



Pour une prise en compte des mobilités actives dans le débat sur le contournement

Cahier d'acteur de Vélorution Cherbourg sur le Contournement Sud Ouest de Cherbourg

L'association **Vélorution Cherbourg** a pour objet de *promouvoir sous toutes ses formes l'utilisation de la bicyclette et tout autre véhicule à propulsion humaine comme moyen de déplacement*. Son périmètre d'intervention est l'Agglomération du Cotentin.

Vélorution Cherbourg remercie le Conseil Départemental de l'avoir associée très en amont au projet. **L'association a insisté dès le début pour que l'accent soit mis sur la recherche de solutions aux problèmes de mobilité pour contourner Cherbourg par le Sud Ouest, sans présumer des solutions.** Cette demande semblait avoir été entendue mais il s'est vite avéré dès la première réunion que l'objectif était de déterminer des "fuseaux" pour une route...

Les mobilités actives sont assez abondamment citées dans le dossier de concertation, mais elles ne sont pas prises en compte concrètement :

Le choix d'une infrastructure inaccessible aux vélos

Le projet assume de **ne pas prévoir d'aménagement cyclable sur le contournement**. Un argument (p.47) est que le contournement présentera des pentes jusqu'à 6 %, mais il est facile de vérifier que le parcours par les routes existantes présente des pentes jusqu'à 10 %, et un dénivelé total bien supérieur à celui qu'induirait le contournement. Il serait donc absurde de ne pas faire profiter les cyclistes de cette infrastructure, tout particulièrement autour du viaduc.

Il faut noter que, même si le parcours n'est pas en zone urbaine (sauf SO4), il en est très proche et l'esprit de la loi est bien de prévoir un (vrai) aménagement cyclable sur ce contournement.

Enfin, **les aménagements alternatifs éventuels sont présentés de façon très vague et sans engagement ferme** (par exemple : « *Toutefois, pour assurer la jonction entre différents itinéraires modes doux, des aménagements parallèles au Contournement Sud-Ouest de Cherbourg-en-Cotentin pourront potentiellement être aménagées.*»)

Le vélo absent de la modélisation

L'objet de la consultation est d'évaluer l'opportunité du projet et le cas échéant de choisir un fuseau préférentiel. Cependant **aucun élément précis n'est apporté sur les aménagements cyclables envisagés et, de façon générale, l'effet des différentes options sur les mobilités alternatives à la voiture n'est pas étudié.**

Des hypothèses contestables quand aux parts modales et à l'évolution des trafics

Le dossier de concertation (p35) prévoit une **part modale du vélo** évoluant de 1 % en 2022¹ et 2033 jusqu'à 2 % en 2043 et 2053. D'un autre côté le Plan Vélo 2023-2028 de l'Agglomération le Cotentin, voté en décembre 2023, prévoit d'atteindre 6,5 % en 2026 et 12 % en 2030. Ces chiffres concernent l'Agglomération. **Cette incohérence est majeure** et modifie certainement le résultat des modèles et l'évaluation que l'on peut faire des scénarios. Elle pose question aussi sur la volonté réelle de l'Agglomération d'atteindre les objectifs qu'elle s'est elle même fixés.

Il est envisagé² une progression de l'utilisation des **transports collectifs** de +70 % entre 2022 et 2033 sur le réseau urbain. Or cette prévision de Cap Cotentin est pour 2025³. D'autre part, aucun progrès concernant l'utilisation du réseau TC non urbain n'est prévue. Or il est évident que l'amélioration du service a déjà permis une augmentation très importante de la fréquentation depuis 2022.

Nous notons également que les prévisions de trafic sont faites sur la base des prévisions de population très volontaristes du SCOT (+750 hab/an) alors que l'INSEE prévoit une baisse (-350hab/an) dans son scénario le plus optimiste.

Il apparaît indispensable pour la bonne information du public de **diffuser des modélisations réalisées avec d'autres hypothèses**. Il semblerait aussi raisonnable de se donner un délai de l'ordre de 18 mois pour évaluer l'impact du BNG sur les déplacements, d'autant plus que le modèle a été calé sur des données mesurées pendant les travaux et la mobilisation contre la réforme des retraites.

La position de Vélorution Cherbourg

Vélorution Cherbourg ne remet pas en cause la nécessité d'améliorer les conditions de circulation autour de Cherbourg, et ceci dans les meilleurs délais. Cependant les arguments rapidement développés dans ce "cahier d'acteur" montrent que les **mobilités actives n'ont pas été prises en compte sérieusement**, au delà des généralités, dans la conception du projet. En particulier aucun élément ne permet de comparer les fuseaux du point de vue de ce critère. Vélorution Cherbourg regrette également qu'aucun scénario alternatif à budget équivalent et mettant en œuvre un bouquet de solutions plus modestes (aménagement routiers plus ponctuels, lignes de bus, arrêts de train entre Valognes et Cherbourg, aménagements cyclables volontaristes, optimisation du fret...) n'ait été étudié. Dans ces conditions Vélorution Cherbourg considère que **le projet doit être complètement repris pour être réévalué. Ceci avec un point de vue complètement différent : la recherche de solutions à un problème de mobilité, et non la construction d'une infrastructure routière uniquement destinée aux véhicules motorisés.**

Contactez et adhérez à Vélorution Cherbourg :

cherbourg@fub.fr - <https://www.velorution-cherbourg.fr/>

1 Pourtant d'après les chiffres cités p73 de l'Évaluation Socio-Économique la part modale vélo était déjà estimée à 1,6 % en 2019

2 P84 de l'Évaluation Socio-Économique

3 Communiqué de Presse Le Cotentin/ CeC / Cap Cotentin du 02/02/2023