

# Organisation de la concertation préalable et des réunions publiques Propositions

## *Cahier n°1*

### 1- Deux questions proposées lors de cette concertation

- Est-il opportun de faire ce projet ?
- Quel fuseau choisissez-vous ?

Deux questions formulées de différentes façons selon les intervenants, les supports ...

La première est clairement formulée dans les documents de concertation et lors des réunions publiques par Monsieur Bruno BOUSSION, le garant de la Commission Nationale du Débat Public  
**La concertation doit permettre de débattre de l'opportunité de ce projet.**

### Quelques remarques à ce sujet

- Dans le livret cité ci-dessus, une unique question est posée : "Que pensez-vous de ce fuseau?" Elle est posée 7 fois.  
Il n'est mentionné nulle part : "**Est-il opportun de faire ce projet ?**"
- Dans le dossier de concertation, page 17 Temps 1 concernant l'objectif  
Il n'est question que de recueillir des avis et des contributions sur les tracés étudiés. Il n'est pas fait mention de « **faire ou ne pas faire** ».
- Lors des réunions publiques  
Lors des 2 premières réunions publiques, seul le garant pose la question plusieurs fois.  
Lors de la 3ème réunion publique, cette question est de nouveau posée par Monsieur BouSSION, garant, mais aussi cette fois par Monsieur Axel Fortin Larivière.  
Et reprise par Monsieur Arrivé, Maire de Cherbourg.  
Le public lors de cette dernière réunion est très attentif aux questions de faisabilité de ce contournement.

### Conclusion sur ce point

La question mise en avant par le Conseil Départemental est avant tout celle du choix des fuseaux. Seul Monsieur Le Garant avec constance, la réitère.  
Ceci pose donc un problème d'honnêteté de la démarche de concertation quant aux 2 objectifs fixés que sont « Faire ou ne pas faire » et « Quel fuseau choisir ? ».

### 2- Les conditions de mise à disposition des documents

Constats : Deux documents sont accessibles sur papier, le dossier en tant que tel et l'atlas.  
Les documents annexes sur l'élaboration des fuseaux, l'analyse socio-économique le sont en ligne.

### Quelques remarques et questions à ce sujet .

1. **Pourquoi les documents annexes sur l'élaboration des fuseaux, l'analyse socio-économique ne sont pas sous format papier ?** Des informations, intéressantes, nécessaires, des références de textes quant à l'élaboration du projet s'y trouvent. La lecture en ligne de ces documents est difficile pour une partie de la population. Cela aurait permis à un plus grand nombre de personnes d'y avoir accès.

2. On aurait pu envisager dans le document principal de concertation **des renvois vers ces documents plus techniques**. Tout cela pour faciliter la lecture.

En ligne, cela aurait pu être fait par des liens hypertexte.

*Exemple pratique 1: Dans le dossier principal, page 23, 2 schémas de routes nous sont présentés.*

*Pour le premier : Largeur d'une route à 2 x 1 voie : 9 m*

*Dans le document d'élaboration sur les fuseaux, pages 20 et 21, on constate que l'emprise de la route est de 20,50 m sans compter la reconstitution de la haie bocagère, le canal d'évacuation des eaux pluviales. (1)*

**Un petit renvoi vers ces pages aurait permis d'avoir une information complète et n'induisant pas en erreur.**

*Exemple pratique 2 Dans les pages précédentes, 16 à 19, il est indiqué comment se fait le choix du type de voies. Cela permet de s'interroger sur la pertinence du choix d'une 2 x 1 voie entre la RN 13 et le viaduc au vu du trafic envisagé même avec des créneaux de dépassement.*

**Sur un projet d'une telle ampleur, toute interrogation est justifiée.**

*(1) A noter : Pendant les réunions publiques, monsieur Thirion, Directeur au Conseil Départemental, évoque pour ces routes une emprise de 50 à 70 m à Hardinvast et de 40 à 60 m lors des 2 dernières réunions publiques.*

### 3- L'information- Quelles informations ?

#### Quelques remarques et questions à ce sujet

Des documents riches au niveau iconographique, statistique. Des visuels attrayants.

- 2 détails relevés dans la présentation de la comparaison des différentes options d'aménagement (p154 à 159) jettent le trouble quand aux choix faits.

**Remarque 1 :** La diminution du trafic est identifiée rapidement grâce à la couleur de la case. Le vert foncé **correspond à une diminution de 8% et une autre de 45%**. Ces 2 pourcentages n'ont pourtant pas la même signification.

