

CAHIER D'ACTEURS LA POSTELLERIE DE BAS / RUE JULES FERRY / POSTELLERIE DE HAUT ?

INTRODUCTION

Nous sommes un collectif de citoyens et suite à nos participations aux réunions de concertations et aux permanences organisées en mairie, au regard des différents échanges et présentations, vous trouverez ci-dessous notre positionnement.

IMPACTS ET INCONVENIENTS SUR NOTRE SECTEUR

Tel que présenté, le projet de contournement envisage la production d'un viaduc permettant de franchir la Divette sur environ 600 mètres, jusqu'à des distances parfois inférieures à 100 mètres des habitations.

Cet ouvrage entraînera plusieurs types de nuisances :

- Pollution sonore (augmentation de la circulation, travaux conséquents et complexes)
- Pollution visuelle (paysage, ensoleillement)
- Création de vis-à-vis sur les propriétés
- Risques liés à la proximité avec la zone du Nardouet
- Impacts sur la biodiversité de la Divette : Espèces régulièrement observées dans la zone (hérons / martin-pêcheur / sangliers / faisan / cervidés / anguilles / truites ...)
- Dépréciation de la valeur des biens

IMPACTS ET RISQUES SUR LE NORD-COTENTIN

- D'après les documents sur l'analyse des fuseaux, on attend jusqu'à 20000 véhicules par jour sur l'ensemble du Fuseau SE, nous pensons que cela va générer des goulots d'étranglement pour accéder aux points d'accès du contournement. Dès lors, le risque de neutraliser les gains de temps de quelques minutes estimés est plus que probant.
Nous pensons notamment à la rue Henri Barbusse, et toute la partie Nord/Nord-Ouest d'Octeville qui va être drainée ou encore Martinvast. La création du rond-point sur la RD650 va modifier la densité du trafic routier et risque fortement de créer de nouvelles zones de congestion sur toute la rue Roger Salengro déjà très en difficulté sur les heures de pointes (notamment proches des écoles Marie LAMOTTE et Paul NICOLLE)
- Le chiffrage global du projet ne semble pas mentionner les coûts de maintenance des différents ouvrages tout le long du projet de contournement. Nous nous questionnons sur l'entretien du Viaduc de la RD650, ce type d'ouvrage étant généralement conçu pour des durées de 50 à 100 ans.
 - L'accident de Gênes en 2018 a remis en lumière un audit commandé par le ministère des transports sur l'état des 10000km et des 12000 ponts du réseau national non concédés à des acteurs privés. Cet audit faisait l'état des lieux sur le territoire français : *qu'un tiers des ponts devait faire l'objet de réparation dont « 7% représentait un risque d'effondrement ». 17% des chaussées nécessitent des réparations structurelles et au total 840 ouvrages d'art sont en mauvais état et potentiellement dangereux.* Dans un contexte de limitation des dépenses publiques est-ce compatible avec les ressources disponibles de la collectivité qui en sera responsable ?

- Nous regrettons que le diagnostic et les analyses sur les taux journaliers de circulation soient intervenus trop tôt et de fait, sans prise en compte des bénéfices attendus du déploiement du BNG. Par analogie, cette démarche revient à mettre en place un nouveau protocole pour le traitement d'une maladie sans avoir attendu les effets du précédent traitement sur le patient.
- A titre de retour d'expérience sur un projet similaire concernant l'agglomération de Strasbourg (GCO – Grand Contournement Ouest de Strasbourg), a démontré une augmentation du nombre de véhicules cumulés. En Janvier 2024, l'autoroute A355 gagne une fréquentation de 20% mais n'a pas résolu les problèmes de saturation du trafic en centre-ville.

ENJEUX SOCIETAUX ET ENVIRONNEMENTAUX

Nos inquiétudes sur ce projet s'inscrivent dans un contexte plus global.

Quelle est la cohérence avec les politiques nationales qui visent à diminuer l'usage des véhicules personnels ? Fin de la vente des véhicules thermiques en 2035, émergence des opinions qui tendent à démontrer qu'un parc automobile intégralement électrique est impossible à cause des limites finies de matières premières, etc.

L'utilisation systématique de la voiture particulière pour les déplacements, (de mémoire vous avez annoncé en séance un chiffre entre 4 et 5 quotidiens dans le cas du Nord Cotentin) qu'ils soient urbains ou périurbains, présente de nombreux inconvénients et génère d'importantes pollutions, notamment des émissions de gaz à effet de serre.

Les problèmes de pollution seront considérés comme résolus... dès que la voiture « propre » dotée d'une nouvelle technologie aura vu le jour ! Non seulement nous pensons que ce scénario n'arrivera pas et ne sera pas démocratisé à l'ensemble du territoire national, et quand bien même, cela ne règlera qu'une partie du problème et ne répondra pas pour autant à la saturation des axes de circulation, ni tout simplement aux besoins de déplacements.

