

Contournement sud-ouest de CHERBOURG-EN-COTENTIN Mai 2024



**Enseignements
de la Maîtrise d'Ouvrage**

Page laissée blanche intentionnellement

PROJET D'AMÉNAGEMENT ROUTIER – CONTOURNEMENT SUD-OUEST DE CHERBOURG-EN-COTENTIN

<p>Maître d'Ouvrage :</p>	<p>Conseil Départemental de la Manche</p> 	<p>Maison du département 98 route de Candol 50 050 Saint-Lô 02 33 05 55 50</p>
<p>Partenaire financier :</p>	<p>Région Normandie</p> 	<p>Site de Rouen 5, rue Robert Schuman CS 21129 76 174 Rouen Cedex 02 35 52 56 00</p>
<p>Partenaire financier :</p>	<p>Communauté d'agglomération Le Cotentin</p> 	<p>Hôtel de l'Atlantique Boulevard Félix Amiot 50 102 Cherbourg-en-Cotentin 02 50 79 16 10</p>
<p>Date</p>	<p>Objet</p>	
<p>Mai 2024</p>	<p>Enseignements de la Maîtrise d'Ouvrage</p>	

Page laissée blanche intentionnellement

TABLE DES MATIERES

1. PREAMBULE	7
Introduction	7
Le Maître d’ouvrage et la structure de la gouvernance.....	8
Le contexte	9
Le projet.....	10
Les objectifs	10
Les caractéristiques.....	11
L’implantation	12
Rappel des options d’aménagements	13
Quelques détails du projet.....	14
2. DEROULEMENT ET MODALITES DE LA CONCERTATION	15
Modalités de la concertation règlementaire	15
Modalités d’information et d’expression mises en œuvre.....	15
3. LES CHIFFRES LIES A LA PARTICIPATION.....	20
Statistiques des participations par modalité de concertation	20
Statistiques des réunions publiques.....	20
Statistiques des registres dématérialisés et papiers.....	20
Statistiques de la participation aux permanences, centres commerciaux, tractage.....	21
Répartition des avis par commune.....	22
Opinion sur le contournement.....	24
4. SYNTHESE DES CONTRIBUTIONS DU PUBLIC	25
Thématiques abordées	25
Principaux sujets abordés.....	26
Synthèse des avis exprimés par commune.....	45
5. QUELS ENSEIGNEMENTS TIRENT LE MAITRE D’OUVRAGE DE CETTE CONCERTATION PREALABLE ?	73
Le point de vue du Maître d’Ouvrage sur la concertation préalable	73
Une concertation complète et utile au projet.....	73
Quelques précisions sur le bilan du garant.....	73
Engagements et modalités de poursuite du projet	73
Décision de poursuite du projet.....	73

Engagements de la Maîtrise d’Ouvrage	74
6. REPONSES AUX DEMANDES DE PRECISIONS ET AUX RECOMMANDATIONS DU GARANT .	75
Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n’ayant pas trouvé de réponse.....	75
Recommandations portant sur les modalités d’association du public, sur la gouvernance du projet et sur la prise en compte des avis des participants	79
7. ANNEXES.....	82
Complétude et précisions sur le contenu du bilan de la CNDP	82

Page laissée blanche intentionnellement

1. Préambule

Introduction

Le contournement Sud-Ouest de Cherbourg-en-Cotentin est un projet routier stratégique en matière de mobilité dans le Nord Cotentin.

En effet, les contraintes identifiées dans ce secteur (topographiques, accessibilités, sécurisation des déplacements, ...) et les options identifiées en lien avec le développement planifié du territoire rendent nécessaire de porter une réflexion globale, multicritères sur l'opportunité d'une part, et d'autre part sur la faisabilité technique, économique et environnementale de cette opération.

À la lecture de ces enjeux et des objectifs opérationnels qui en découlent :

- Transport / circulation,
- Economie / urbanisme / aménagement du territoire,
- Santé,
- Milieux naturels / paysage,

il est apparu essentiel au Conseil Départemental de la Manche, Maître d'Ouvrage du projet, et des partenaires institutionnels financeurs (Le Cotentin et la Région Normandie) et associés (commune de Cherbourg-en-Cotentin) de concerter le plus largement et objectivement possible la population et les acteurs institutionnels.

C'est dans ce contexte qu'il a été décidé de solliciter le concours de la CNDP afin de cadrer cette phase de concertation alors que les dispositions mêmes du projet ne l'obligeaient pas.

Par suite de cette saisine du Département, le projet de contournement Sud-Ouest de Cherbourg-en-Cotentin a fait l'objet d'une concertation préalable qui s'est tenue sous l'égide de Monsieur Boussion agissant en qualité de garant désigné par la Commission Nationale du Débat Public.

Le présent document constitue le bilan du Maître d'Ouvrage du projet tirant les enseignements de la concertation préalable et répondant au bilan du garant publié le 13 mai 2024.

Le Maître d'ouvrage et la structure de la gouvernance

La Maîtrise d'Ouvrage est représentée par :

le Département de la Manche

dont le siège social est situé à
la Maison du Département
98, route de Candol
50050 SAINT-LÔ
téléphone : 02.33.05.55.50.



La communauté d'agglomération du Cotentin, qui porte le projet au côté du Département de la Manche, est l'Autorité Organisatrice de la Mobilité sur le territoire.

Les études du Contournement Sud-Ouest de Cherbourg-en-Cotentin sont cofinancées par :



Le contexte

Le besoin de contournement sud-ouest de Cherbourg-en-Cotentin est exprimé depuis de nombreuses années. Il a fait l'objet de nombreuses études depuis son émergence en 1992. Plusieurs concertations publiques ont d'ailleurs été menées en 2007, en 2011 puis en 2012-2013.

Il y a une dizaine d'années, un consensus sur un tracé avait été trouvé entre tous les acteurs locaux.

Plusieurs communes souhaitent repartir de ce tracé de 2012 et en étudier les nouvelles contraintes environnementales tronçon par tronçon.

Toutefois, la réglementation actuelle impose aux maîtres d'ouvrage d'étudier toutes les solutions possibles d'aménagement avant de conclure à un choix de tracé.

De plus, l'évolution législative (procédures réglementaires, études environnementales, ...) ne permettait pas de reprendre en totalité les études antérieures.

Ainsi, le Conseil Départemental, ayant la maîtrise d'ouvrage, a procédé à de nouvelles études d'opportunité.

Le tracé validé en 2012 constitue toujours une option d'aménagement nommée "Option SE+SO2012" parmi les 6 propositions qui ont été soumises à l'avis du public.

Les 5 nouveaux fuseaux prennent en compte :

- L'environnement
- Le développement des Zones d'Activités, notamment la ZA des Fourches avec l'installation du SDIS, de la polyclinique et l'extension du bâti.

Une concertation avec les parties prenantes a été réalisée par le biais d'ateliers de concertation qui ont été réalisés en mai 2023 et en octobre 2023 sur les thématiques Agriculture, Environnement et Mobilités.

Aujourd'hui, le projet de contournement sud-ouest de Cherbourg-en-Cotentin a été soumis à une phase de concertation préalable après la réalisation des études d'opportunité, conformément à l'article L. 121-15-1 du code de l'Environnement.

Cette démarche, encadrée par la réglementation, a pour objectif principal de favoriser la participation citoyenne et celle de toutes les parties concernées. Elle offre ainsi l'opportunité au public de se familiariser avec le projet, de poser des questions et de partager leurs points de vue avant toute décision officielle.

Le présent document résume les **résultats** de cette phase de concertation préalable. Il constitue une **analyse approfondie** des divers avis exprimés, cherchant à en extraire des **conclusions significatives** et des **propositions constructives**. En examinant attentivement les contributions recueillies, l'objectif est de fournir une **synthèse éclairée** qui puisse **orienter la prise de décision** future concernant le projet.

Les objectifs

Lors du premier comité de pilotage (COFIL) en décembre 2021, les objectifs de l'opération ont été définis et classés en trois volets :

- Transport/circulation
- Economie/urbanisme/aménagement du territoire
- Santé/milieus naturels/paysage.

VOLET TRANSPORT / CIRCULATION

A – Sécuriser les déplacements des usagers de la route dans le Nord Cotentin	
B – Rapprocher la Hague de la RN13 et du Val de Saire et vice et versa	
C – Fluidifier les déplacements routiers tant pour les liaisons vers CEC que pour les trajets Est/Ouest	
D – Favoriser la complémentarité et l'intermodalité des modes de transports avec les acteurs locaux afin de déployer, en cohérence, des lieux d'échanges avec les transports en commun (TC) et le Bus Nouvelle Génération (BNG) :	
D.1	- aires de covoiturage
D.2	- pôles d'échanges multimodaux (PEM) en lien avec le plan mobilité du Cotentin
E – Diminuer la densité du trafic sur les axes suivants :	
E.1	- RD56 / RD22
E.2	- RD122 La Longue Chasse
E.3	- sur le réseau local du secteur
F – Diminuer la circulation dans l'agglomération de Cherbourg-en-Cotentin (CEC)	
G – Faciliter les modes de déplacements actifs notamment les vélos	
H – Améliorer la circulation des transports exceptionnels (TE) :	
H.1	- d'un point de vue sécuritaire
H.2	- assurer la fluidité de ce type de transport

VOLET ECONOMIQUE / URBANISME / AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

I – Accompagner le développement économique du Cotentin par une desserte de qualité des zones d'activité dans le respect des documents de planification territoriale (interface avec les autres projets)	
J – Faciliter la desserte du site universitaire et du nouveau centre de secours de CEC (en cours de construction)	
K – Requalifier certains espaces publics suite à l'apaisement de la circulation (centre CEC)	
L – Permettre l'amélioration du cadre de vie des habitants du sud-ouest de CEC	
M – Réduire les impacts sur l'économie agricole	
M.1	- partition des exploitations
M.2	- consommation de terres agricoles

VOLET SANTÉ

N – Participer à la baisse des émissions de gaz à effet de serre dans Cherbourg-en-Cotentin et sa périphérie	
O – Diminuer l'exposition des populations au bruit	
P – Diminuer l'exposition des populations aux pollutions de l'air	

VOLET MILIEUX NATURELS / PAYSAGE

Q – Préserver les milieux naturels ou à défaut limiter les impacts :	
Q.1	- sur les zones humides (Zh)
Q.2	- sur les espèces protégées (EP)
Q.3	- sur la continuité écologique (trame verte et bleue)
R – Préserver l'aspect bocager du paysage :	
R.1	- mettre en valeur le paysage existant et futur
R.2	- prendre en compte les espaces forestiers locaux notamment 'Le bois du Mont du Roc'
R.3	- assurer la qualité architecturale du franchissement de la Divette
R.4	- suivre au mieux la topographie existante (à part secteur Vallée de la Divette)
S – Favoriser les sports et les activités de nature	
T – Préserver la ressource en eau	
T.1	- sur la zone de captage et son périmètre
T.2	- favoriser les infiltrations par l'infrastructure routière

CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

CONTOURNEMENT SUD-OUEST DE CHERBOURG-EN-COTENTIN



15 Km de route à 2x1 voie
avec crêneaux de dépassement



Plusieurs options de fuseaux ouvertes

> 1 option à l'Est entre la commune déléguée de la
Glacierie (Cherbourg-en-Cotentin) et Martinvast

> 6 options à l'Ouest entre Martinvast et la
commune déléguée de Tonneville (La Hague)



1 viaduc
de franchissement
de la vallée de la Divette



17200 à 20300
véhicules/jour attendus sur le secteur Est

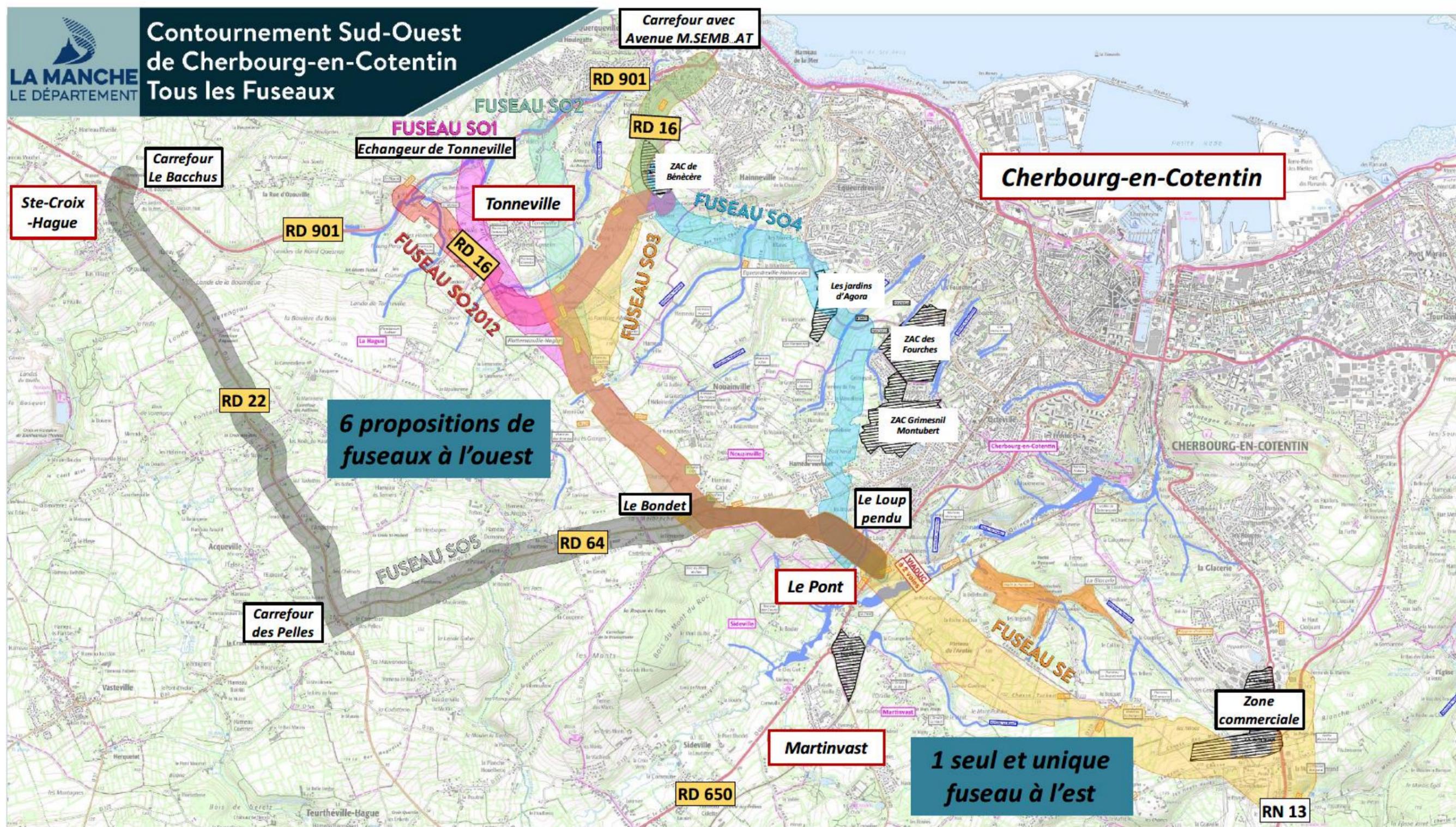
13300 à 16300
véhicules/jour attendus sur le secteur Ouest
à la mise en service, en fonction des options retenues