**Remarque 2 :** L'option de référence ne fait l'objet d'aucune évaluation sur le volet « **Milieus et paysages naturels** » On pourrait s'attendre à du vert foncé.

- **L'option de référence** Page 55 du dossier de concertation, C'est à dire « *une option, sans réalisation du projet avec les investissements les plus probables (maintenance, investissements modestes pour commencer à améliorer l'offre. »*

*« L'option de référence permet de comprendre les conséquences de la non réalisation du projet sur l'évolution du territoire en matière de déplacements, les besoins associés à ces évolutions, l'aggravation des dysfonctionnements ..... »*

**Remarque 3** Le ton est donné. Sans le contournement, la situation pour le Nord Cotentin sera de plus en plus difficile.

Nous en revenons sans le dire à « ne posons pas la question du bien fondé de ce contournement. Il va de soi.

**Trafic** Dans cette option, c'est à dire celle qui va servir de base de comparaison, tous les trafics sont orientés à la hausse.

**Question 1** Ces prévisions se basent sur les données du SCOT. Pourquoi uniquement sur le SCOT alors que les statistiques de l'INSEE indiquent une baisse régulière de la population jusqu'en 2070 ?

Ces prévisions se basent également sur le modèle de développement économique actuel.

A aucun moment, il n'est question d'enjeux climatiques, de la fin des énergies fossiles, de la perte importante de la biodiversité, des problématiques liées à l'approvisionnement en eau... De l'impossibilité d'électrifier la majeure partie du parc automobile (quantités de métaux rares nécessaires, dépendance de la France quasi totale pour leur fourniture, production électrique très insuffisante en 2035 - voir toutes les études actuelles-)

**Question 2** : Alors pourquoi uniquement raisonner à partir du modèle actuel de développement ?

#### **Aménagements en cours et services mis en place sur la CAC**

La part modale du vélo double en 2033. Nous passons de 1 à 2 %.

Le plan vélo du Cotentin 2023-2028, voté en décembre 23, envisage une part beaucoup plus importante : 6,5 % en 2026 et 12 % en 2030.

**Remarque 4** Une erreur qui a des conséquences sur les choix que nous avons à faire.

Question 2 Pourquoi ne pas avoir pris en compte cette évolution importante ?

#### **Aménagements envisagés pour cette option de référence :**

- une requalification des RD22 et RD56 par des travaux de sécurisation ....  
C'est tout. Aucune alternative concernant d'autres modes de déplacement, de contraintes envisageables (1), d'organisation incitative des déplacements ... Aucun projet alternatif cohérent !
- Lors des réunions publiques, les réponses sur les aménagements prévus au cas où le contournement ne verrait pas le jour sont floues sinon absentes.

**Remarque 5** Sans projet de contournement, les problèmes actuels de déplacement, d'attractivité, de santé, seront identiques pour ne pas dire plus importants, puisque les scénarios retenus tiennent tous compte d'une augmentation de la population et des déplacements dans le Nord Cotentin. Implicitement, le document n'incite pas à se poser la question « faire ou ne pas faire ».

**Question 3** Pourquoi n'est-il pas envisagé des alternatives au contournement ?

**Remarque 6** Si la voiture individuelle restera très certainement un moyen de déplacement, elle pourrait n'être qu'un recours dans des situations particulières qui sont à envisager. Sans restriction des déplacements mais avec la mise en place de trains omnibus sur l'axe Carentan - Cherbourg, un développement des lignes de bus du Cotentin, avec plus de lignes, des fréquences plus élevées, un réseau de pistes cyclables sécurisé qui permette aux enfants et adolescents de l'utiliser, des bords de routes sécurisés pour les piétons adultes et scolaires dans les communes périphériques ...Ce ne sont que quelques idées qui nécessitent d'être travaillées. Des services sont compétents au Conseil Départemental pour y travailler. Sans compter les ressources en France et à l'étranger.

(1) Exemple : En suisse, des entreprises n'acceptent sur leur parking que les véhicules qui pratiquent le covoiturage.

- **Le barreau dit « des Vindits ou du Thivet »**

Ce barreau est évoqué dans **une délibération du conseil de CAC du 29 juin 2021**, puis dans un **communiqué de presse du 21 janvier 2021**, co-signé par le Porteur du projet de contournement, le Conseil Régional, la Communauté d'Agglomération du Cotentin et la Ville de Cherbourg en Cotentin.

