

## **Contournement de Cherbourg : revenir en arrière ou regarder en avant ?**

**Faut-il faire ou ne pas faire le contournement sud-ouest de Cherbourg-en-Cotentin. Et que se passera-t-il si on ne le fait pas ? A ces deux questions par lesquelles le Département de la Manche encadre la concertation préalable à la construction d'une rocade longue de 15km, la ville de Cherbourg-en-Cotentin propose d'en ajouter deux autres : que se passera-t-il si on ne réinterroge pas le projet à la lumière des annonces récentes d'extension des installations industrielles dans la Hague ? Comment intégrer à cette réflexion l'évolution future des mobilités pour imaginer un projet adapté à son temps ? Pour dessiner les mobilités de demain, Cherbourg-en-Cotentin propose de se projeter dans la 2<sup>e</sup> moitié du 21<sup>e</sup> siècle plutôt que de recycler un projet du 20<sup>e</sup> siècle.**

Les études préalables à la réalisation d'un contournement sud-ouest reprennent des données connues et bien réelles qui constatent la très forte fréquentation du secteur de la gare de Cherbourg-en-Cotentin (40 à 45.000 véhicules/jour), en limite de saturation. Elles intègrent également le développement des zones d'habitat et d'activité à l'Ouest de la ville qui réclament une issue directe vers la RN13, un shunt qui leur permettrait d'éviter le passage par la gare et améliorerait les délais d'intervention des véhicules de secours. Et elles concluent au besoin d'une rocade qui enserrerait plus ou moins largement la ville selon le fuseau retenu.

Ces études bien que réactualisées restent cependant incomplètes au sens où elles ne prennent pas en compte un certain nombre de données nouvelles. En premier lieu, l'annonce de la pérennisation et de la modernisation des installations nucléaires de la Hague par le Ministre Le Maire qui impose une remise à plat du projet.

Une première estimation fait état, au pic du futur Chantier, vers 2035, de 10 à 12000 salariés supplémentaires sur le site Orano, en plus des 6000 personnes qui y travaillent quotidiennement.

De quoi imposer une réactualisation des modèles de calcul des flux routiers en intégrant le nouveau programme d'Orano et en se plongeant dans ce que seront les modes de déplacements en 2035.

Le projet de renforcement d'Orano jusqu'au 22<sup>e</sup> siècle ne ressemblera pas au grand chantier de la Hague des années 1980-90. Plus d'un demi-siècle se sera écoulé entre les d'eux. L'exploitation du pétrole touche à sa fin, les enjeux environnementaux ont pris une place nouvelle et l'usine est devenue un site sans voiture.

Personne n'imagine qu'on puisse demain multiplier par trois ou quatre la fréquentation du CD901, le seul accès sûr à l'usine de la Hague, où les parkings sont déjà saturés. S'il faudra sûrement les agrandir, on n'imagine pas la direction du groupe nucléaire organiser un retour massif de la voiture sur son site.

Pour intégrer l'impact du chantier de modernisation/pérennisation de la Hague à son projet, le département de la Manche doit donc, en premier lieu, prendre le temps de recueillir les intentions

d'Orano en terme d'organisation future et intégrer un Plan de Déplacement d'Entreprise réactualisé. C'est une évidence.

Parallèlement, le maître d'ouvrage du Contournement Sud-Ouest pourrait en profiter pour réinterroger le Plan de Déplacement du Cotentin. Ce document apporte en effet un certain nombre d'informations sur la nature des flux qui remontent vers la Hague. Il indique par exemple que poids lourds et véhicules légers n'ont pas les mêmes provenances. Leurs trajets ne se recoupent pas totalement. S'il y a bien une sur-fréquentation des itinéraires Est-Ouest par les voitures, les camions à destination de la Hague, viennent plutôt du Sud. Un contournement de Cherbourg-en-Cotentin ne répondrait donc pas à la problématique d'accès à la Hague des transporteurs qui alimentent l'usine et alimenteront demain les chantiers. La réalité est que les trafics ne s'additionnent pas systématiquement et que les faire converger vers une route unique au Nord du département ne répondrait pas à leurs besoins.

