



Contournement Sud Ouest de Cherbourg : un projet inutile et inadapté

Les Écologistes de la Manche - Europe Ecologie Les Verts, ont pris connaissance des documents du dossier soumis à la concertation préalable.

Présents aux réunions publiques sous l'égide de la commission nationale du débat public, ils ont entendu les motivations des porteurs du projet ainsi que les réactions positives et négatives du public venu nombreux à celles-ci.

1- Sur les finalités affichées : nous notons que celles-ci sont de nature différente et que donc les six faisceaux proposés répondent **chacun partiellement à ces finalités et qu'aucun ne répond à l'ensemble des finalités énoncées. De telle sorte que l'opportunité de cette nouvelle route peut légitimement être interrogée.**

S'agit-il de diminuer la pression de la circulation dans le centre de Cherbourg et particulièrement le secteur de la gare ? dans ce cas la baisse de 3 000 véhicules par jour qui serait permise par la nouvelle route semble dérisoire au regard des 37 000 véhicules qui resteraient. Pour diminuer plus significativement le flux de véhicules dans ce secteur d'autres solutions pourraient être avantageusement envisagées.

S'agit-il de faire baisser le flux de véhicule sur la longue chasse et de diminuer l'accidentologie constatée ? Là encore la nouvelle route ne ferait que déplacer la circulation sans apporter de réponse aux points noirs accidentogènes de « la longue chasse » qui doivent recevoir un dispositif approprié.

S'agit-il de desservir les zones commerciales de Tollevast et de Bénécière à Equeurdreville, voire rejoindre l'avenue du Thivet ? la question se pose alors de savoir si l'on doit continuer voir se développer ces zones dans un contexte de surconsommation et qui ne répond à aucun besoin avéré de la population.

S'agit-il de rejoindre le centre de la Hague ? Dans ce cas il est difficile de comprendre pourquoi se rapprocher de l'agglomération pour réaliser un viaduc, alors qu'une étude pour aménager la route actuellement empruntée par les convois entre Delasse et Couville, pourrait sans doute mieux répondre à cette demande, en contournant le bourg de Saint-Martin-le-Gréard et aménageant le passage de la voie ferrée à Couville.

2- Impact écologique du projet : Il faut se référer à la charte de l'environnement annexée à la constitution française qui en fait une norme supérieure en terme juridique. De ce fait il convient d'évaluer l'intérêt du projet au regard de la nécessité de préserver les espaces naturels ou agricoles. Le projet impacterait fortement, quel que soit le faisceau envisagé et particulièrement le faisceau « est » pour lequel il n'est pas proposé d'alternative, de nombreuses zones de bocage extrêmement riches en matière de biodiversité. La route créerait une discontinuité écologique ne permettant pas aux espèces animales de se déplacer et se reproduire sans dommage. Les arbres et les prairies naturelles sont d'un grand intérêt pour piéger le carbone et retenir l'eau et concourent à sa qualité. **En outre le projet détruirait tout au long du parcours une quantité importante de zones humides.** La compensation de ce type de milieu est de l'avis des spécialistes quasi impossible.

Ainsi les zones de captage d'eau des versants de la divette seraient perturbées, avec des conséquences sur la fourniture d'eau potable pour la population de Cherbourg.

3- L'impact paysager est également à prendre en compte. La physionomie du paysage tout au long et particulièrement dans sa première partie pour laquelle il n'est pas prévu d'autres options, serait fortement modifiée. **La topographie implique des excavations extrêmement importantes et des remblaiement tout aussi importants** de l'ordre de 20 mètres, pour maintenir une pente de l'ordre de 6 ou 7%. La réalisation de l'ouvrage d'art surplombant la Divette implique également des aménagements supports de chaque côté qui auraient de graves conséquences et s'étendraient sur près d'un kilomètre.

Le dossier est muet sur la largeur nécessaire de la route à certains endroits. Ainsi compte tenu des pentes qui resteraient après les terrassements il y a de fortes présomptions pour que des tronçons à trois voies soient en continu sur de longues distances pour permettre le dépassement des véhicules lents. De la quantité de ces zones de dépassement dépendra la largeur qui avec les aménagements des accotements serait nécessaire. Il n'est pas fait état dans le dossier puisque l'étude ne va pas jusqu'à ce niveau de détail des aires de délestage en descente pour permettre aux camions en difficulté de freinage de se diriger vers des « bacs à sable ».