55 à 100
millions d'euros TTC valeur 2023

Rappel des options d'aménagements

FIGURE 2: OPTIONS D'AMENAGEMENT DU CONTOURNEMENT SUD-OUEST DE CHERBOURG-EN-COTENTIN (SOURCE : EGIS)

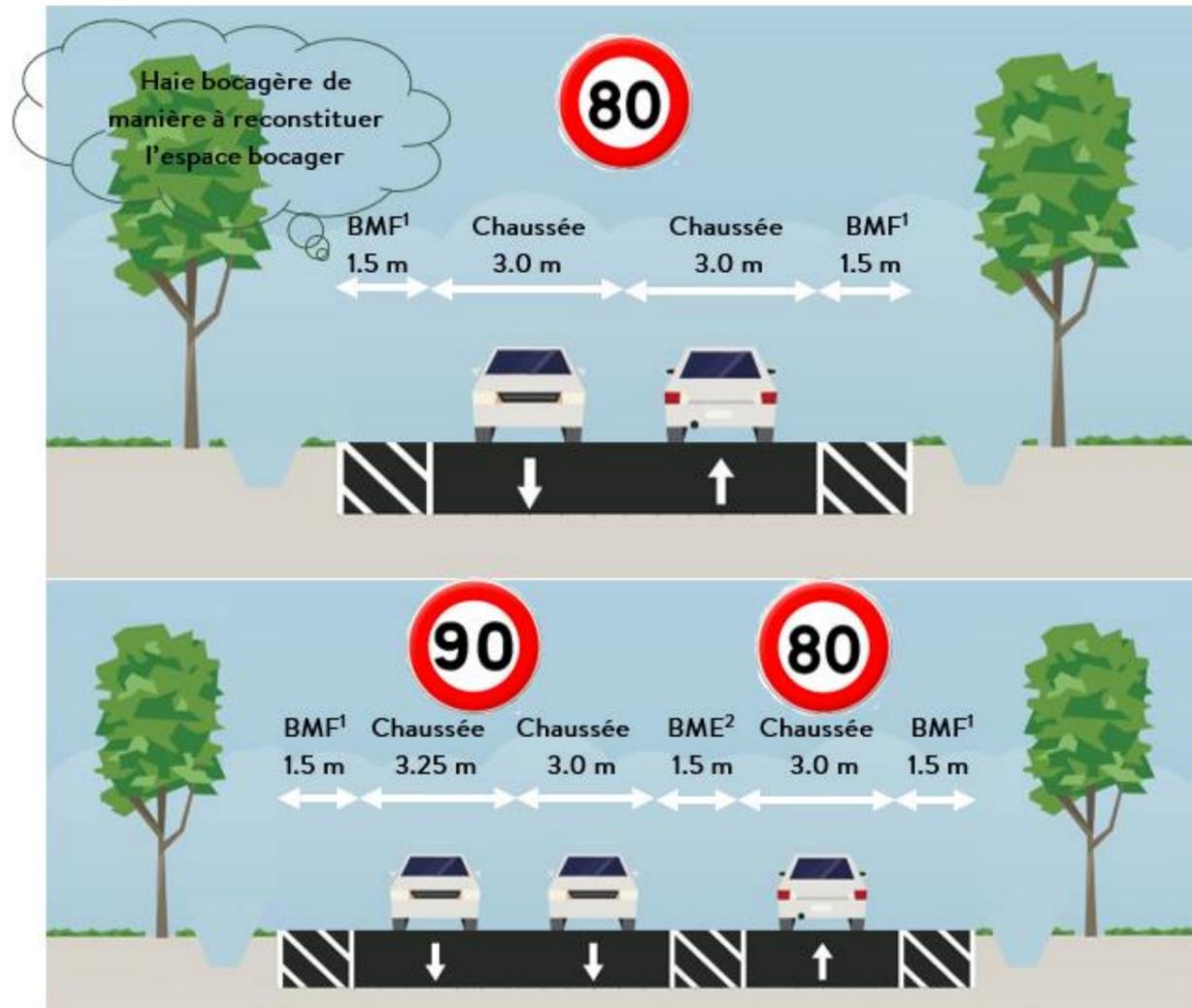


Quelques détails du projet

Le profil en travers type proposé

Les études portent sur un projet à 2x1 voie avec aménagement de créneaux de dépassement.

FIGURE 3: PROFILS EN TRAVERS TYPE PROPOSES POUR LE CONTOURNEMENT : SECTION COURANTE + CRENEAU DE DEPASSEMENT (SOURCE : EGIS)



¹: BMF = Bande Multifonctions
²: BME = Bande Médiane élargie



Le contournement sera interdit à la circulation des engins agricoles.

Le franchissement de la Divette

Dans la partie Est de son tracé, le contournement franchit par la création d'un viaduc la voie ferrée Paris <> Cherbourg-en-Cotentin, la vallée de la Divette et la RD900 (Route de Quincampoix) pour rejoindre la RD650 au nord de la ZAC de Martinvast.

FIGURE 4: EXEMPLE DE VIADUC DE FRANCHISSEMENT DE LA VALLEE (LA BRESLE – SEINE-MARITIME) (SOURCE : PARIS-NORMANDIE)



2. Déroulement et modalités de la concertation

Modalités de la concertation réglementaire

En raison de la nature du projet, le Conseil Départemental a saisi, en août 2023, la Commission nationale du débat public (CNDP) afin qu'elle statue sur l'opportunité d'organiser un Débat Public.

Par une décision du 12 septembre 2023, la CNDP a décidé la tenue d'une concertation préalable.

Elle a désigné Monsieur Boussion comme garant indépendant.

Le Département de la Manche a souhaité impliquer tous les acteurs concernés par le projet et favoriser leur participation active. La concertation préalable, au-delà de son aspect réglementaire, représente la première étape d'information et de dialogue sur le projet.

La concertation a pour objectifs :

- Informer de manière transparente le public sur les enjeux et les impacts du projet : ses objectifs, son contenu, son état d'avancement, les décisions prises, ses impacts socio-économiques, environnementaux, etc.
- Être à l'écoute de tous les avis et interrogations, et y répondre.
- Recueillir les observations du public et y répondre était également un objectif essentiel.

Modalités d'information et d'expression mises en œuvre

Conformément aux objectifs et modalités de concertation préalablement délibérés, les dispositifs suivants ont été mis en œuvre.

Pour rappel, les modalités de la concertation annoncées :

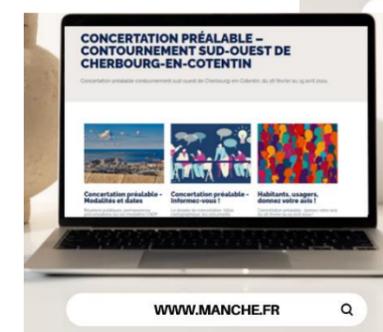
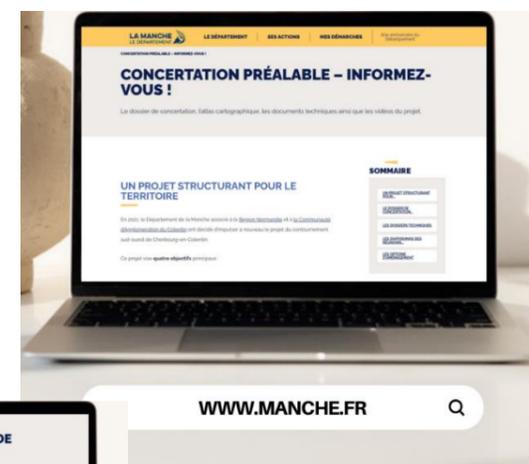
- **Un dossier de concertation** : Contenant toutes les informations relatives au projet, a été élaboré et consultable sur 23 sites.
- **Un espace en ligne dédié** à l'information et à la participation a été créé : une plateforme numérique pour participer et retrouver toutes les informations : www.manche.fr
- **Les registres**, disponibles à la fois sur 23 sites et en version dématérialisés sur www.manche.fr, ont permis de recueillir les avis du public.
- **Un cahier des acteurs** pour les personnes morales
- **3 réunions publiques** étaient organisées pour présenter le projet.
- **Diffusion d'information** sur le déroulé de la concertation par différents moyens : affichage, bulletin d'information, sites internet, courriers...
- Pour favoriser les échanges à proximité, **6 permanences** ont été tenues dans les mairies de Cherbourg-en-Cotentin, Les Pieux, Valognes, Saint-Pierre-Eglise, Martinvast et Sainte-Croix-Hague.

Une large information du public

Plusieurs outils de communication ont été créés et diffusés afin de permettre aux participants de s'appropriier le projet, de le comprendre et ainsi de donner un avis éclairé.

Site internet

Une plateforme numérique a été mise en place pour faciliter la participation et l'accès à toutes les informations pertinentes sur le projet. Cette plateforme, disponible sur www.manche.fr, regroupait divers éléments, notamment le dossier de concertation et le registre dématérialisé, le cahier des acteurs, les études techniques et thématiques, l'agenda des rencontres, ainsi que des vidéos de présentation des différents aspects du projet.



Dossier de concertation

Le dossier de concertation était consultable à partir du 12 février 2024 :

- Dans 21 mairies : Brix, Cherbourg-Octeville, La Hague, Couville, Equeurdreville-Hainneville, Flottemanville-Hague, Hardinvast, La Glacerie, Martinvast, Nouainville, Querqueville, Sainte-Croix-Hague, Saint-Martin-le-Gréard, Tollevast, Tonneville, Tourlaville, Cherbourg-en-Cotentin, Sideville, Virandeville, Teurthéville-Hague, Acqueville
- Au siège de l'agglomération Le Cotentin,
- Au service documentation du Département,
- Sur le site manche.fr



Plaquette d'information

- 1 plaquette d'informations disponible lors des permanences, réunions publiques.
- Imprimée en 2 500 exemplaires. Synthèse de toutes les options d'aménagement, distribution lors des réunions publiques, permanences, rencontres centre commerciaux etc.



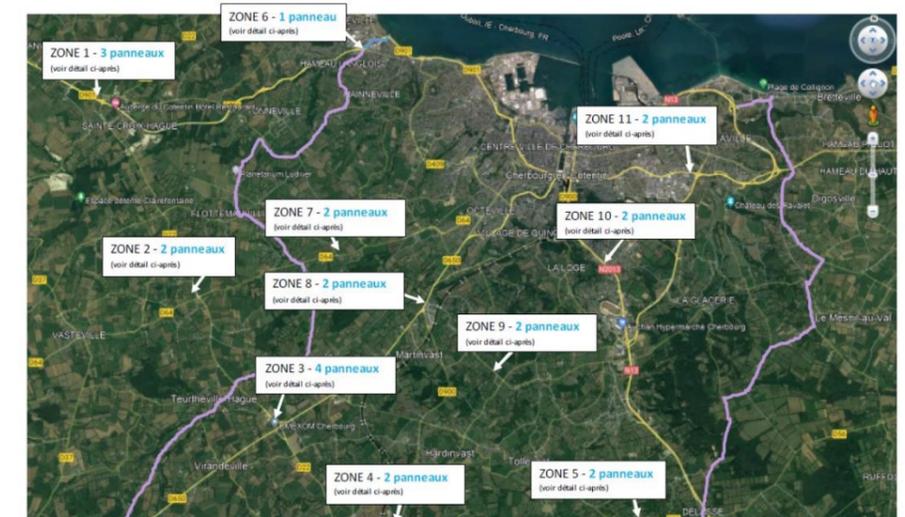
- Pose de 24 panneaux 900 x 1 100mm sur les routes départementales : RD 650, RD 64, RD 56, RD 22, RD 901, RD 122

Flyers, Affiches, courriers

- 3 actions de tractages de flyers ont été réalisées durant la concertation :
- Le jeudi 21 mars : Marché de Cherbourg, passerelle qui relie le centre au passage des Eléis, centre-ville de Cherbourg-en-Cotentin => 500 flyers distribués
- Le samedi 23 mars : Marché de Beaumont-Hague => 500 flyers distribués
- Le jeudi 28 mars : Marché de Cherbourg, passerelle qui relie le centre au passage des Eléis, centre-ville de Cherbourg-en-Cotentin => 500 flyers distribués



Emplacements panneaux d'information concertation contournement Sud-Ouest de Cherbourg-en-Cotentin



- 1 courrier envoyé aux habitants – Distribution par La Poste à 77 741 boîtes aux lettres.
- 1 courrier envoyé aux mairies avec affiches et flyers en fonction du nombre d'habitants

La newsletter à destination des entreprises

- 1 newsletter envoyée le 27 février à destination des 3 558 entreprises du fichier de la CCI Ouest Normandie – Communauté d'Agglomération du Cotentin

Contournement Cherbourg-en-Cotentin

Sommaire Chronologie Ouvertures et clics Liens cliqués

Objet
Concertation préalable - Contournement sud-ouest de Cherbourg-en-Cotentin : Du 26 février au 15 avril 2024, informez-vous et donnez votre avis !