### **Intégrer l'évolution des mobilités**

La convention qui établit le financement multipartite de cette route indique par ailleurs (Art 4, al.1), « *les études complémentaires devront prendre en compte l'évolution de la circulation envisagée dans le cadre du projet de Bus Nouvelle Génération sur Cherbourg-en-Cotentin ainsi que la nouvelle offre de mobilité du Cotentin, opérationnelle à compter de juillet 2021* ».

La desserte en bus et trains à un euro de l'agglomération du Cotentin a introduit une nouvelle offre de mobilité dans le Cotentin dont l'impact n'a pas encore été mesuré sur les trajets domicile/travail des salariés de la Hague.

Quant au Bus Nouvelle Génération qui sera mis en service en août 2024, il va alimenter lui aussi, à terme, des points d'échange intermodaux en périphérie de la ville facilitant le recours aux transports en commun pour ces mêmes salariés. Ces passagers des bus interurbains et des navettes seront autant d'automobilistes en moins.

La future offre de mobilités dans le Cotentin, - cette fois hors de Cherbourg-en-Cotentin-, devrait elle aussi, après 2026, faire encore évoluer les habitudes. Cette nouvelle phase du réseau cotentinois prévoit la réalisation de stations intermodales un peu partout, de Bricquebec à Beaumont-Hague en passant par les Pieux, Valognes et Martinvast... Chaque station intermodale permettra de passer d'un mode à l'autre (bus, vélo, voiture, navettes) et contribuera à proposer des solutions nouvelles, notamment aux salariés d'Orano.

Comme on le voit, les offres de transport sont en pleine évolution et elles continueront à s'étoffer dans les années qui viennent. Ne pas modéliser leur impact sur les flux routiers de demain conduirait de toute évidence à surévaluer la place de l'automobile dans la presqu'île à l'horizon 2030.

C'est d'autant plus important qu'un contournement ne ferait gagner que quelques minutes pour relier l'Est et l'Ouest de la presqu'île et que probablement pour cette raison, il n'aurait pour effet que de réduire de 5000 véhicules/jour le trafic devant la gare, qui oscillerait donc toujours entre 35 et 40.000.

L'expérience des autres villes ayant développé avec succès les transports en commun nous indique en réalité que c'est bien l'adoption de nouveaux modes de déplacement qui fluidifie la circulation en ville, et non l'aménagement de routes supplémentaires. A oublier cela, on prend le risque de commettre un anachronisme flagrant !

Pour l'éviter, il faut sans attendre modéliser le trafic réel attendu en prenant en compte ces données nouvelles. C'est à la lumière de ces résultats qu'on pourra collectivement prendre les décisions relatives aux aménagements routiers nécessaires.

### **Impact environnemental, agricole et foncier**

Le second champ qui reste à investiguer est celui de l'impact environnemental des tracés. Le passage dans le bocage glacérien très préservé est problématique. Quiconque a emprunté les routes de campagne qui serpentent entre la Longue Chasse, la Chasse aux Loups et la Vallée de Quincampoix le comprendra. Transformer cette voirie rurale bordée de talus plantés d'arbres centenaires en 2x1 voie porterait une atteinte irréversible à un patrimoine naturel exceptionnel.

Au-delà de ce constat, on doit aussi s'interroger sur les multiples impacts qu'aurait la construction d'un viaduc sur la vallée de Quincampoix ou vallée de la Divette. Nous sommes là au cœur de la zone de captage de l'usine de production d'eau potable qui alimente Cherbourg-en-Cotentin et une partie de la Hague.

Une zone doublement sensible puisqu'elle joue également un rôle tampon lors des épisodes de forte pluie empêchant une élévation problématique de l'eau dans la ville.

On doit également interroger l'enjeu nouveau du Zéro Artificialisation Nette. A l'heure où la préservation des milieux naturels et des terres agricoles redevient prioritaire et contraint les villes à construire du logement et à accueillir de nouvelles entreprises en étant très économes du foncier, qui sera débiteur des hectares consommés pour aménager ces 15 km de route ? La Région au titre des aménagements structurants ? Le Cotentin ? Les communes qui devront dès lors choisir entre route ou logement ?

