AMENDEMENT

Article 56 du règlement intérieur

Réunion du Conseil départemental du **24 juin 2024**

Rapport **CD.2024-06-24.3-3**

**Projet de mandature 2022-2028 - Contournement sud-ouest de Cherbourg-en-Cotentin
- Suites de la concertation préalable**

Proposition d'amendement au rapport

1- Il est proposé de remplacer le paragraphe suivant

Il convient cependant de préciser que les études multicritères initiales ont bien pris en compte ces problématiques arrivant les méthodologies techniques habituelles pour ce type de projet. Les données sur l'évolution du trafic ont intégré le nouveau réseau de transports en commun du territoire, susceptible de modifier les habitudes de mobilité quotidienne, avec les hypothèses issues des documents de planification locaux, qui nous semblent réalistes. De même, l'analyse des fuseaux a pris en compte l'évolution raisonnée de l'urbanisation du territoire (dans le cadre notamment de la loi sur le zéro artificialisation nette et ses décrets d'application), dans un souci de planification équilibrée du développement, tant pour l'habitat que pour l'activité économique. L'objectif était de confirmer la faisabilité et l'opportunité de cette opération, non seulement comme une voie de desserte, mais aussi comme un support potentiel au développement urbain stratégique du territoire.

Par

Il convient de préciser que les études multicritères initiales ont essayé de prendre en compte ces problématiques. Néanmoins, au regard des nombreuses questions encore soulevées, il convient d'approfondir ces différents sujets par des études complémentaires qui présenteront plus spécifiquement :

- Des scénarios alternatifs pour le tracé EST
- Des propositions de sécurisation des axes existants à court terme quel que soit le choix définitif sur le projet de contournement
- La prise en compte des mobilités dans le nouveau contexte local : développement de l'offre de transports en commun, développement des mobilités douce, enjeux du développement du site Orano-La Hague
- L'impact sur le développement urbain d'un futur contournement

2- Et de remplacer le projet de délibération par :

- de prendre acte du bilan de la concertation préalable tel que rédigé par le garant ;
- de reporter le choix de la poursuite de l'opération du contournement Sud-Ouest de Cherbourg-en-Cotentin après une étude multidimensionnelle plus précise ;
- de reporter le choix d'un ou plusieurs fuseaux à une future réunion de l'assemblée départementale ;

- d'approuver le document « Enseignements de la Maîtrise d'ouvrage » apportant certaines réponses aux interrogations et recommandations du garant, qui devra être complété par une analyse plus complète ;

Objet

La concertation préalable au projet de contournement sud-ouest de Cherbourg-en-Cotentin portait sur deux questions :

- L'opportunité du projet : faut-il faire ou ne pas faire ce contournement ?
- Parmi les six fuseaux proposés, lequel choisir ?

L'organisation d'une consultation autour de ces questions apporte une quantité de contributions précieuses. Différentes modalités de participations étaient prévues. Outre les personnes physiques, le garant a également reçu de nombreux cahiers d'acteurs.

Si la décision sur la seconde question est reportée, le rapport présenté à la présente séance plénière nous demande d'approuver ou non la poursuite de l'opération du contournement sud-ouest de Cherbourg-en-Cotentin.

A cette même question, la concertation révèle une égalité presque parfaite entre les avis pour et les avis contre. Avec même quelques expressions « contre » en plus. Ce résultat quantitatif démontre bien que le choix de réaliser ou non, dans les conditions présentées par le Conseil départemental, cet itinéraire n'est pas évident.

Pour rappel, la base de cette concertation repose sur les études réalisées par le Conseil départemental, maître d'ouvrage, accompagné pour cela par le cabinet EGIS.

De nombreuses contributions et de cahiers d'acteurs s'interrogent sur le parti-pris par le Conseil départemental en ne laissant aucun choix, par exemple, concernant la partie Est du tracé, concernant la construction d'un viaduc pour enjamber la divette ou ne proposant pas d'alternative sans construction de voies nouvelles.

Par ailleurs, de nombreuses questions sont également posées sur l'opportunité d'une telle concertation alors que les plans de mobilité, que ce soit ceux des transports publics dans le Cotentin et à Cherbourg-en-Cotentin, ou ceux d'entreprises majeures appelées à se développer comme Orano La Hague, ne sont pas pris en compte. Que l'impact de ces bouleversements majeurs pour le secteur concerné ne sont pas encore pleinement appréhendés. Nous voyons bien, à l'échelle du pays et d'autres territoires, que la transformation sociétale sur les déplacements est majeure.

Il est également question, dans cette concertation, d'interroger le projet au regard du dynamisme économique du Cotentin.

Le garant, lui-même, pose un certain nombre de questions qui reprennent toutes ces interrogations englobant celles liées à la sécurisation, à court terme, des axes existants (impérieuse exigence de sécurité au regard de l'accidentologie), celles en lien avec la diversification des mobilités, celles qui concernent l'accès à la zone de La Hague et le grand chantier prévu sur l'usine Orano etc.

Dans le dossier de réponse annexé au rapport, toutes ces questions, celles-là même qui poussent une légère majorité de contribution à s'exprimer contre le projet, sont toutes balayées d'un revers de main. Sans que cela ne soit étayé, il est souvent répondu qu'il n'y a pas d'alternative ou que personne n'apporte d'alternatives sérieuses et crédibles.

La technicité nécessaire pour étudier ces alternatives nécessite des études complémentaires et, probablement, un autre regard que celui du seul cabinet déjà consulté. Seul le maître d'ouvrage, le Conseil départemental en l'occurrence, à la possibilité de compléter les premières études et d'élargir le choix de scénarios. Les contributions avec un résultat de 50/50 entre les « pour » et les « contre » et les cahiers d'acteur ne permettent pas qu'une décision politique éclairée soit prise. Il nous incombe donc, en tant que maître d'ouvrage, de répondre aux avis défavorables par une étude technique et chiffrée qui requestionne l'invariant viaduc et sécurise l'existant en tenant compte des dimensions sociétales induites par un projet routier de 15 km : à savoir par exemple la périurbanisation forcée et les aménagements induits

Cet amendement a donc pour objet de répondre aux interrogations légitimes nées de la concertation en cherchant à éclairer la décision par un complément d'études. La concertation est une belle démarche de démocratie participative. Néanmoins, si le porteur de projet ne prend pas à son compte les principales questions et n'en tient pas compte, quel signal envoie-t-on à celles et ceux qui se sont impliqués, nombreux, dans cette démarche ?

Fait à Saint-Lô, le 17 juin 2024