De
Département de la Manche
forumweb@manche.fr

Réponse à
forumweb@manche.fr

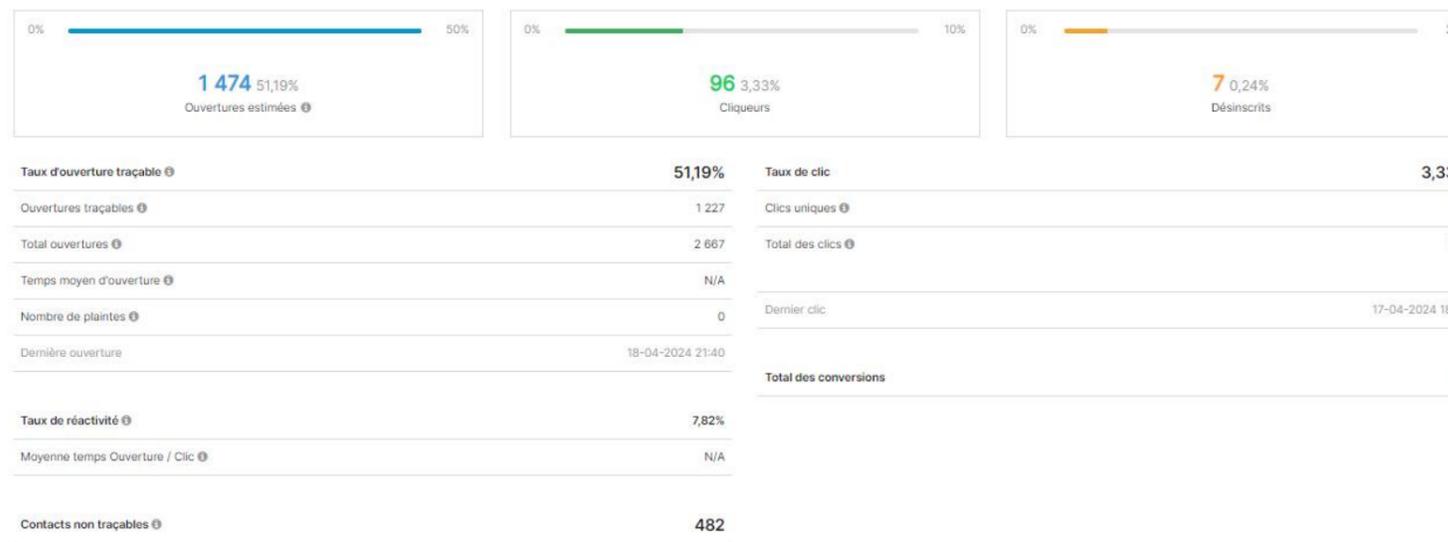
Listes

Inclus
1 Liste(s)

Délivrée le
Mardi 27-02-2024, 08:02

Numéro de campagne
457

[Voir le message](#)



Statut d'envoi



Publications sur les réseaux sociaux

Les divers événements (lancement de la concertation, les réunions publiques...) ont été régulièrement diffusés sur les réseaux sociaux du département de la Manche, tels que Facebook, Twitter/X et LinkedIn.

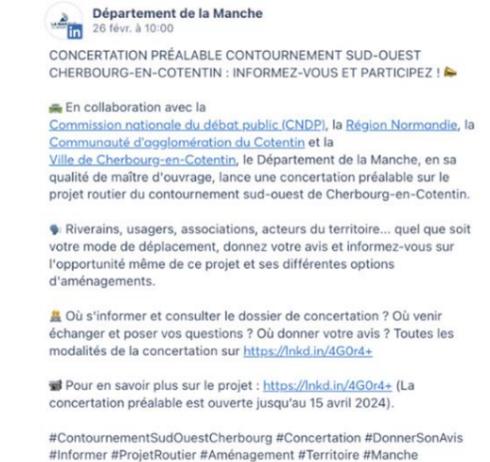
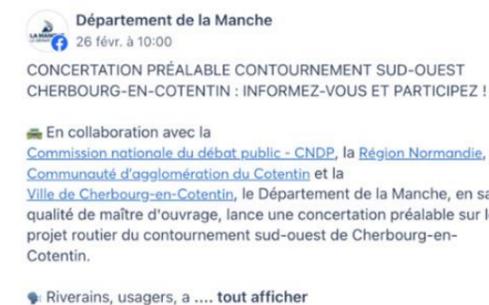
- Facebook : 45 236 couvertures + 276 interactions.
- X (ex Twitter) : 4 596 couvertures + 24 interactions.
- LinkedIn : 9 321 couvertures + 71 interactions.



Les principes et objectifs de la concertation

La concertation préalable est une étape fondamentale dans la vie d'un projet. Elle permet de débattre de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques principales du projet, des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire. Le Département de la Manche a la volonté d'associer l'ensemble des acteurs concernés par le projet et s'attache à susciter la participation la plus active. Au-delà de son aspect réglementaire, la concertation préalable est la première étape d'information et de dialogue sur le projet. La concertation préalable sur le projet du contournement sud-ouest de Cherbourg-en-Cotentin comprend un dispositif qui répond à plusieurs objectifs :

- ◆ Informer de manière transparente le public sur les enjeux et impacts du projet : ses objectifs, son contenu, son état d'avancement, les décisions prises, ses impacts socio-économiques, environnementaux, ...
- ◆ Être à l'écoute de tous les avis et interrogations, et y répondre : la concertation préalable permet d'engager un processus permettant d'entendre les parties prenantes, les différentes prises de position tant sur le plan socio-économique qu'environnemental.



Un registre

Un registre a été mis à disposition du 26 février 2024 au 15 avril 2024. Il a été diffusé via le site internet www.manche.fr, offrant ainsi aux participants la possibilité d'y exprimer leurs avis.



Des registres papiers étaient disponibles dans 23 sites pour permettre aux citoyens de partager leurs avis.



Les réunions publiques

Trois réunions publiques étaient organisées pour présenter le projet :

▪ 12 mars 2024 :
Salle des fêtes d'Hardinvast



▪ 26 mars 2024 :
Agora
Cherbourg-en-Cotentin



▪ 2 avril 2024 :
P400 L'Autre-Lieu
Cherbourg-en-Cotentin



■ Permanences

6 Permanences en mairie

- Vendredi 15 mars 9H-12h : Valognes
- Vendredi 15 mars 14h-17h : Martinvast
- Jeudi 21 mars 9h-12h : Saint-Pierre-Eglise
- Jeudi 21 mars 15h-18h : Mairie déléguée Sainte-Croix-Hague
- Vendredi 22 mars 9h-12h : Les Pieux
- Vendredi 22 mars 14h30-17h30 : Mairie déléguée Cherbourg-Octeville



8 rencontres aux centres commerciaux

- Les ELEIS
 - Samedi 2 mars 12h-19h
 - Vendredi 22 mars 15h-18h
- La Glacerie
 - Vendredi 8 mars 14h-18h
 - Samedi 9 mars 10h-18h
- Leclerc Tourlaville
 - Samedi 16 mars 12h-18h
 - Lundi 25 mars 14h-18h
- Leclerc Querqueville
 - Vendredi 29 mars 15h-18h
 - Samedi 30 mars 11h-18h



La Glacerie



Leclerc Querqueville

3. Les chiffres liés à la participation

Statistiques des participations par modalité de concertation

Le bilan quantitatif de la participation constitue une démarche essentielle pour évaluer de manière précise l'ampleur et la nature de l'engagement citoyen. À travers l'analyse chiffrée et la représentation graphique des données, il permet de comprendre non seulement la quantité d'avis exprimés, mais aussi les différentes modalités de participation utilisées et les thématiques abordées.

Statistiques des réunions publiques

Trois (03) réunions publiques ont été organisées et ont suscité une participation significative de la part de la communauté. Ces événements ont été marqués par une forte présence, démontrant ainsi l'intérêt et l'engagement du public dans le processus de consultation.

- 12 mars 2024, salle des fêtes d'Hardinvast : 200 personnes
- 26 mars 2024, Agora Cherbourg-en-Cotentin : 350 personnes
- 02 avril 2024, P400 L'Autre-Lieu Cherbourg-en-Cotentin : 250 personnes

Statistiques des registres dématérialisés et papiers

Après avoir rassemblé l'ensemble des avis émis par le biais du registre dématérialisé, accessible aux citoyens tout au long de la période de la concertation publique, du 26 février 2024 au 15 avril 2024, sur le site web du département de la Manche, ainsi que des registres papiers disponibles dans les 21 mairies, au siège de l'agglomération Le Cotentin et au service documentation du Département, et en tenant compte des contributions des acteurs exprimées dans les cahiers dédiés, nous disposons d'une base de données complète des opinions et des réflexions de la communauté.

Ces divers canaux d'expression ont permis de recueillir un total de **1816 avis** entre registres dématérialisés et papier et **23 cahiers** des acteurs, démontrant ainsi un engagement significatif de la part de la population.

- Registre dématérialisé : 1754 avis.¹
- Registre Papier : 62 avis.
- Cahier des Acteurs : 23 contributions provenant de 21 acteurs (deux acteurs ayant déposé deux cahiers chacun).

Pendant la période s'étendant du 26 février au 15 avril, le site manche.fr a enregistré une forte participation, avec un nombre significatif de visites et de téléchargements. Les statistiques révèlent une activité dynamique, témoignant de l'intérêt manifesté pour le projet. Ci dessous un aperçu détaillé des chiffres :

TABLEAU 1: STATISTIQUES DES CONSULTATIONS DU SITE MANCHE.FR

Pages	Vues uniques (Visites)	Vues globales
Concertation préalable – Contournement sud-ouest de Cherbourg-en-Cotentin	14 001	26 131
Concertation préalable – Modalités et dates	2 103	3 275
Concertation préalable – Informez-vous !	2 642	4 198
Habitants, usagers, donnez votre avis !	2 826	5 197
Cahier des acteurs – Parties prenantes, déposez votre avis !	1 129	1 595
Foire aux questions	495	597

TABLEAU 2: STATISTIQUES DES TELECHARGEMENTS

Type de documents	Téléchargements uniques	Téléchargements globaux
CNDP Préconisations relatives aux modalités de concertation CSO	53	57
Page : Concertation préalable – Informez-vous !		
Dossier de concertation – CSO CEC	357	512
Atlas cartographique – CSO CEC	800	1 410
PLAQUETTE D'INFORMATIONS	425	541
Évaluation Socioéconomique – Février 2024	84	121
Etat initial Environnement – Février 2024	108	173
Note sur l'élaboration des fuseaux – Février 2024	185	262
Cahiers des acteurs – Parties prenantes, Déposez votre avis	1272	

¹ A noter que le bilan du garant de la CNDP a recensé 1769 avis. La différence s'explique par le fait que les avis sur le registre dématérialisé était limité en nombres de caractères. Certains avis ont donc été exprimés par le biais de plusieurs contributions. Dans ce bilan, ces contributions fractionnées ont été considérées comme un avis unique puisqu'elles sont exprimées par un seul contributeur.

Statistiques de la participation aux permanences, centres commerciaux, tractage

Permanences

En ce qui concerne les permanences, un total de 66 personnes ont fait le déplacement dans les six mairies. Les contributions se répartissaient de la manière suivante :

TABLEAU 3: STATISTIQUES DES PARTICIPATIONS AUX PERMANENCES

Mairie	Nombre de personnes	Contribution registre
Valognes	6	Aucune
Martinvast	15	Plusieurs
Saint-Pierre-Eglise	5	2
Mairie déléguée Sainte-Croix-Hague	11	8
Les Pieux	12	1
Mairie déléguée Cherbourg-Octeville	17	2

Centres commerciaux

Un ensemble de 212 personnes ont pris une plaquette/flyer et ont cherché à ce renseigner sur le projet lors des rencontres dans les centres commerciaux. La présence a été comme suit :

TABLEAU 4: PRESENCE AUX CENTRES COMMERCIAUX

Centre commercial	Nombre de personnes
Les ELEIS	29
La glacerie	60
Leclerc Tourlaville	43
Leclerc Querqueville	80

Tractage

Une distribution de 1 500 flyers a été effectuée sur trois sites différents, avec des interventions sur le terrain d'une durée de 3 heures et 50 minutes à chaque fois. Le jeudi 21 mars, les flyers ont été distribués au marché de Cherbourg-en-Cotentin, dans la zone piétonne de Cherbourg-en-Cotentin et au Pont Tournant. Le samedi 23 mars, la distribution s'est déroulée au marché de Beaumont-Hague. Enfin, le jeudi 28 mars, une nouvelle distribution a eu lieu au marché de Cherbourg-en-Cotentin, dans la zone piétonne de Cherbourg-en-Cotentin et au Pont Tournant.

Répartition des avis par commune

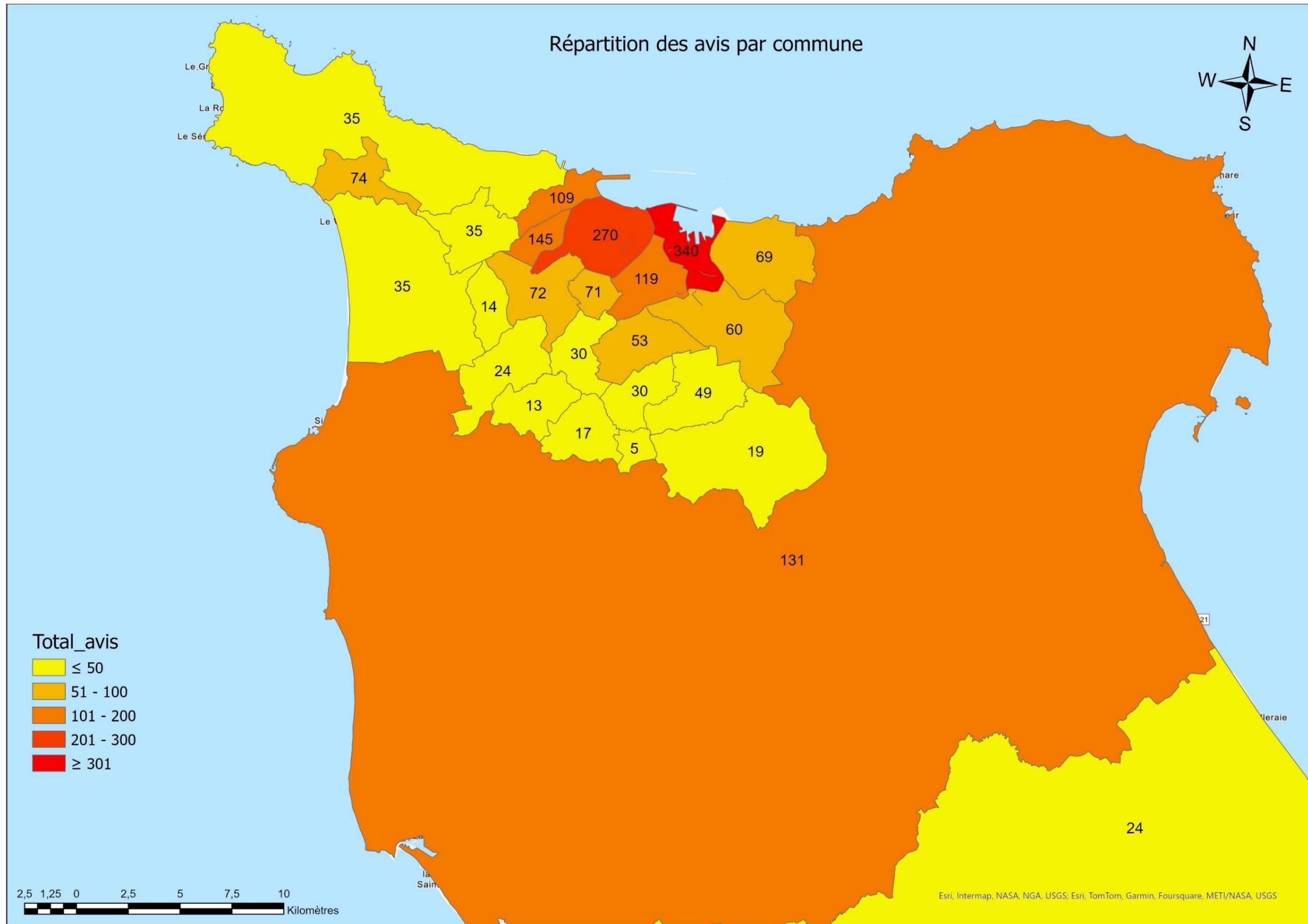
Un total de 1816 avis ont été recueillis, à la fois via le registre numérique et les registres papier déposés dans les mairies.