**Question 4** Pourquoi cette voirie structurante (tout en ne faisant pas partie du protocole de financement) n'est pas indiquée sur les cartes des fuseaux tout en étant systématiquement intégrée dans tous les calculs de trafic, cartes, tableaux ... ?

**Question 5** Pourquoi ce projet de voirie n'a été abordé en réunion publique qu'après l'insistance de 2 intervenants dans le public ? Sans obtenir d'ailleurs de réponse claire.

#### 4- Les réunions publiques

Les réunions publiques sont organisées pour informer et répondre aux questions. Ce n'est pas un débat.

**Question 1** Pourquoi ne permettent-elles pas le débat puisqu'il s'agit d'avoir un avis sur le bien fondé d'un projet de contournement et si oui, sur quel fuseau se porte notre choix ? N'est ce pas dans le débat (contradictoire) que peut se former une opinion libre et éclairée ?

- **A la tribune**

Elus et salariés du Conseil Départemental défendent le projet. Monsieur Le Maire de Tollevast, représentant du Président de la CAC, Monsieur Le Maire d'Hardinvast, qui accueille la réunion, Monsieur Jean, Conseiller Régional, représentant du Président du Conseil Régional, font le panégyrique du projet de contournement.

A l'Agora, à la tribune, les mêmes personnes avec le même rôle. Monsieur le Président de la CAC, David Margueritte, encense ce projet tant attendu. Seul Monsieur le Maire de Cherbourg en Cotentin sera sur la réserve.

A l'Espace René Le Bas, les mêmes intervenants ou leurs représentants. Avec les mêmes prises de position en faveur du projet. Seul Monsieur le Maire de Cherbourg met l'accent sur ces questionnements. Cette réunion sera marquée par une nouveauté : Les représentants du Conseil Départemental rappellent plusieurs fois la première question : Faut-il faire ou ne pas faire ce projet ?

**Remarque 1** : Les prises de parole officielles à une exception près, encensent le projet.

- **Le droit de relance**

Lors de chaque réunion publique, le droit de relance n'est pas possible.

Exemples où le droit de relance du public aurait permis une meilleure et plus complète information

- Il a fallu attendre la 3ème réunion publique pour qu'une réponse très partielle sur le barreau du Thivet soit apportée alors que la question avait été traitée à l'Agora d'une façon très superficielle et contestable.
- Les questions sur l'agriculture n'ont eu que des réponses approximatives. Il apparaissait clairement que les intervenants ne connaissaient pas ce sujet. (Référence à la réserve foncière du Bigard par exemple)
- La réponse à la question sur l'absence de réunion publique dans la Hague n'a pas été satisfaisante. « Il n'y a pas de salle pour accueillir une telle réunion ». Ce qui est faux bien entendu. Urville-Nacqueville, Tonneville ont sur leur territoire des salles aussi grandes que la salle d'Hardinvast.

- **Question 2** Comment envisager une information digne de ce nom, si l'on ne peut pas demander à l'intervenant de préciser sa réponse quand on estime qu'il n'a pas répondu ou répondu à côté ?

- **Temps de parole pour le public**

A Hardinvast : 10 % de parole pour le public, 90 % pour les personnes qui portent le projet ou le financement.

A l'Agora, le temps de parole de la salle sera plus important mais sans être équilibré.

A l'Espace René Le Bas, nous nous approcherons de l'équilibre.

- **Pluralité des points de vue - Information plurielle**

**Remarque 2** Aucune association environnementale, de mobilité, de cadre de vie et aucun syndicat ayant un intérêt pour le projet ne sont présents à la tribune. Le contraire aurait permis d'apporter d'autres éclairages sur le projet au public.

**Remarque 3** Cette demande avait été faite au Conseil Départemental par la Coopérative Citoyenne avant la concertation.

**Remarque 4** Avant la concertation préalable, la Coopérative Citoyenne avait demandé que des points de vue de ces associations ou syndicats soient publiés dans les documents mis à disposition du public. Cette demande n'a pas abouti.

- **Copil**

Seules deux associations représentatives ont participé aux COPIL.

**Question 3** Pourquoi deux seulement, l'ARSOC, une association qui milite depuis longtemps pour cette rocade, et une association de commerçants ?