Autre impact, celui des expropriations foncières à prévoir. La partition de fermes et de terres cultivables, est un autre problème à ne pas négliger. Entre les premiers projets de contournement et les propositions nouvelles de fuseaux du Département, une décennie voire deux se sont écoulées. Des fermes ont été transmises, se sont agrandies et leurs exploitants s'interrogent aujourd'hui légitimement sur la viabilité de leurs exploitations.

L'urgence écologique presse un peu plus chaque jour. Les sensibilités s'affirment. Le seuil d'acceptabilité diminue. Face à cela, le projet de contournement, même affiné, apparaît chaque jour un peu plus comme le produit de son époque, celle des années 80-90. L'idée selon laquelle la ville doit s'adapter à la voiture a non seulement vécu mais elle est aujourd'hui combattue. Les exemples sont nombreux de projets moins impactants pour l'environnement qui ont donné lieu à des mobilisations ayant divisé des communautés et durablement fragilisé des territoires.

### **Ne pas reproduire les erreurs du passé**

Enfin, même si le Schéma de Cohérence Territoriale du Cotentin (SCOT) et le Document d'Aménagement Artisanal et Commercial (DAAC) tels qu'ils ont aujourd'hui arrêtés ne permettent pas l'extension de zones d'activité commerciales, l'expérience a montré partout ailleurs que

l'aménagement de ces rocades péri-urbaines donne systématiquement naissance à des zones hybrides faites de parkings et de grandes-surfaces.

De nombreuses agglomérations tentent aujourd'hui d'effacer les stigmates de cette époque où la consommation était la valeur cardinale. Dans l'objectif de limiter la consommation foncière, les projets de reconquête des espaces commerciaux de périphérie pour reconstruire des quartiers mixtes résidentiels se développent partout en France. Il serait donc anachronique d'envisager de nouvelles zones d'activité

Pour ne pas reproduire les erreurs du passé, il sera nécessaire d'intégrer cette dimension « sociétale ». Les rocades desservent et font prospérer ces aménités urbaines d'un autre temps. La consommation y a gagné ce qu'une certaine conception de la ville à la Française y a perdu. Parmi les grands perdants de ce pari des années 80-90 figure également le commerce traditionnel, celui-là même qui participe au charme et la prospérité économique de nos villes. Il serait intéressant, sinon de quantifier, tout au moins d'estimer ce qu'un tel renversement des équilibres générerait comme trafic supplémentaire sur le réseau urbain et en quoi il contribuerait à déséquilibrer les flux que l'on cherche à stabiliser.

Nous devons regarder nos villes avec les yeux des générations futures. Prendre en compte autant que faire se peut les usages de demain, dans le travail, la façon d'habiter, de vivre ensemble et de se déplacer.

Cette contribution n'a pas pour objet de prendre le contrepied d'un projet dont chacun a compris qu'il visait, à l'origine, à faciliter le quotidien et à préparer l'avenir du Cotentin. Elle propose d'adopter collectivement une approche plus contemporaine des aspirations des habitants du Cotentin et plus prospective de leurs futurs modes de déplacement.

La ville de Cherbourg-en-Cotentin plaide ainsi, avant qu'un tracé ne soit choisi et qu'une décision de faire ne soit prise, pour une réactualisation du projet et de ses attendus. Il s'agit en premier lieu de réinterroger les modèles de flux routiers à la lumière des enjeux industriels comme de l'évolution des usages. Il s'agit ensuite de réévaluer l'impact environnemental et social du projet, notamment de la première partie du tracé entre La Glacière et Octeville. Il s'agit enfin de s'interroger sur le modèle urbain que l'on souhaite pour demain.

On pourrait ajouter à ces trois questionnements, la commande d'une étude complémentaire sur la ou les alternatives consistant à sécuriser les itinéraires existants. Prendre mieux en compte à la fois l'évolution des mobilités dans les décennies à venir et l'hétérogénéité des trafics (camion/ voiture ; travail/loisir, etc) pourrait faire apparaître des solutions à tous points de vue moins coûteuses et mieux acceptées.