La répartition par commune est synthétisée dans le tableau ci-dessous et représentée sur la carte suivante.

TABLEAU 5: CONTRIBUTIONS PAR COMMUNE

Analyse par commune	Nombre d'avis	Part de la participation
Brix	19	1,0%
Cherbourg-Octeville (commune déléguée de Cherbourg-en-Cotentin)	119	6,6%
Beaumont-Hague (commune déléguée de La Hague)	74	4,1%
Couville	17	0,9%
Equeurdreville-Hainneville (commune déléguée de Cherbourg-en-Cotentin)	270	14,9%
Flottemanville-Hague (commune déléguée de La Hague)	72	4,0%
Hardinvast	30	1,7%
La glacerie (commune déléguée de Cherbourg-en-Cotentin)	60	3,3%
Martinvast	53	2,9%
Nouainville	71	3,9%
Querqueville (commune déléguée de Cherbourg-en-Cotentin)	109	6,0%
Sainte-Croix-Hague (commune déléguée de La Hague)	35	1,9%
Saint-Martin-le-Gréard	5	0,3%
Tollevast	49	2,7%
Tonneville (commune déléguée de La Hague)	145	8,0%
Tourlaville (commune déléguée de Cherbourg-en-Cotentin)	69	3,8%
Une autre commune déléguée de La Hague	35	1,9%
Une commune du Département de la Manche	24	1,3%
Une commune du nord Cotentin (non citée auparavant)	131	7,2%
Ville de Cherbourg-en-Cotentin	340	18,7%
Une commune hors Département	8	0,4%
Sideville	30	1,7%
Virandeville	13	0,7%
Teurthéville-Hague	24	1,3%
Acqueville (commune déléguée de La Hague)	14	0,8%
TOTAL	1816	100%

FIGURE 5: REPARTITION DES AVIS PAR COMMUNE



Opinion sur le contournement

Les opinions sur le contournement ont oscillé entre trois positions distinctes : celles en faveur (Pour), celles opposées (Contre) et celles qui n'ont exprimé aucune préférence.

Cette répartition est détaillée par commune comme suit :

TABLEAU 6: PREFERENCE PAR COMMUNE

Analyse par commune	Nombre d'avis	Pour	Contre	Sans préférence
Brix	19	12	7	0
Cherbourg-Octeville (commune déléguée de Cherbourg-en-Cotentin)	119	67	46	6
Beaumont-Hague (commune déléguée de La Hague)	74	35	36	3
Couville	17	6	9	2
Equeurdreville-Hainneville (commune déléguée de Cherbourg-en-Cotentin)	270	158	92	20
Flottemanville-Hague (commune déléguée de La Hague)	72	23	35	14
Hardinvast	30	22	8	0
La glacerie (commune déléguée de Cherbourg-en-Cotentin)	60	33	23	4
Martinvast	53	14	37	2
Nouainville	71	14	56	1
Querqueville (commune déléguée de Cherbourg-en-Cotentin)	109	64	43	2
Sainte-Croix-Hague (commune déléguée de La Hague)	35	15	18	2
Saint-Martin-le-Gréard	5	3	1	1
Tollevast	49	18	27	4
Tonneville (commune déléguée de La Hague)	145	30	101	14
Tourlaville (commune déléguée de Cherbourg-en-Cotentin)	69	42	20	7
Une autre commune déléguée de La Hague	35	18	11	6
Une commune du Département de la Manche	24	15	7	2
Une commune du nord Cotentin (non citée auparavant)	131	72	56	3
Ville de Cherbourg-en-Cotentin	340	144	165	31
Une commune hors Département	8	4	3	1
Sideville	30	16	12	2
Virandeville	13	4	9	0
Teurthéville-Hague	24	8	16	0
Acqueville (commune déléguée de La Hague)	14	5	8	1
TOTAL	1816	842	846	128

FIGURE 6: REPARTITION DES AVIS "POUR LE PROJET" PAR COMMUNE

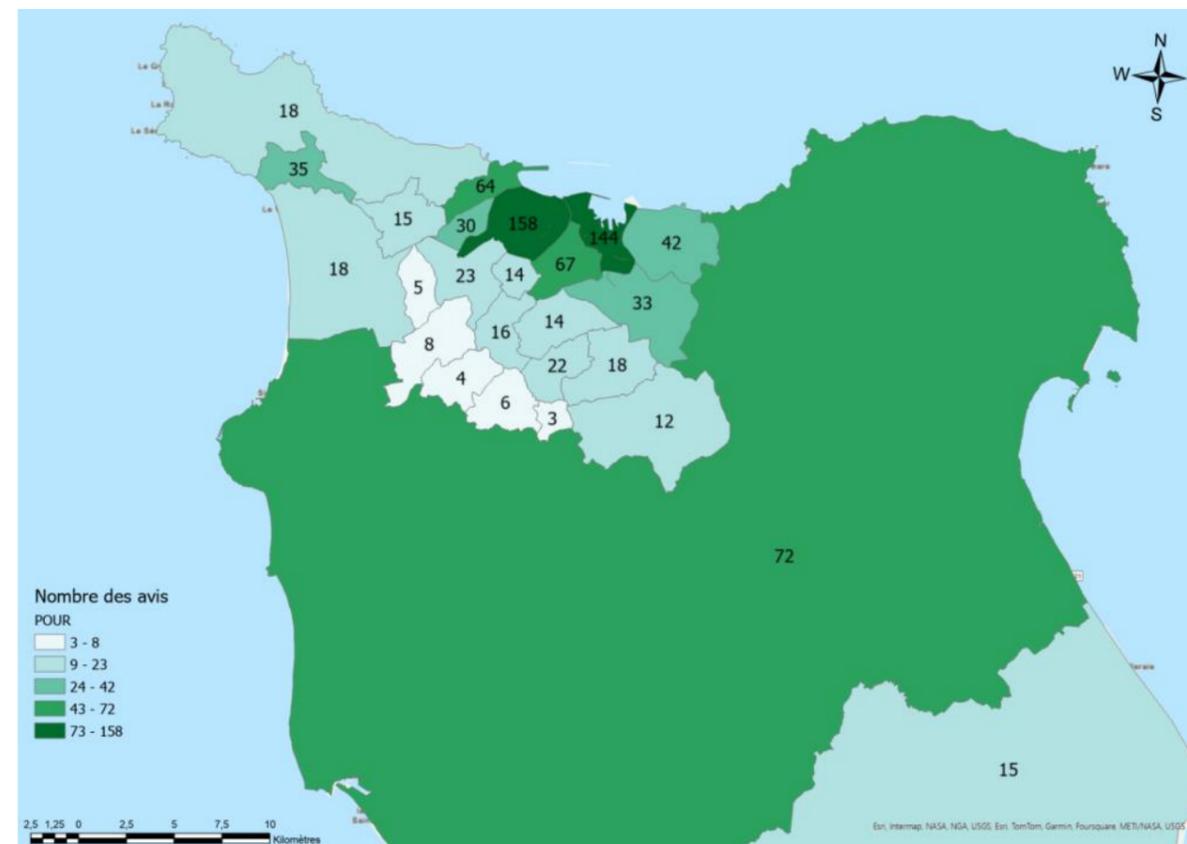
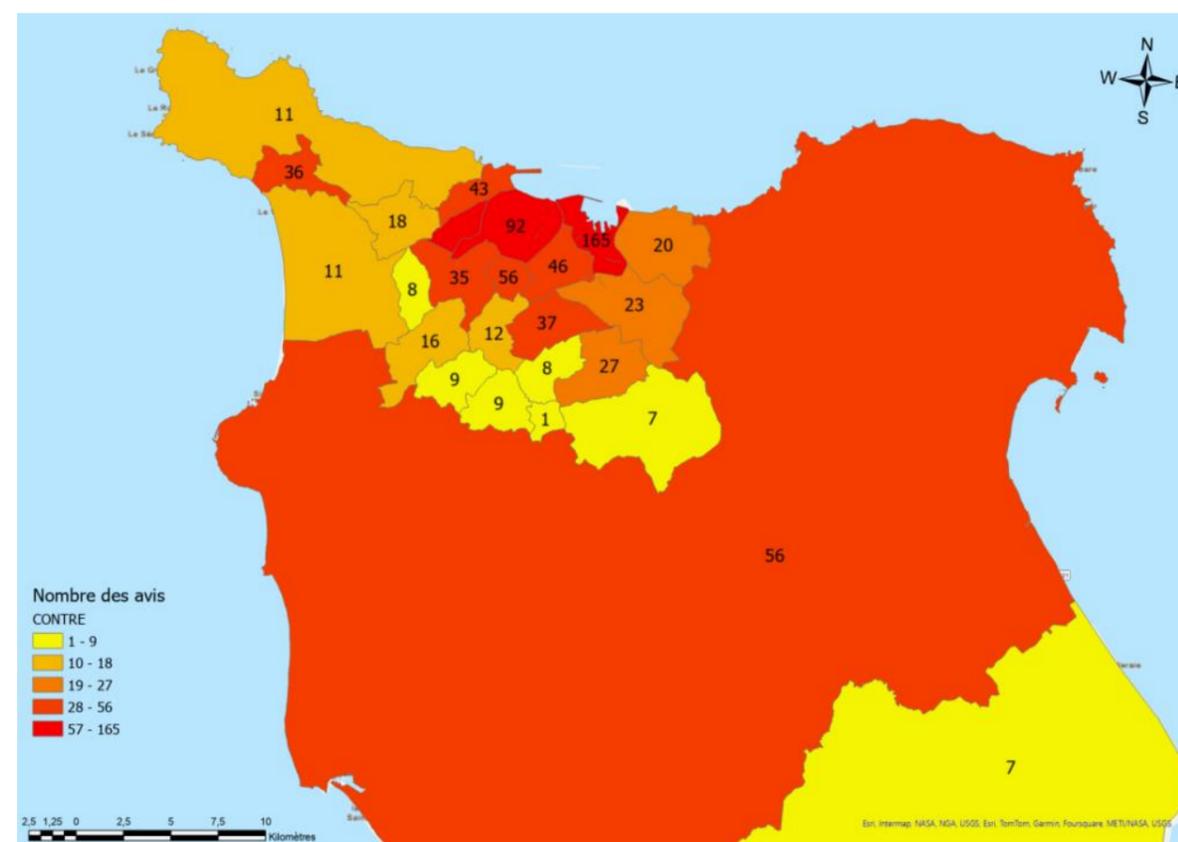


FIGURE 7: REPARTITION DES AVIS "CONTRE LE PROJET" PAR COMMUNE



4. Synthèse des contributions du public

L'objectif du présent chapitre est de fournir une analyse concise des avis formulés.

Thématiques abordées

Un éventail de points de vue a été partagé sur la plateforme numérique et sur les registres papiers mis à disposition dans les 21 mairies, au siège de l'agglomération Le Cotentin et au service documentation du Département, englobant une variété de sujets qui gravitent autour de six thématiques principales.

Le tableau suivant illustre ainsi les sujets traités pour chaque thématique principale.

TABLEAU 7: SUJETS ABORDES PAR THEMATIQUE

N°	SUJETS ABORDES PAR THEMATIQUE	Nb d'avis sur ce sujet
POLITIQUE/AMENAGEMENT DU TERRITOIRE		
1	Nécessité d'attendre la fin des travaux du BNG	32
2	Aménagement des infrastructures (routes/ponts...) existantes	154
3	Amélioration des déplacements domicile-travail	29
4	Réduction de l'usage de la voiture individuelle	43
5	Développement des transports en commun/adaptation des horaires	148
6	Développement des pistes cyclables/promotion des mobilités douces	105
7	Développement du covoiturage	39
8	Mise en place de navettes par ORANO, NAVAL...	27
9	Aménagement de parkings	16
10	Nécessité de préserver les petits chemins de randonnées (limitation de l'impact)	15
11	Favorisation du Télétravail	1
12	Interdiction des engins agricoles	4
13	Déviation des convois exceptionnels du centre de la ville	3
14	Nécessité d'un projet à 2x2 voies	23
15	Proposition alternative	25
DEPLACEMENTS		
1	Désenclavement de Cherbourg	13
2	Favorisation de la liaison Est-Ouest	153
3	Désengorgement devant la gare + centre-ville	240
4	Désengorgement de la Longue Chasse (RD122)	58
5	Amélioration de la desserte de la RN13	43
6	Meilleure desserte de la polyclinique / SDIS	38
7	Meilleure desserte Orano, EDF Flamanville, Naval Group	54
8	Allègement des routes locales	43
9	Amélioration de la circulation/Limitation de vitesse	182
10	Réduction du trafic et des accidents (plus de sécurité des cyclistes et des piétons)	93

N°	SUJETS ABORDES PAR THEMATIQUE	Nb d'avis sur ce sujet
11	Gain de temps / Fluidification du trafic	116
12	Enclavement de la commune de Tonneville	15
13	Augmentation du trafic / Favorisation de la voiture	21
14	Augmentation du trafic des camions au niveau de la RD22	1
15	Impact des riverains (sécurité, nuisance sonore)	5
16	Impact des usagers lors des travaux	3
17	Amélioration minime /Pas d'amélioration/dégradation de la desserte urbaine	24
ECONOMIE		
1	Développement des commerces / ZAC (Meilleure desserte)	73
2	Promotion du tourisme	6
3	Pertes d'attractivité des commerces	3
4	Moins-value immobilière	10
5	Optimisation des finances publiques/projet coûteux	126
6	Destruction des logements (il faut prévenir)	8
7	Risque de transition graduelle ville / compagne	1
ENVIRONNEMENT		
1	Diminution de l'émissions de CO2 au centre de Cherbourg	14
2	Amélioration de la qualité de l'air dans le centre/Réduction des nuisances	46
3	Nécessité de restreindre l'impact sur l'environnement (Démarche ERC)	26
4	Impact environnemental	423
5	Contribution au réchauffement climatique	39
6	Destruction de la faune et de la flore	104
7	Atteinte aux ressources d'eau/zones humides	46
8	Aggravation du problème d'inondation/Il faut en penser	13
9	Trop d'artificialisation/il faut en limiter	117
10	Augmentation de l'émission de Gaz à effet de serre/il faut en diminuer	15
11	Création de nuisances sonores	45
12	Création de nuisances visuelles / dégradation du paysage	43
13	Création de pollution atmosphérique	38
14	Proximité des tracés d'une densité urbaine	4
AGRICULTURE		
1	Atteinte à l'agriculture/nécessité de voies parallèles pour les engins agricoles	160
CONCERTATION		
1	Concertation inutile/incomplète (manque d'information)/pas transparente	47

Principaux sujets abordés

Ci-après, une analyse exhaustive des principaux sujets² de chaque thématique est menée, en tenant compte du nombre d'avis exprimés pour chacun. Cette démarche vise à saisir en profondeur les tendances et les préoccupations les plus marquantes de chaque domaine thématique. Les sujets ayant généré le plus d'intérêt ou de réactions de la part des citoyens sont explicitement mis en évidence dans ce qui suit.