4- Impact sur l'activité agricole : **le dossier indique une perte de terre agricole de 50 à 60 hectares, ce qui est déjà en elle-même irrecevable au moment où la préservation des terres agricoles est une nécessité réaffirmée à tous les niveaux des aménagements du territoire.** De nombreuses exploitations seraient impactées. Soit des champs seraient traversés rendant parfois l'exploitation de ces terres impossibles si les espaces résiduels ne permettent pas une exploitation rationnelle. Soit dans le cas de l'élargissement des routes existantes, une emprise telle et compte tenu de l'interdiction qui sera faite aux engins agricoles d'emprunter la nouvelle qui devra comprendre la réalisation de voies parallèles pour accéder aux surfaces agricoles. La route constitue pour les exploitants agricoles et les riverains une barrière qui ne pourrait être contournée qu'en effectuant des distances allongées dont on ne connaît pas l'ampleur actuellement.

En outre et c'est certainement l'aspect qui n'a pas été suffisamment étudié à ce jour ; l'aménagement foncier (remembrement). Celui-ci sera rendu nécessaire pour compenser la perte de surface subie par les agriculteurs. Certes il existe une réserve foncière de 80 hectares provenant de la ferme du Bigard propriété du département qui n'a pas été remise en location. La position géographique de ces terres rend la redistribution sur toute la longueur de

la route envisagée, par le biais de l'aménagement foncier particulièrement délicate (procédure longue et coûteuse) qui apparaît disproportionnée à la finalité de la route.

5- Diminution du trafic : L'étude fait état de simulation de trafic en augmentation alors que rien de vient corroborer cette affirmation. Il est également indiqué des chiffres de population en augmentation alors que ceux de l'INSEE disent exactement le contraire.

Les chiffres actuels de trafic montrent qu'en effet certaines voies sont à ce jour très encombrées surtout aux horaires de prise et de retour du travail. Mais **l'étude sous évalue très largement l'effet de la politique de transport en cours de réalisation par la CAC. La mise en place d'une nouvelle offre de transport en commun « cap cotentin » qui rencontre un succès croissant, non encore évalué.**

La mise en œuvre sur Cherbourg en Cotentin du « BNG » dont l'effet sur les changements d'habitude des citoyens ne peut pas encore être évalué. Il y a le plan vélo en œuvre sur quelques années encore qui vise un objectif de 6% d'usagers quand l'étude ne reconnaît la part cycliste qu'à 1%.

Le projet de ferroutage lui aussi devrait permettre d'avoir moins de camions sur les routes. Une nouvelle route favorise toujours l'utilisation de la voiture et ne réduit jamais le trafic.

Une action volontariste des principaux employeurs EDF, ORANO, Naval Groupe à l'égard de leurs employés pour favoriser l'utilisation des transports en commun pourtant mis à disposition et le covoiturage, aurait un effet bien supérieur, sur la circulation aux heures de pointe et sur l'échappement des gaz à effet de serre que la route de contournement. De plus la mise en œuvre serait plus rapide et moins onéreuse.

En ce qui concerne l'accidentologie de certaines routes. Il n'est pas acceptable de devoir attendre une hypothétique voie de contournement, plutôt que d'entreprendre dès aujourd'hui les mesures permettant la sécurisation de ces points noirs. Le département de la Manche possède un des réseaux routiers les plus importants de France, qu'il a bien du mal à entretenir, ajouter une route inutile est une gabegie.

6- Expansion économique : Parmi les objectifs de la voie de contournement et pour certains élus du territoire la route doit permettre de redynamiser certaines zones d'activité en désuétude (bénécière) ou d'accroître encore celles déjà très actives (Tollevast) ou encore d'améliorer l'accès à la zone des vindits, la polyclinique, le SDIS, la future école des infirmiers (e). Cette vision datée du monde se confronte avec la nécessité aujourd'hui d'avoir une vision globale des aménagements à faire pour répondre aux besoins réels de la population et non de les susciter par la présence d'enseignes nationales, au détriment de celles existantes ; les capacités économiques n'étant pas extensives.

Compte tenu de l'ensemble des documents analysés et des échanges lors des réunions publiques, le projet envisagé n'apporte pas la preuve qu'il peut répondre aux objectifs fixés. Le projet occasionnera de graves dommages à son environnement sans apporter d'avantages significatifs. La compensation est ici impossible. **Pour les écologistes de la Manche, le projet doit être abandonné au profit de la mise en place d'alternatives sécurisant les voies existantes et renforçant l'offre de mobilité alternative, qui pourront être mises en place plus rapidement au bénéfice des habitantes et habitants.**