La question de la desserte des espaces périurbains et ruraux reste donc entière. La desserte périurbaine par les transports publics n'est pas astreinte à une révolution des modes, ni à l'apparition de nouvelles technologies mais au développement de l'intermodalité des déplacements et des mentalités.

Tel que présenté aujourd'hui, ce projet ne s'intègre pas dans cette logique d'évolution de mentalité et de modes de transports, il s'inscrit plutôt dans la lignée de « ce qu'on a toujours fait ». Les actions sur la mobilité, avec le concours des transports publics, ne se résument pas seulement à des investissements engagés, il faut s'interroger sur le sens de la politique des transports et la dimension sociale qui lui est associée. Il s'agit là d'une évolution lourde dans la perception et la conception des questions relatives aux déplacements des individus.

Dans le monde de demain, où l'utilisation de véhicules personnels sera devenue un luxe pour certain et donc inaccessible pour d'autres, que ce soit par un manque de matières premières pour les fabriquer ou un manque de carburant : nous avons la certitude que l'absence d'alternatives à l'utilisation du véhicule personnel creusera les inégalités sociales.

Conscients des problématiques actuelles : axes trop fréquentés, risques pour les usagers de la route à cause d'axe non adaptés, problème d'accessibilité de certains secteurs, manques d'infrastructures... Nous pensons que l'enveloppe budgétaire disponible pourrait/devrait répondre par des

aménagements de l'existant plutôt que la création de nouvelles routes augmentant l'artificialisation des sols.

Attendons-nous que les mentalités changent pour faire des propositions qui les accompagnent ? Ou faut-il que des propositions d'aménagements adaptées soient faites en amont pour susciter ces changements ?

Dit autrement, l'enjeu consiste bien à se positionner entre une politique passive et passéiste qui va nous forcer à faire face à des contraintes irrémédiables et subies ou au contraire une politique volontariste et ambitieuse qui prépare l'avenir.

NOS ATTENTES

Nous souhaitons que les décideurs prennent en compte les enjeux développés ci-dessus pour proposer des solutions adaptées, en tant que citoyens, nous pensons humblement que les priorités sont les suivantes :

- Des politiques incitatives visant à diminuer le nombre quotidien de déplacements et de véhicules sur les routes
 - Poursuivre le développement du covoiturage et des modalités douces (mesures fiscales, parking dédiés, pistes cyclables ou autres aménagements routiers adaptés...)
 - Mettre en œuvre des solutions de transports scolaires pour toute l'agglomération (représentant jusqu'à 24% des motifs de déplacement selon votre étude)
 - Limiter les accès aux véhicules personnels des grands pôles d'activités économiques (hors covoiturage)
- Fléchage de l'enveloppe budgétaire dédiée au contournement afin de construire des solutions favorisant l'approche multimodale des déplacements.
 - Vos analyses montrent des trajets courts entre 3km et 6km, il faudrait pouvoir les faire sans voiture.
- Préserver l'égalité d'accès à la mobilité pour l'ensemble des citoyens de l'agglomération (y compris les mineurs, personnes vieillissantes, personnes vulnérables).

Dans les prochaines décennies, nous n'aurons pas plusieurs fois l'occasion de décider de l'investissement de plusieurs dizaines de millions d'euros pour nos infrastructures dans le Cotentin.

Il s'agit de s'interroger sur les questions de mobilités globales en intégrant l'ensemble des modes de déplacement, or, la concertation ne laisse place qu'à un choix entre plusieurs routes maintenant la voiture comme principale mode de déplacement.

L'enjeu ne consiste-t-il pas à faire preuve d'une politique volontariste pour diminuer drastiquement l'utilisation des véhicules à un seul occupant ? Pour cela, comment justifier un projet d'un tel montant qui ne fera qu'inciter à poursuivre les comportements actuels ignorant les réalités climatiques de demain ? Nous n'aurons pas le choix que d'évoluer sur notre rapport « au temps », concernant l'ensemble des motifs de déplacement. En ayant une vision d'avenir réaliste, les gains de plusieurs minutes d'aujourd'hui sur nos trajets quotidiens disparaîtront en même temps que notre capacité d'accès aux véhicules personnels.

En l'état, nous ne sommes pas favorables à l'exécution de ce projet.

LE COLLECTIF DES HABITANTS DES HAMEAUX DE LA POSTELLERIE DE BAS, DE HAUT ET LES ENVIRONS DE LA RUE JULES FERRY SUR CHERBOURG EN COTENTIN. Soit 20 personnes.