1	 <p>Les déplacements</p>	<p>Cette thématique présente les différents points de vue sur la manière dont le contournement sud-ouest de Cherbourg-en-Cotentin pourrait influencer la circulation et la connectivité locale, les sujets les plus fréquemment abordés sont :</p> <ul style="list-style-type: none">a. Désengorgement devant la gare + centre-villeb. Amélioration de la circulation/Limitation de vitessec. Favorisation de la liaison Est-Ouestd. Gain de temps / Fluidification du trafice. Réduction du trafic et des accidents (plus de sécurité des cyclistes et des piétons)
2	 <p>La politique/aménagement du territoire</p>	<p>Cette thématique regroupe les propositions de la population du Cotentin visant à optimiser l'utilisation des infrastructures et à répondre aux différents besoins spécifiques de la région. Les principaux sujets abordés comprennent :</p> <ul style="list-style-type: none">a. Aménagement des infrastructures (routes/ponts...) existantesb. Développement des transports en communs/adaptation des horairesc. Développement des pistes cyclables/proposition des mobilités doucesd. Réduction de l'usage de la voiture individuelle
3	 <p>L'économie</p>	<p>Ce thème regroupe les sujets liés à l'évaluation des opportunités et des risques associés au projet en termes de développement économique régional. Ces sujets ont porté sur les retombées financières directes et indirectes du projet et son potentiel à dynamiser certains secteurs d'activité locaux. Les deux sujets qui ont été les plus évoqués sont :</p> <ul style="list-style-type: none">a. Optimisation des finances publiques/projet coûteuxb. Développement des commerces / ZAC (Meilleure desserte)
4	 <p>L'environnement</p>	<p>Cette thématique expose les opinions et les analyses sur la façon dont le projet pourrait affecter les écosystèmes locaux, la qualité de l'air, la biodiversité, ainsi que d'autres aspects environnementaux. Les principaux sujets évoqués comprennent :</p> <ul style="list-style-type: none">a. Impact environnementalb. Trop d'artificialisation/il faut en limiterc. Destruction de la faune et de la flored. Amélioration de la qualité de l'air dans le centre/Réduction des nuisances
5	 <p>L'agriculture</p>	<p>Cette thématique examine les avis sur les répercussions anticipées du projet sur l'agriculture locale. Elle soulève également la question de la nécessité de mettre en place des voies parallèles spécifiquement adaptées aux engins agricoles.</p>
6	 <p>La concertation</p>	<p>Cette thématique se penche sur les opinions formulées à propos du processus de concertation, en mettant l'accent sur la transparence et l'exhaustivité des informations communiquées aux différentes parties impliquées. En d'autres termes, elle explore les points de vue exprimés quant à la manière dont la concertation est menée, en évaluant notamment dans quelle mesure les informations sont transparentes et complètes pour toutes les parties prenantes concernées.</p>

² Sujets abordés sur plus de 45 contributions – voir tableau page précédente (ligne en bleu ciel).

1816 participants ont pris part à la discussion par le moyen des registres, allant bien au-delà de simplement exprimer leur position pour ou contre le projet de contournement de Cherbourg. Leur contribution s'est distinguée par une approche critique de la situation, mettant en lumière des aspects à améliorer et proposant des recommandations pertinentes. Leurs analyses ont couvert en profondeur les six thématiques préalablement établies, ce qui a généré un total de **3173 avis**, comme illustré sur les graphes ci dessous :

Figure 8: Nombre des avis par thématique

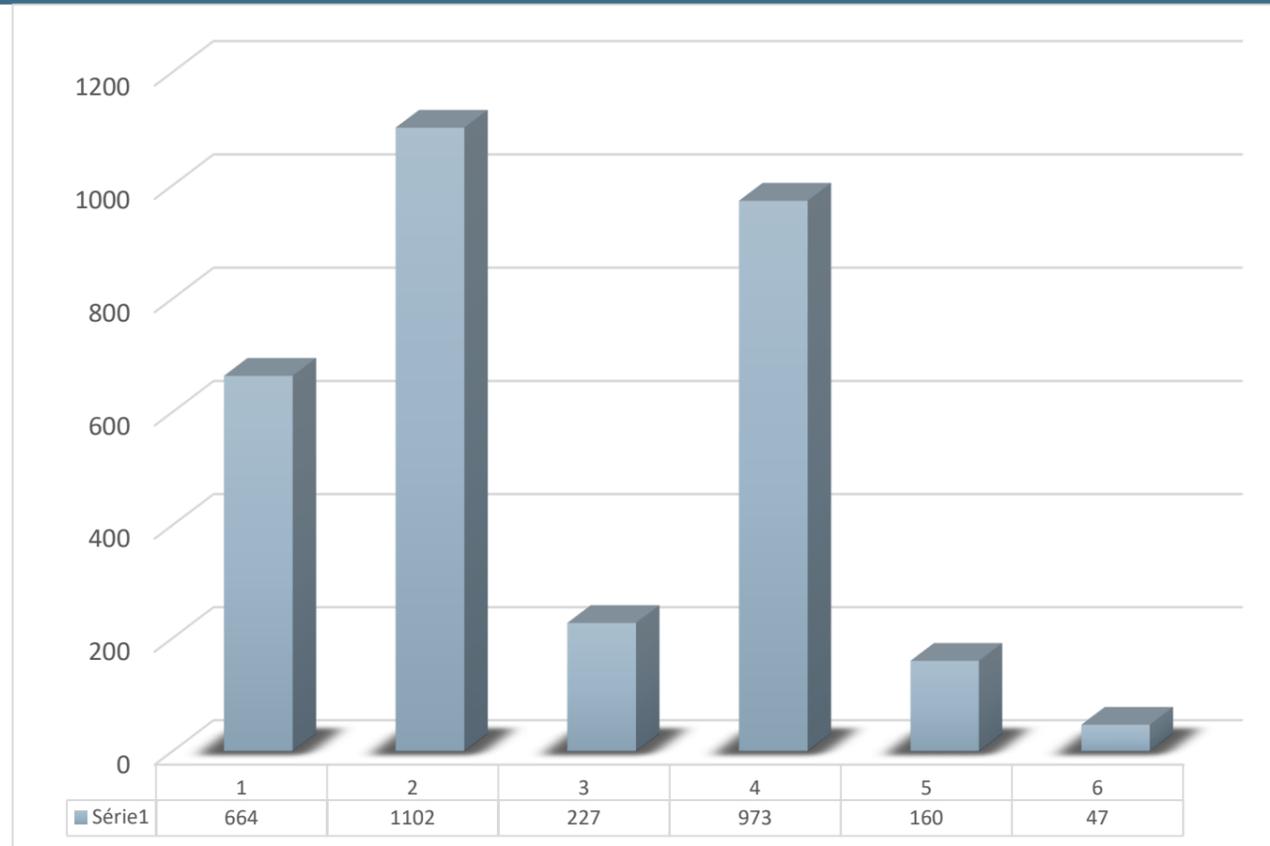
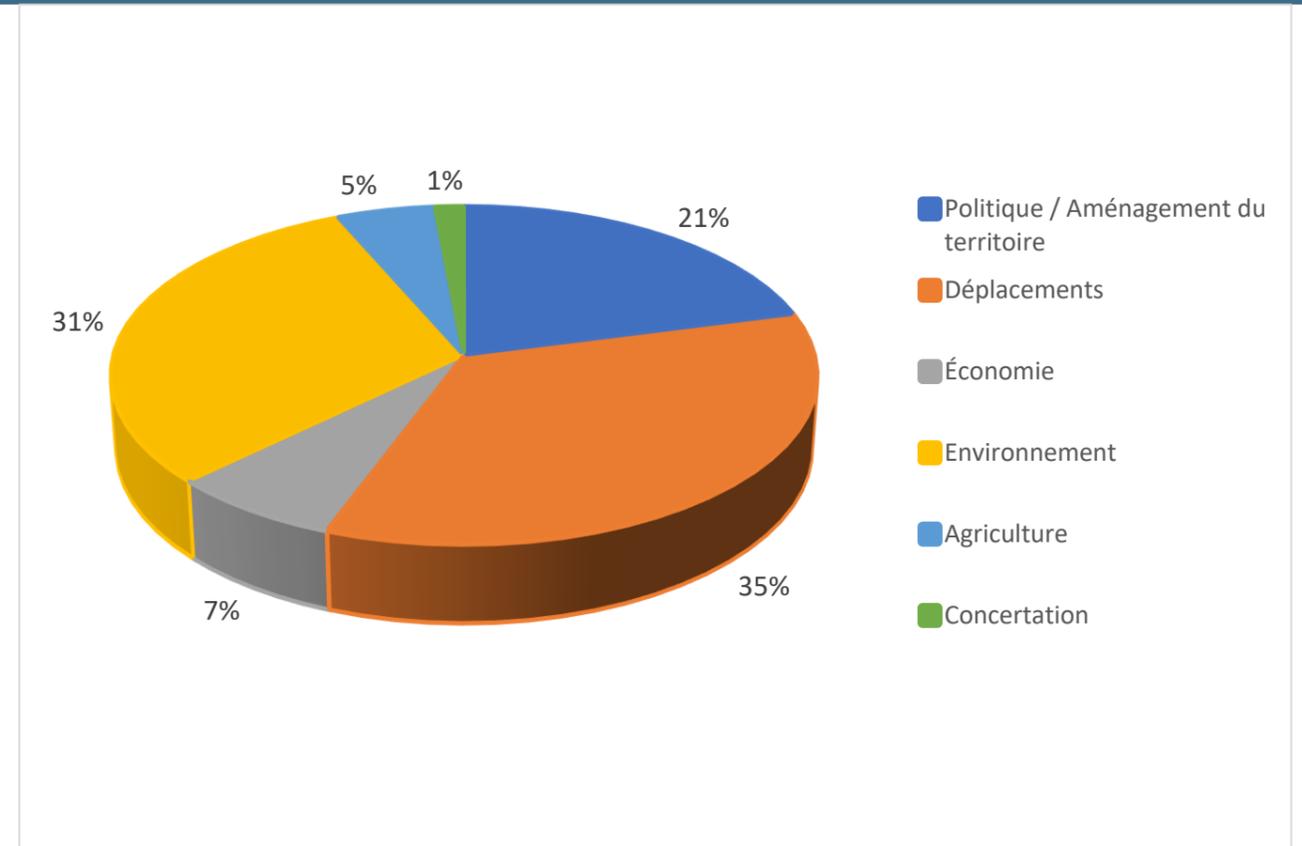


Figure 9: Pourcentage des avis par thématique



Les diagrammes révèlent un intérêt prononcé de la part des participants pour certaines thématiques, mettant en lumière un engouement particulier pour les questions liées aux déplacements, qui ont recueilli 1102 avis, soit 35% du total des avis exprimés, ainsi que pour les enjeux environnementaux, avec 973 avis, représentant 31% du total des avis exprimés. Ces sujets ont indéniablement généré une participation active et ont été au cœur des débats.

Par ailleurs, il est intéressant de noter que la question des politiques d'aménagement du territoire a également suscité un intérêt, bien que de manière légèrement moindre par rapport aux deux premières thématiques, avec 664 avis, soit 21% du total des avis exprimés.

Ensuite, les thématiques portant sur l'impact économique du projet ont recueilli 227 avis (7%), tandis que les réflexions sur l'impact sur l'agriculture ont été exprimées à travers 160 avis (5%) et que la procédure de concertation a été discutée dans 47 avis (1%).

En conclusion, cette analyse révèle une diversité d'intérêts parmi les participants, mettant en évidence une préoccupation collective pour les enjeux de mobilité, d'environnement et d'aménagement du territoire, tout en reconnaissant l'importance accordée à d'autres aspects tels que l'impact économique, agricole et la procédure de consultation.



