

CONTRIBUTION A LA CONCERTATION CONCERNANT LE PROJET DE ROCADE SUD-OUEST DE CHERBOURG

En 2019, la Région, le Département, l'Agglomération du Cotentin et la Ville de Cherbourg-en-Cotentin ont **unanimement** souligné l'absolue **nécessité de réaliser le contournement Sud-Ouest** de Cherbourg. J'en témoigne pour avoir personnellement rencontré les principaux acteurs concernés par ce projet, en tant que membre fondateur et secrétaire générale de l'ARSO. Leur position commune a été officiellement confirmée en 2021 par la **signature d'une convention** entre ces 4 acteurs, incluant le maire de CEC. Aujourd'hui, revirement à 180 ° du maire de Cherbourg-en-Cotentin qui, non seulement se désengage mais affiche son opposition, après avoir finalisé son projet de BNG grâce au concours de l'Agglomération du Cotentin.

Il s'agit d'un changement de politique majeur, de nature à interroger tous les citoyens et que le MoDem a choisi de questionner, en tant que tel, en soulevant notamment 5 points, dans le cadre de la présente « contribution d'acteur » prévue par la procédure.

Penser maintenant, le projet de Rcade SO est nécessaire pour préserver **l'avenir du principal pôle économique de la Manche, d'intérêt régional, voire national**. Souvenons-nous : comment le port de Cherbourg aurait-il pu se développer sans un raccordement à la RN13 qui contourne Cherbourg à l'Est ? Et puisque c'est aujourd'hui à l'Ouest que se situent les futurs enjeux majeurs d'attractivité : le prévoir et l'assurer- en le faisant sur les *bases factuelles* aujourd'hui disponibles - est donc un impératif des politiques.

Naturellement, le projet se doit absolument de créer **le moins d'impacts possibles** sur l'habitat, les milieux naturels, l'agriculture et le paysage et de compenser ceux qui s'avéreront nécessaires. Nous pensons et souhaitons qu'il puisse ainsi contribuer à une prise en compte améliorée de l'environnement. Souhaitant, nous aussi, le développement des transports en commun et des circulations douces, nous pensons que le projet de rocade SO les favorisera, en même temps qu'il sera porteur de développement économique, d'une amélioration de la sécurité et de mieux vivre pour les habitants du Nord Cotentin.

1 - Fonder sur des bases scientifiques solides certaines hypothèses structurantes est impératif.

La thèse, aujourd'hui reprise par la municipalité de Cherbourg-en-Cotentin, selon laquelle, le contournement Sud-Ouest serait : « *un projet du passé, méconnaissant l'évolution des attentes des citoyens dans l'avenir* » n'est, à ce stade, qu'une simple affirmation, en l'attente d'éléments méthodologiques et de justifications scientifiques réellement étayées.

1) *Inférer de la date du lancement du projet qu'il serait nécessairement dépassé est inexact :*

D'abord parce que les esquisses de projets initiaux ont été très substantiellement remaniées (abandon d'une 4 voies, par exemple) et ce, à plusieurs reprises. Ensuite, parce que diverses études nouvelles sont venues enrichir le dossier, au fil des étapes. Enfin, parce qu'à l'issue de la présente concertation publique, les prochaines phases d'études prévues par la procédure permettront précisément d'approfondir ou d'investiguer des aspects qui n'auraient pas été considérés ou qui l'auraient été insuffisamment.

2) *Présumer les attentes citoyennes d'un futur assez lointain (2045) est hypothétique, voire purement spéculatif.*

Affirmer ne suffit pas, se borner à poser des questions vagues, non plus : un minimum de bases scientifiquement fondées est indispensable pour le justifier. Car énormément de facteurs et de paramètres entrent en ligne de compte. Or actuellement, rien n'est précisé de ce qui viendrait étayer cette hypothèse d'évolutions radicales des attentes sociétales et des comportements. *Quelles seraient exactement ces attentes ? Sur quelles bases scientifiques ont-elles été dégagées ? Selon quelle méthodologie et avec quelles garanties de robustesse ?*

C'est pourquoi nous demandons, soit que les tenants de cette thèse publient les données factuelles indispensables pour avancer cela, soit que les pouvoirs publics se saisissent de ce thème d'étude, en vue d'éclairer la décision finale.

2 – Réaliser le contournement SO et développer transports collectifs et circulations douces ne sont pas alternatifs mais complémentaires.

La politique de Cherbourg-en-Cotentin tend à réduire l'usage de l'automobile en centre-ville en développant l'offre de transports en commun et les circulations douces. Nous souscrivons également à ces objectifs, dans l'intérêt des habitants, de la qualité de la vie et de l'écologie.

Mais son impact - dont l'*effectivité réelle* devra être mesurée avec soin - ne doit être ni surestimé, ni présenté comme rendant caduc un contournement extérieur, pour plusieurs raisons factuelles.

1) *Si cette politique est de nature à réduire des flux à destination de la Ville, elle ne résout en rien les problèmes de **circulations de transit** vers l'Ouest :*

Celle passant sur les hauteurs ne sera guère concernée par ces changements intra-urbains ; celle traversant la ville en pied de collines, ne sera pas sensiblement réduite, à cause des ruptures induites dans les trajets domicile-travail, en cas de recours aux transports collectifs.

