologique et sociétale. Et ainsi permettre d'accompagner ces transformations.

C'est une vision à 360 degrés qu'il nous faut avoir aujourd'hui si nous voulons atteindre les objectifs qui nous sont fixés. Nous agissons collectivement pour l'intérêt de tous. C'est la position de notre association.

En conclusion

Lorsque nous nous interrogeons sur une vision de notre territoire dans 40 ans, il est important de dire qu'avec les types d'industries qui s'y développent et dans ces perspectives, celui-ci doit disposer d'infrastructures routières adaptées et en nombre suffisant.

Il est aussi important de prendre en compte la situation de toutes nos villes côtières qui devront s'adapter à la montée des eaux, ce qui incluent les routes qui les traversent ou les activités qui les hébergent.

De même lorsque nous présentons comme une priorité la construction d'habitation, il est nécessaire d'y associer les infrastructures routières qui les raccorderont aux zones d'activité, aux écoles, au centre de santé, de secours, ou autres moyens de déplacement... Atouts dont une famille ou un chef d'entreprise devront pouvoir disposer dans un laps de temps compris entre trente minutes et une heure.

Par conséquent, l'offre de mobilité doit être optimale et diversifiée et organisée autour d'un réseau routier adapté et moderne.

Pour toutes ces questions et pour toutes ces raisons, le Cercle du Cotentin soutien la création d'un nouvel axe routier au sud-ouest de Cherbourg en Cotentin. Cette nouvelle infrastructure est au cœur de notre projet de territoire. Ce projet doit se faire et la concertation doit continuer à être nourrie par des faits et non par du dogmatisme.

Nous viendrons en soutien à toutes démarches et étude complémentaire pour le succès de ce projet au service de l'utilité publique, de la politique conduite par notre agglomération, notre département et notre région.

Aux vues des attentes de l'Etat pour notre territoire portant sur la transition énergétique de notre pays, nous serons vigilants sur sa pleine participation dans les projets de modernisation du réseau routier structurant du Cotentin.

Notre réponse au choix du fuseau dans la continuité du projet de création d'un nouvel axe.

A la lecture du dossier de concertation et la prise en compte de l'ensemble des données qui définissent les fuseaux proposés.

A la lecture des bilans qui comparent ces fuseaux dans leur capacité à répondre au mieux aux besoins validés par les collectivités signataires du protocole ayant relancées le projet, le Cercle du Cotentin propose, qu'en complément du fuseau SE, le fuseau SO3 soit pris en compte comme base d'étude de faisabilité et d'étude du futur tracé.

Ce fuseau nous semble être celui qui prend en compte le plus de besoins exprimés, tout en réduisant, sans les éviter pour autant, les impacts environnementaux et agricoles. Il permet aussi de réduire les impacts sur les zones d'habitation qui auraient pu être impactées, en retirant de fait, les options autour de la commune de Tonneville.

Cependant, du fait que ce fuseau ne répond pas au mieux, à l'attente de la commune nouvelle de la Hague dans la prise en compte de ses activités économiques et industrielles d'aujourd'hui et de demain, nous souhaitons que le fuseau SO5 soit aussi pris en compte pour la suite du projet.

Il est nécessaire que le partenariat entre les collectivités signataires du protocole, la commune de la Hague, les acteurs économiques et industrielles ainsi que l'Etat soit renforcé dans le cadre du comité de pilotage du projet. Des rencontres pour la réactualisation régulière des données du projet sur la base de l'avis des experts concernés est un prérequis à la pertinence des solutions à mettre en œuvre.

Nous demandons aussi, comme ce fut le cas dans le protocole signé par la Ville de Cherbourg, que celle-ci réexprime clairement sa position quant à l'engagement pris en 2021 d'étudier, de réaliser un projet de liaison de la D64 et l'avenue du Tiret.