Les déplacements

Désengorgement devant la gare + centre-ville

Nombre total des avis

240

Préférence par rapport au projet : Pour/Contre/Sans avis

Pour	Contre	Sans avis
238	2	0

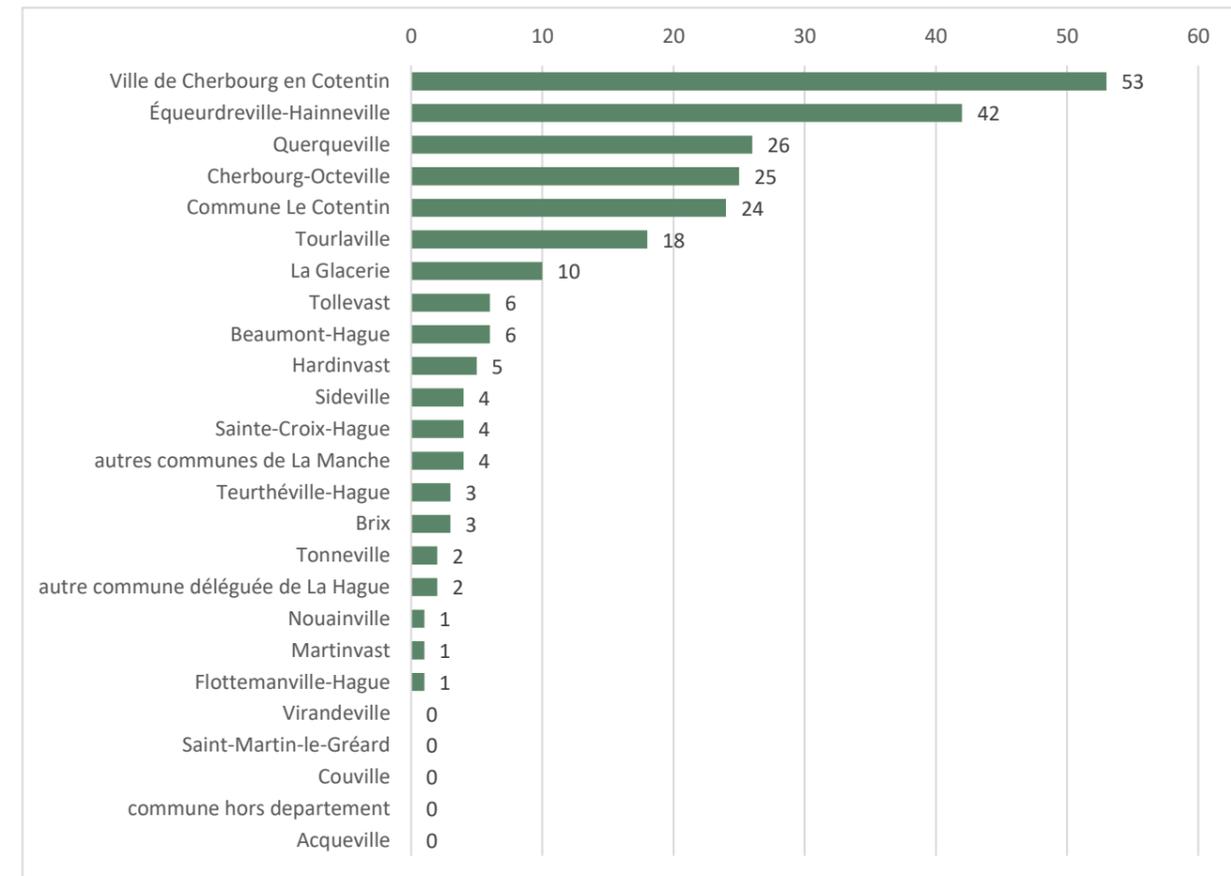
Analyse

Pour 238 contributeurs, principalement résidents de Cherbourg, le soutien au projet de contournement de la ville est catégorique, mettant en avant l'impératif de soulager le centre-ville de ses engorgements. Les embouteillages persistants, exacerbés par les feux rouges et le carrefour de la gare, rendent la traversée de Cherbourg non seulement ardue mais également chronophage, limitant considérablement la mobilité des habitants et aggravant la pollution atmosphérique.

Pour ces résidents, le contournement représente une solution cruciale pour dévier une partie du flux de circulation, allégeant ainsi la pression sur les artères locales et favorisant une circulation plus fluide. La situation actuelle est perçue comme catastrophique, affectant directement la qualité de vie des résidents et entravant le développement économique de la région.

D'après eux, le projet de contournement offre la promesse de rendre le centre-ville plus accessible non seulement aux habitants mais également aux clients des commerces locaux, dynamisant ainsi l'activité économique tout en réduisant les émissions de gaz à effet de serre associées aux embouteillages et aux trajets inefficaces.

Répartition par commune



Extraits

- « Cette voie permettra de désengorger le centre-ville de Cherbourg, de proposer un trajet alternatif à la ville pour les habitants de l'est cherbourgeois, y compris le Val de Saire qui se rendent quotidiennement vers le site de la Hague et les zones d'activité sud et ouest de l'agglomération. »
- « Ce contournement serait très bénéfique pour un grand nombre de personnes, il permettrait un désengorgement important du centre. »
- « Le contournement est nécessaire au désengorgement de Cherbourg et plus largement au flux du nord cotentin. »
« Désengorgement du boulevard Mendès France et du quartier de la gare lors de ces déplacements »

Conclusion

En conclusion, les avis en faveur du contournement de Cherbourg-en-Cotentin mettent en avant la nécessité de soulager le centre-ville et la zone de la gare, face à l'accroissement du trafic et aux risques accrus pour la sécurité routière.



Les déplacements

Amélioration de la circulation/Limitation de vitesse

Nombre total des avis

182

Préférence par rapport au projet : Pour/Contre/Sans avis

Pour	Contre	Sans avis
180	2	0

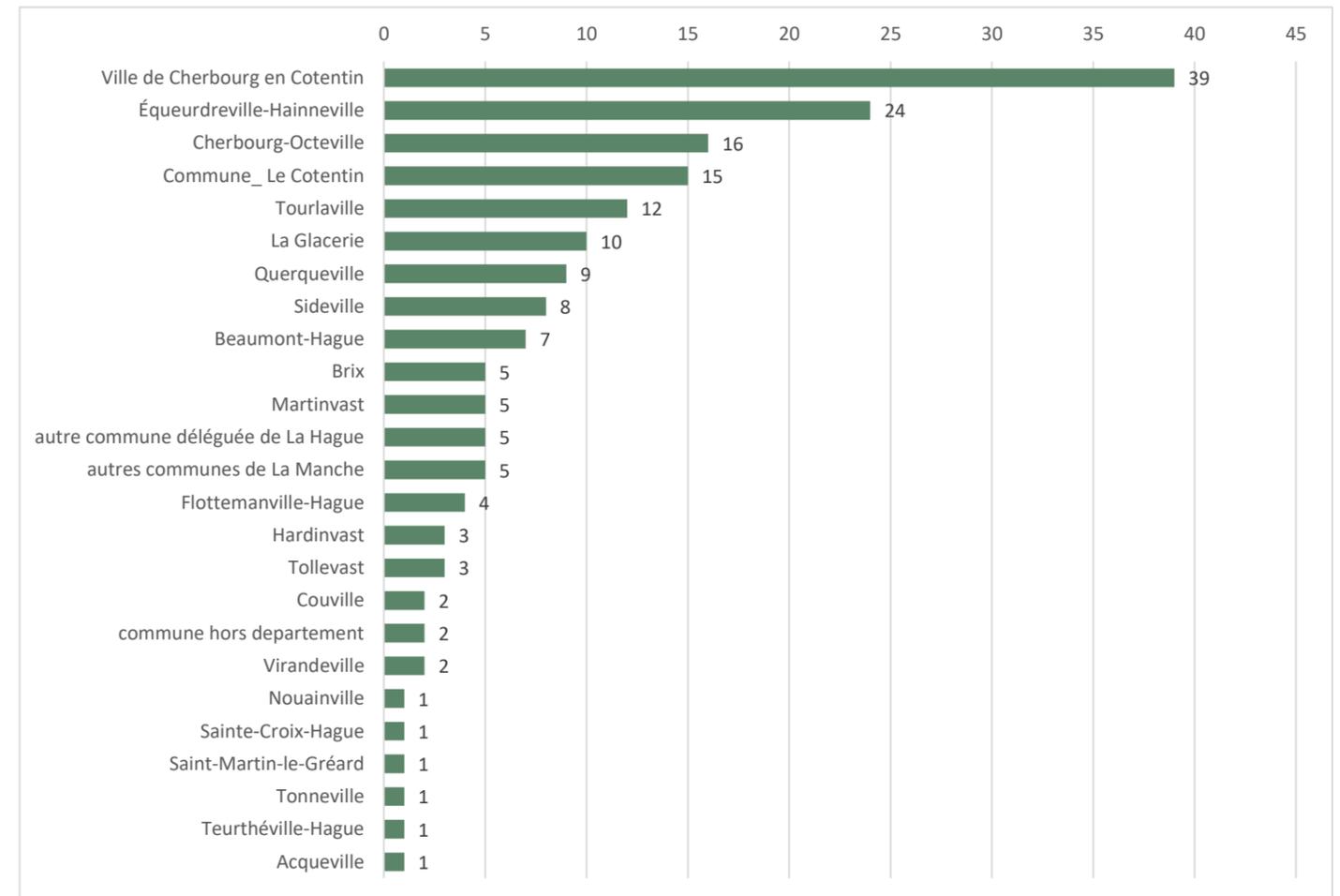
Analyse

Selon l'opinion de 182 personnes, les routes actuelles sont devenues inadéquates face au volume croissant de trafic quotidien, ce qui se traduit par un non-respect généralisé des limitations de vitesse et des règles de circulation. Cette situation, selon eux, crée un environnement routier dangereux et chaotique, mettant en péril la sécurité des conducteurs et des piétons.

Parmi ces 182 personnes, 180 expriment leur soutien à la construction d'un contournement routier à l'ouest. Ils argumentent que cette initiative pourrait considérablement améliorer la sécurité routière en détournant une partie du trafic loin des routes déjà saturées. En décongestionnant les voies principales, le contournement pourrait également accroître la fluidité du trafic, réduisant ainsi les risques d'accidents et les temps de trajet.

Pour ces 182 personnes, la construction d'un contournement routier à l'ouest apparaît comme une mesure essentielle pour remédier aux problèmes de sécurité routière, de congestion et d'environnement associés à la saturation actuelle des routes principales.

Répartition par commune



Extraits

- « Ce contournement devient absolument nécessaire, il faut voir le nombre de véhicules qui passent par Martinvast, c'est effarant .d'autant plus que très peu respectent les limitations de vitesse , on vit un vrai danger tous les jours . »
- « De plus la vitesse élevée fera que un jour il y aura un drame, il y a déjà eu plusieurs accidents de la route. »
- « L'augmentation du flux des véhicules est exponentielle avec de plus le chemin de chênes qui est devenu un axe de délestage où les véhicules ne respectent pas les 30 km et circulent à des vitesses excessives. La création de cette voie de dégagement permettra au secteur de recouvrer le calme et un air plus respirable. »
- « Habitant de Cherbourg et natif de La Hague ce contournement est pour moi indispensable à plusieurs titres. Tout d'abord pour le désenclavement de notre ville de Cherbourg. Il est pour moi aberrant de voir un tel flot de voiture traverser Cherbourg d'est en ouest le matin puis dans le sens opposé le soir. »

Conclusion

En conclusion, la nécessité d'un contournement ouest est soutenue pour améliorer la sécurité, fluidifier le trafic et améliorer le cadre de vie, en raison de la saturation des routes actuelles.



Les déplacements

Favorisation de la liaison Est-Ouest

Nombre total des avis

153

Préférence par rapport au projet : Pour/Contre/Sans avis

Pour	Contre	Sans avis
152	0	1

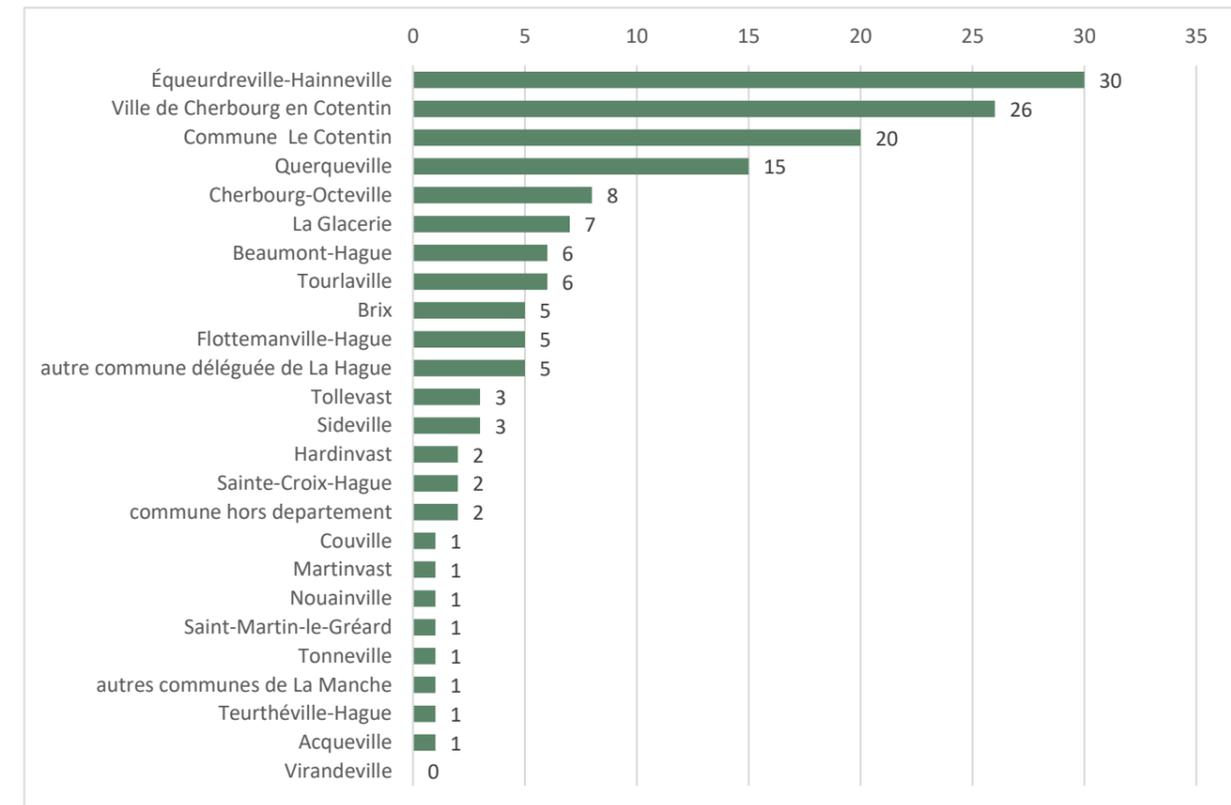
Analyse

152 opinions exprimées soutiennent vigoureusement la création d'une liaison Est-Ouest à Cherbourg-en-Cotentin. Ces individus mettent en évidence l'importance cruciale de faciliter les déplacements depuis des secteurs de l'est tels qu'Équeurdreville-Hainneville et Querqueville vers des destinations telles que la RN 13, La Glacerie, Tourlaville et le Val de Saire. Pour eux, cette liaison est considérée comme un élément indispensable pour améliorer la fluidité du trafic, réduire les temps de trajet et stimuler le développement économique régional.