2) *La substituabilité de ces offres nouvelles est toute relative, à la différence de ce que la municipalité de CEC veut afficher :*

Les analyses doivent bien mieux intégrer la prépondérance de *trajets liés à l'activité* ainsi que leur cumul fréquent avec d'autres besoins de la vie courante.

- L'apport des *circulations douces* restera marginal, pour des raisons liées aux contraintes des lieux (relief, météorologie), de durée des trajets ou de d'usages multiples (on ne dépose pas plusieurs enfants ou ne fait pas de courses importantes à vélo...).

- Le développement de *l'offre de transports collectifs* (meilleures dessertes urbaines et meilleure articulation avec les réseaux de l'Agglomération) apportera d'utiles améliorations, à saluer, mais, là encore, l'élasticité de la substitution restera freinée, tant par les contraintes horaires que par le besoin de souplesse « sur mesure » des personnes qui se déplacent.

- Les transports organisés par certaines (grandes) *entreprises* n'offriront qu'une alternative restreinte en raison de contraintes encore plus strictes pour chaque usager, individuellement ; raison pour laquelle nous appuyons parallèlement toutes les solutions facilitant le co-voiturage.

Puisque le soutien de l'activité économique - souhaité par tous - continuera d'induire de fortes **circulations de transit**, nous partageons en réalité le même intérêt objectif à *détourner celles-ci du centre-ville*, grâce à la rocade Sud-Ouest dont l'absence aurait des répercussions indésirables sur la politique urbaine souhaitée et engagée. En outre, en déplaçant vers elle le trafic automobile actuel empruntant de petites routes rendues dangereuses, la rocade SO permettra de les requalifier au profit de la circulation des vélos et de la randonnée.

3 – Mieux prendre en compte l'évolution de l'activité économique est capital.

Le dossier montre la part *majoritaire* des trajets liés à l'**activité professionnelle** dans les déplacements : que ce soit entre l'Est (Val de Saire inclus) et l'Ouest, ou bien entre le Sud-proche et l'Ouest, d'autre part. Il faut aussi relever que nombre de ces déplacements sont de type *mixte* : combinant trajets domicile-

travail avec courses, démarches diverses et exigences de vie familiale, ce qui implique plusieurs discontinuités dans un temps fortement contraint, difficilement compatible avec le recours systématique à des transports en commun.

La prise en compte des **perspectives d'évolution de l'activité** est donc **primordiale** pour évaluer objectivement le *besoin de contournement SO*.

Ce lien direct entre voirie et activité est d'ailleurs déjà amplement *démontré* à Cherbourg par le rôle de la voie de contournement Est (dite de desserte portuaire) sans laquelle le développement du port TransManche et du port industriel aurait été obéré, par asphyxie.

Le *critère d'activité* est donc plus pertinent que celui de la démographie dont la baisse est discutée et d'ailleurs toute relative dans le Nord Cotentin. En effet, même si la population globale devait stagner, dès lors que l'activité croît, le volume de déplacements induits ne baissera pas, au contraire.

Or cette question-clé de l'activité économique semble avoir été moins investiguée ou insuffisamment pondérée jusqu'ici dans les études du projet : *elle doit donc être rapidement mieux analysée*.

D'autant plus qu'on observe aujourd'hui que les principaux générateurs d'activité – industriels ou de services - affichent des perspectives à la hausse, tant à Cherbourg-Ouest que dans la Hague, tandis que de très importants chantiers s'annoncent, générant durablement de gros trafics induits.

Toutes les collectivités locales – dont Cherbourg-en-Cotentin – poussent très fortement vers le développement de l'attractivité et de l'activité du territoire. Afficher, à la fois, la volonté d'accroître l'activité et une opposition à la rocade est contradictoire.

Comment pourrait-on répondre à ces besoins, en sécurité, sans une voirie calibrée et adaptée ?

4 – Revenir aux fondements de la Rcade SO et du choix de fuseaux

1) *Le contournement Sud-Ouest de Cherbourg-en-Cotentin répond à 2 grands objectifs :*

- *Écarter* de la ville une importante *circulation de transit* liée aux nécessités diverses de l'activité économique, en perspective de croissance ;
- *Sécuriser la circulation routière* rendue toujours plus dangereuse par la sur-utilisation actuelle - en l'absence d'un contournement sûr - de petites voiries au profil inadapté (exemple-type de la Longue Chasse).

Ces objectifs doivent naturellement être atteints en minimisant les impacts sur les milieux naturels, l'agriculture et la vie résidentielle ; tel a d'ailleurs été l'objet des révisions successives opérées par rapport aux esquisses initiales.

2) *Le choix de fuseaux doit bien intégrer les contraintes de desserte :*

- *Une option « Grand Sud » n'apporte pas de vraie réponse :*

Un tracé via les RD 56 et 22, par ex, se situe déjà trop au Sud pour capter la circulation traversant la ville ou empruntant aujourd'hui de petits itinéraires sauvages. En outre, les services du Département soulignent l'accidentologie de ces 2 axes, en dépit d'aménagements récents et non extensibles.