**Question 4** Qui a déterminé leur représentativité ?

## **5- Les lieux des réunions publiques, des permanences, une table ronde ...**

La Hague est au cœur du projet de contournement.

Sainte-Croix-Hague et Acqueville sont aujourd'hui traversées par la RD 22 avec un trafic de 10 300 véhicules/jour et des transports exceptionnels dont ceux de combustibles nucléaires qui génèrent des difficultés de circulation, donc des risques importants.

Tonneville et Flottemanville-Hague sont 2 communes déléguées au cœur de 4 des 6 fuseaux S/O. (excepté SO4 et SO5). La commune de la Hague n'accueille aucune réunion publique. Une seule permanence en mairie.

**Remarque 1** Les élus de la Hague et de nombreux habitants de la Hague ne comprennent pas ce choix.

**Question 1** C'est une des communes les plus concernées par ce projet. Pourquoi le Conseil Départemental n'y a-t-il pas organisé une ou des réunions publiques ?

Une réponse autre que celle apportée en réunion publique (absence de salle) doit être apportée.

**Remarque 2** Le Conseil Départemental a fait le choix de tenir des permanences dans des centres commerciaux.

**Question 2** C'est un choix qui peut se justifier, encore faut-il le faire. Mais pourquoi la presse n'a-t-elle pas été informée des dates et heures ?

**Remarque 3** Une table ronde, espace de débat, devait avoir lieu pendant cette concertation préalable. Elle n'est plus programmée.

**Question 3** Qui aurait-elle concerné ? Pourquoi a-t-elle été abandonnée ?

## **6- Une information plurielle et des pistes pour résoudre les problèmes identifiés par le porteur du projet et les financeurs. Propositions**

Le Conseil Départemental aurait pu proposer

- Une information plurielle tant à l'écrit que lors de réunions publiques.
- Des réunions d'information au plus près des habitants. Et c'est possible et avec succès. La Coopérative Citoyenne a organisé une réunion à Tonneville et une autre à Sainte-Croix-Hague. Deux communes où les problématiques face au contournement sont très différentes.
- Des balades découvertes pour permettre à toute personne intéressée d'aller sur le terrain. Les cartes, les dossiers, c'est nécessaire mais insuffisant pour se faire une idée des lieux.
- Une réunion globale sur la Hague autour des problématiques qui semblent contradictoires sur cette commune mais qui ne le sont peut-être pas.
- D'associer d'autres acteurs, associatifs, syndicaux lors des Copil.
- La participation de scientifiques à la tribune.

- La participation des spécialistes du Conseil Départemental en matière d'agriculture, de santé, de cadre de vie .... lors des réunions publiques. Ils auraient pu répondre précisément aux questions.
- Un ou des projets alternatifs au contournement à partir des évolutions de population envisagées dans le SCOT.
- Un ou des projets tenant compte de la crise climatique, de la fin des énergies fossiles ...
- Un ou des projets prenant en compte les données de l'INSEE qui ne vont pas dans le même sens.
- D'attendre l'évaluation de la mise en service du BNG, de pistes cyclables ... pour engager cette concertation.
- D'organiser une convention citoyenne sur le modèle de celle sur le climat.
- Des formations sur les enjeux de l'artificialisation des sols, sur la ZAN (Zéro artificialisation nette), sur la problématique des zones humides et de leur compensation, sur lois existantes concernant les les grands projets ...
- des débats (comme la table ronde prévue à la Cité de la Mer mais non organisée)

**En conclusion**, nous avons assisté lors de ces réunions à un plaidoyer en faveur du projet de contournement.

Du côté des porteurs de projet, l'information plurielle n'a pas eu le droit de cité.

Seules les questions du public ont permis d'avoir d'autres éclairages sur le projet.

Dans cette période de crise démocratique que tout le monde déplore, dont beaucoup s'inquiètent, la façon dont a été organisée cette concertation préalable n'a pas apporté une information plurielle.

Elle n'a pas permis une écoute réelle et des échanges constructifs entre opposants, sceptiques, dubitatifs, inquiets ou favorables au projet de contournement.

La défiance est présente. Peut-être a-t-elle même grandi.

A de nombreuses reprises et dans des lieux différents, nous avons entendu : « *A quoi bon ! C'est déjà décidé !* »

**Contact :** [contact@coopcitoyenne.fr](mailto:contact@coopcitoyenne.fr)

**Site :** <https://coopcitoyenne.fr/>