La nécessité d'une telle liaison est soulignée par les difficultés actuelles rencontrées par les habitants pour accéder efficacement aux principales voies de communication et aux pôles économiques. En établissant cette connexion directe Est-Ouest, selon eux, les déplacements deviendraient plus rapides et plus efficaces, ce qui aurait un impact positif sur la vie quotidienne des résidents ainsi que sur le dynamisme économique de la région.

De plus, ces partisans de la liaison Est-Ouest envisagent son rôle potentiel dans le désengorgement des routes locales, contribuant ainsi à réduire les embouteillages et à améliorer la qualité de l'air. Ils voient en cette liaison une opportunité de modernisation des infrastructures de transport existantes, répondant aux besoins croissants de mobilité de la population locale et favorisant un développement durable et harmonieux de Cherbourg-en-Cotentin et de ses environs.

Répartition par commune



Extraits

- « Oui très positif concernant ce projet pour désenclaver l'ouest de Cherbourg, je suis carrément POUR !! »
- « Il est plus que grand temps de réaliser cette desserte plus fonctionnelle pour l'ouest de Cherbourg ! »
- « Il permettra de rallier la Hague et le Val de Saire bien plus rapidement »
- « Je pense indispensable la création de ce contournement afin de désengorger la circulation en centre-ville et faciliter les déplacements de l'ouest de Cherbourg vers la RN 13. »
- « Habitant Querqueville, je suis pour le contournement ouest car il est devenu difficile de rejoindre La Glacerie, Tourlaville et la RN 13 aux heures de pointes. »
- « Le contournement sud-ouest est d'une nécessité indiscutable quand on voit les problèmes d'accès dans Cherbourg venant de Valognes (ex RN 13) ou de Bricquebec ou des Pieux. Cette situation est due à la conjonction de ce trafic sud-nord avec le trafic est-ouest à hauteur du "Pont de Carreau" près de la Gare SNCF (45.000 véhicules/jour). »

Conclusion

En conclusion, les avis des contributeurs concernés mettent en évidence la demande et le soutien pour un contournement de Cherbourg-en-Cotentin qui faciliterait les déplacements Est-Ouest en évitant la ville.



Les déplacements

Gain de temps / Fluidification du trafic

Nombre total des avis

116

Préférence par rapport au projet : Pour/Contre/Sans avis

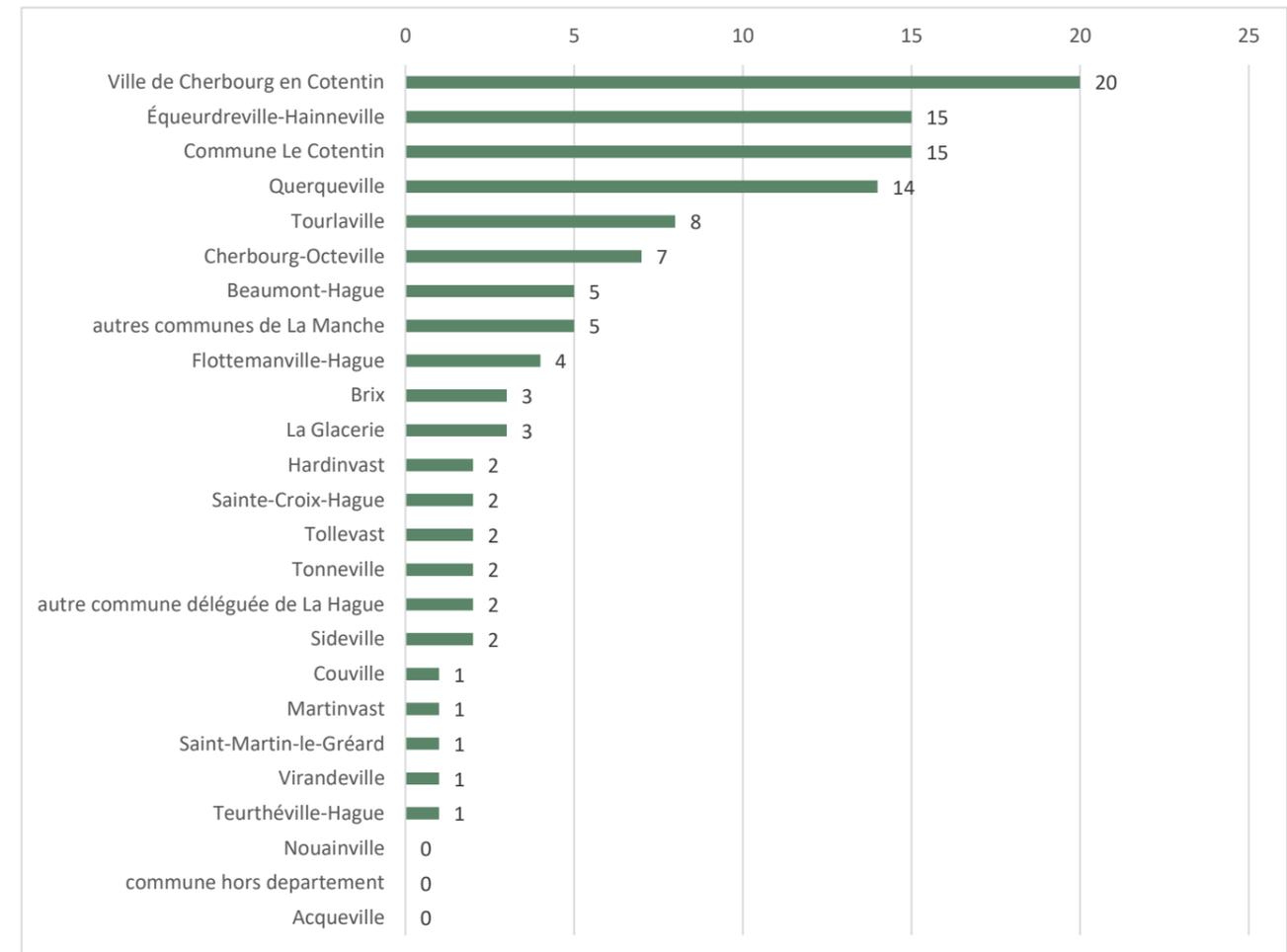
Pour	Contre	Sans avis
115	1	0

Analyse

Pour 115 avis qui ont voté « Pour le projet de contournement », les temps de trajet actuels pour atteindre des destinations clés telles que la RN13, La Glacerie, Tollevast, Tourlaville, et d'autres sont source de frustration et de préoccupation croissante. La congestion routière sur les voies principales rend les déplacements lents et laborieux, tandis que l'utilisation d'itinéraires secondaires pour contourner les embouteillages est souvent perçue comme dangereuse et peu pratique.

La proposition d'un contournement routier suscite donc un vif intérêt parmi ces habitants. Ils voient en cette alternative une opportunité de réduire de manière significative les temps de trajet, offrant ainsi une meilleure accessibilité aux différents quartiers et destinations de la région. En évitant les points de congestion actuels, ils estiment que le contournement promet d'améliorer considérablement l'efficacité des déplacements, ce qui aurait un impact positif sur la qualité de vie des résidents et sur la dynamique économique de la région.

Répartition par commune



Extraits

- « Cette route est nécessaire, habitant à Équeurdreville près de Querqueville, nous mettons près de 25 minutes pour rejoindre la RN 13. »
- « Pour rejoindre la RN13, lorsque je passe par le centre-ville, il ne me faut pas loin de 35 minutes. »
- « Trop de temps perdu pour sortir de Cherbourg pour aller chez ma mère à Coutances ou ma fille à Nantes. »
- « Très favorable à la démarche, le temps de trajet entre les communes de La Hague et La Glacerie est anormalement long. 35 / 40 minutes. C'est trop. »
- « Favorable au contournement, il n'est plus possible de mettre parfois jusqu'à 45' pour quitter l'agglomération. »
- « Essentiel pour désengorger le centre-ville, le temps de trajet est affolant pour faire la mairie de Tourlaville au Vindits. Les bus sont une bonne initiative mais ne permet pas de répondre à tous les besoins. Car pour ce trajet, deux bus+ 10mn de marche avec le temps cherbourgeois, l'obligation d'inscrire les enfants en périscolaire matin et soir au lieu que soit uniquement. Ce qui a un coût supplémentaire. On se retrouve à prendre des itinéraires secondaires non prévus pour le flux de véhicule et qui sont dangereux. Aux vues du temps de trajet actuel, je suis en réflexion pour prendre un poste à Valognes (plus de km mais gros gain de temps vu la circulation de la gare). De plus, perdant des heures dans les bouchons la semaine, je n'ai plus envie d'aller en ville le weekend ayant l'impression d'y perdre beaucoup de temps.

Conclusion

En conclusion, le contournement est demandé pour réduire les délais et améliorer l'accessibilité générale.



Les déplacements

Réduction du trafic et des accidents (plus de sécurité des cyclistes et des piétons)

Nombre total des avis

93

Préférence par rapport au projet : Pour/Contre/Sans avis

Pour

86

Contre

6

Sans avis

1

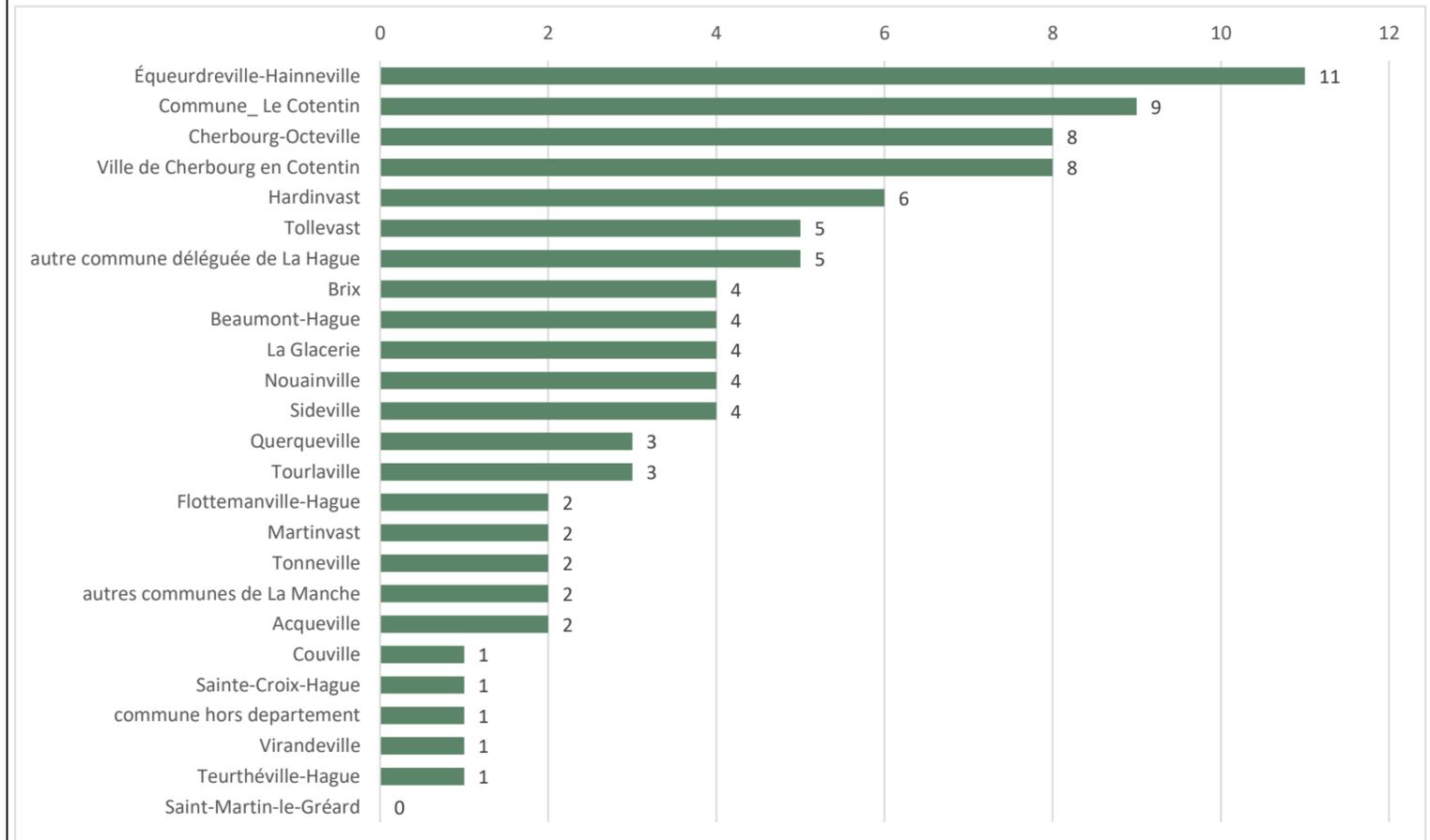
Analyse

93 intervenants ont évoqué la nécessité de réduire le trafic routier afin de soulager les routes considérées comme dangereuses et surchargées, mettant ainsi en péril la sécurité des usagers vulnérables dans plusieurs zones critiques de Cherbourg-en-Cotentin et ses environs tel que :

- La RN 13 et la D56 entre Orano La Hague et Caen, qui voient un flux important de camions et de poids lourds, ainsi que des véhicules circulant à des vitesses différentes, ce qui augmente le risque d'accidents.
- Les routes de campagne entre La Glacerie, Equeurdreville-Hainneville, et Querqueville, qui sont étroites, surchargées, et inadaptées à la circulation et qui générerait du danger pour les habitants et les travailleurs de la région.
- La longue chasse D122 et la D119 sur Hardinvast, ainsi que la D152, qui sont également inadaptées, accidentogènes, et insupportables pour les riverains et les usagers.
- Les routes comme la RD 22, qui sont déjà très fréquentées et considérées comme accidentogènes, surtout avec l'augmentation du trafic due aux travaux du centre-ville de Cherbourg-en-Cotentin.
- Les petites routes et hameaux utilisés comme itinéraires alternatifs pour éviter Cherbourg, qui sont décrits comme étant étroits, mal entretenus, et souffrant de problèmes tels que la vitesse excessive des véhicules et l'absence de trottoirs pour les piétons.
- Les voies de circulation près des zones commerciales, telles que le carrefour au-dessus de Décathlon et Leroy Merlin, qui sont souvent encombrées et posent des défis de sécurité pour les piétons et les cyclistes en raison du trafic intense et de la vitesse élevée des véhicules.

Pour ces 93 contributeurs, la réduction du trafic et la mise en place de mesures visant à sécuriser et à désengorger ces routes représentent des impératifs absolus pour garantir la sécurité et la qualité de vie des habitants de Cherbourg-en-Cotentin et de ses environs.