Par ailleurs, pour des raisons de sécurité, il est très important de disposer d'un itinéraire fluide supplémentaire issu de La Hague (évacuation nécessaire ou acheminement de secours, par ex), situé au Nord, mais sans passer par Cherbourg, très vite engorgé.

- *Un contournement SO efficace ne peut avoir d'autre origine que le secteur de la jonction entre la RN 13 et le contournement Est existant (zone portuaire) :*

À partir de ce point, les dernières études les plus affinées ne retiennent qu'un seul fuseau possible pour le secteur Est : le *fuseau SE*. Si, à l'extrémité de ce segment, le franchissement très sensible de la vallée de la Divette appelle d'évidence les plus grandes précautions environnementales, sa réalisation est indispensable. Car, son absence signifierait l'absence de toute option sérieuse à l'existant défectueux (transit par le centre-ville ou itinéraires inadaptés), en mode dégradé de surcroît, du fait des perspectives d'activité ou de grands chantiers.

- *Le choix ouvert entre 6 variantes de fuseaux pour le secteur Ouest de la Rocade doit combiner minimisation des impacts et maximisation des dessertes :*

- Le fuseau SO 5 ne peut être retenu car il laisse de côté les activités de l'Ouest cherbourgeois.

- La comparaison multicritères des 5 autres variantes oriente vers le **fuseau SO 1** qui tend à concilier ces 2 aspects essentiels, grâce au barreau de Bénécère, tout en ajustant l'option étudiée en 2012.

Ce fuseau est préférable aux variantes SO 2 et, a fortiori, SO 3 moins adaptées à la desserte de La Hague. C'est aussi le cas de la variante SO 5 - cohérente et meilleure pour une desserte fine des zones d'activités de l'Ouest - mais de plus confrontée aux contraintes d'être au contact direct de zones plus sensibles ou urbaines plus denses.

*3) Le cas spécifique de la desserte des **zones d'activité de l'Ouest** de la Ville interroge.*

Les choix d'urbanisme de Cherbourg-en-Cotentin ont fortement développé de nouvelles zones multi-activités, dans des secteurs relativement enclavés tels que les *Fourches*, le *Thivet* ou *Bénécère*. Elles accueillent, en particulier, des services exigeant une desserte fluide et rapide : le SDIS-Ouest ou la Polyclinique, 2^{ème} pôle sanitaire de l'agglomération. Et comptent aussi quelques entreprises aux activités sensibles.

Consciente de ces fortes contraintes, la municipalité de Cherbourg-en-Cotentin a pris l'engagement ferme de réaliser le **barreau du Thivet**, relié à la future voie de contournement Sud-Ouest. En écartant l'hypothèse que ce barreau serait réalisé sans la rocade - puisque déboucher au milieu de nulle part serait un non-sens - *quelles dispositions précises et concrètes seraient prises par les pouvoirs publics afin de résoudre toutes les difficultés auxquelles devait répondre le barreau du Thivet, dans l'hypothèse où la voie de contournement Sud-Ouest ne serait pas réalisée ?*

5 – La conduite du projet doit bien intégrer le besoin légitime des communes concernées de construire des logements ou équipements structurants.

Le Nord Cotentin bénéficie actuellement d'un haut développement économique et industriel, d'un taux de chômage bien inférieur à la moyenne nationale ainsi que de **fortes perspectives de créations d'emplois**, en particulier celles récemment confirmées par Orano.

Ces perspectives sont très importantes pour tout le secteur et pour le Département de la Manche. Mais on observe parallèlement que l'offre actuelle de logements peine à répondre pas à ces hausses d'activité envisagées.

Dans la mesure où la loi ZAN limite les possibilités d'artificialisation des sols, donc de capacités de construction, certains élus semblent craindre que l'artificialisation – même très mesurée – requise pour réaliser la rocade, risque de pénaliser leurs projets de logements ou d'équipements structurants. Soit qu'elle soit compensée par des terrains pris sur leur territoire, soit que les terrains nécessaires se voient comptabilisés dans le décompte des surfaces restant disponibles à la construction.

C'est pourquoi il est important de souligner qu'*il est parfaitement possible de résoudre cette difficulté* en déclarant le **projet de contournement SO de Cherbourg-en-Cotentin, au minimum comme d'intérêt régional - ce qui figure déjà dans le SRADDET - voire, plus justement, d'intérêt national**, ce qui correspond mieux à la réalité, les extensions d'Orano ayant très clairement une utilité nationale .

Le MoDem de la Manche saisit enfin cette occasion pour saluer l'organisation et la tenue de la concertation publique, dans son esprit comme ses modalités, y compris lors de réunions publiques d'un grand intérêt d'échanges. Sur ce dernier point, il regrette toutefois la non-tenue d'une réunion dans La Hague, particulièrement concernée.

Carole BOISNEL - Présidente du MoDem de la Manche
modem50@lesdemocrates.fr