Répartition par commune



Extraits

- « Les cyclistes et les piétons ont de forts risques de se faire percuter. »
- « Les véhicules doivent pouvoir éviter le centre-ville pour lui redonner un peu de sérénité, de sécurité et de fluidité. »
- « Les trottoirs sont rares et très étroits. Je pense donc qu'il ne faut pas oublier de prendre en considération pour le choix du tracé, le bénéfice d'une réduction de trafic dans les hameaux et zones d'habitation. »
- « Le contournement permettra de séparer le trafic de transit des routes locales, réduisant ainsi les risques d'accidents et améliorant la sécurité des usagers de la route, y compris les piétons et les cyclistes. »
- « Oui je suis pour le contournement car il faut absolument désencombrer les axes principaux de Cherbourg, particulièrement le boulevard Mendès France et le secteur de la gare, devenus très pénibles et dangereux aussi bien pour les voitures, les piétons et vélos. »
- « De plus cela évitera d'avoir un flux important de personne dans les petites routes de campagne ce qui favorises les accidents. »

Conclusion

En conclusion, les intervenants insistent sur la nécessité pressante de diminuer le trafic, que ce soit par le biais du projet de contournement de Cherbourg-en-Cotentin ou d'autres initiatives similaires afin de décongestionner les routes et sécuriser les usagers surtout les piétons et les cyclistes.



La politique/aménagement du territoire

Aménagement des infrastructures (routes/ponts...) existantes

Nombre total des avis

154

Préférence par rapport au projet : Pour/Contre/Sans avis

Pour	Contre	Sans avis
30	123	1

Analyse

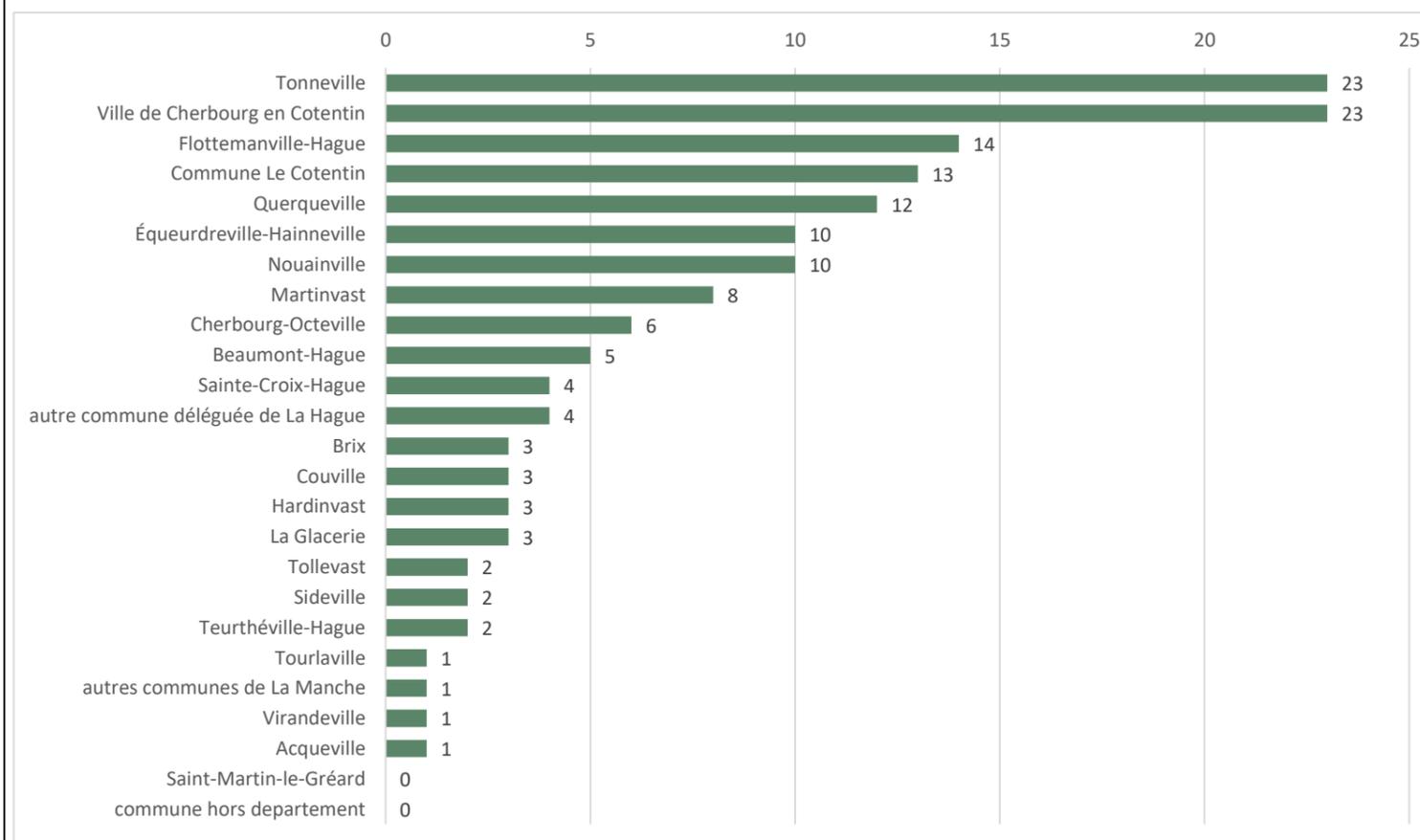
Il s'agit principalement des participants exprimant une opposition générale au projet de contournement sud-ouest de Cherbourg-en-Cotentin (123 avis 'contre', 30 avis 'Pour'). Ils estiment qu'il est préférable d'aménager les axes routiers déjà existants plutôt que de créer de nouvelles infrastructures.

Certains proposent des alternatives comme l'aménagement des voies actuelles telle que la route de Delasse vers la Hague, l'implantation de créneaux de dépassement, la sécurisation des intersections, et la mise en place de dispositifs anti-bruit.

D'autres estiment que le sujet des mobilités ne se limite pas à la simple question d'un axe de contournement routier, mais englobe des considérations plus globales telles que :

- La conservation de l'environnement et de la biodiversité
- L'impact sur les habitants et l'agriculture
- L'utilité et le coût financier
- Prise en compte des besoins locaux : Plusieurs intervenants soulignent l'importance de prendre en compte les besoins et les spécificités des différentes communes et des habitants concernés par le projet. Ils demandent notamment une consultation et une écoute plus attentive des populations locales pour trouver des solutions adaptées à leurs besoins.

Répartition par commune



Extraits

- « Au lieu de mettre des sommes exorbitantes dans ce projet, remettez en état nos routes existantes ! »
- « Plutôt que d'aller dans la création de nouvelles voies, un réaménagement pourrait être effectué. Si un besoin de sécuriser apparaît primordial sur certains tronçons, quelques routes pourraient faire l'objet d'aménagements adaptés. »
- « Je pense qu'il suffirait d'améliorer l'existant (route de Delasse vers la Hague) avec un raccordement passant par Martinvast, Sideville puis Virandeville où il sera alors aisé de rejoindre la route de la Hague... »
- « Je suis favorable au contournement par le Fuseau SD1 ; toutefois il est impératif d'utiliser les routes existantes comme prévu sur ce fuseau. »
- « Je suis contre le projet de contournement sud-ouest de Cherbourg-en-Cotentin. Ce projet n'est pas en adéquation avec l'environnement sauvage de La Hague. Par contre, un projet de sécurisation de toutes les routes existantes notamment sur celles où le trafic risque d'augmenter serait à mon avis beaucoup plus populaire. »

Conclusion

En conclusion, les participants plaident en faveur d'une approche plus respectueuse de l'environnement et selon eux moins coûteuse, axée sur l'amélioration des infrastructures existantes plutôt que de s'engager dans de nouveaux projets routiers.



La politique/aménagement du territoire

Développement des transports en communs/adaptation des horaires

Nombre total des avis

148

Préférence par rapport au projet : Pour/Contre/Sans avis

Pour	Contre	Sans avis
17	130	1

Analyse

Le débat porte sur le développement des transports en commun et l'adaptation des horaires par rapport à la construction d'un contournement routier à l'ouest de l'agglomération cherbourgeoise.

Certains estiment qu'il est nécessaire de préférer le développement des transports en commun à la construction de nouvelles routes (130 avis), soulignant que cela contribuerait à limiter la pollution et à diminuer les émissions de CO2.

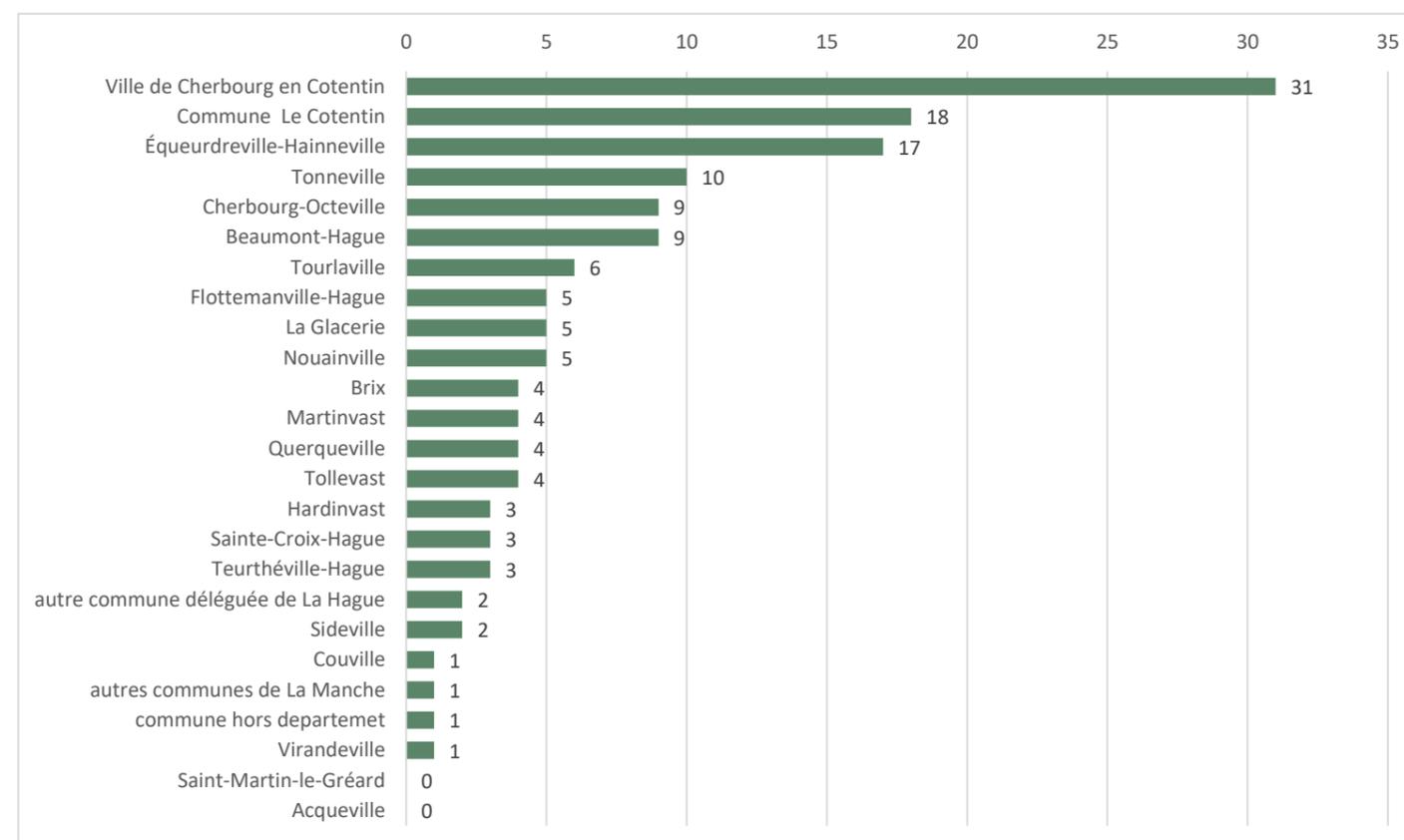
Ils suggèrent de développer des réseaux de bus efficaces pour répondre aux besoins des habitants, notamment en :

- Augmentant la fréquence des passages,
- Proposant des tarifs avantageux plus attractifs
- Adaptant les horaires pour répondre aux besoins des habitants, notamment pour les travailleurs et ceux dans les zones rurales.
- Permettant des arrêts en route pour des courses
- Permettant le transport de charges comme les vélos.

D'autres (17 avis), estiment que le projet de contournement est vital pour améliorer la circulation et faciliter les déplacements, notamment pour les travailleurs. Ils soulignent également la nécessité de prévoir des infrastructures intermodales pour encourager l'utilisation des transports en commun.

Plusieurs avis critiquent le projet de contournement de Cherbourg-en-Cotentin, le qualifiant de préjudiciable pour l'écosystème et peu adapté aux défis climatiques. Ils recommandent plutôt de favoriser les transports en commun, de restreindre l'utilisation des véhicules individuels et d'orienter les investissements vers des solutions plus durables et respectueuses de l'environnement.

Répartition par commune



Extraits

- « Il me semblerait beaucoup plus judicieux d'encourager et de faciliter le co-voiturage et de mettre en place des services de transport en commun vraiment adaptés et efficaces. »
- « Il faut motiver les populations à utiliser des modes de transport collectifs avec des politiques tarifaires à bas coût voir gratuit, des lignes régulières et accessibles. »
- « Dans ce cas, pourquoi des alternatives ne sont pas examinées pour trouver des solutions face à cette organisation du travail ? Ainsi le dossier ne présente pas de scénario de référence intégré avec le développement des transports en commun plus performants et adapté aux organisations des entreprises. »
- « Je suis contre la mise en place de ce contournement. Nous sommes aujourd'hui tous témoins de l'urgence à respecter un peu plus la planète pour les générations futures, et c'est de la responsabilité des élus que de la faire. Il faut aujourd'hui s'attacher à réduire l'utilisation de la voiture, notamment en centre-ville, et développer les transports en commun pour se rendre sur les lieux de travail. »
- « En solution alternative pour « désenclaver » cette pointe du Cotentin » (comme le reste du territoire d'ailleurs), il faut à minima une politique de transports en commun **GRATUIT ET SANS CONDITION**, un **MEILLEUR MAILLAGE** du réseau hors agglomération et **PLUS D'HORAIRES** hors de Cherbourg. La population préférera amplement financer par les impôts des trajets de transports en commun qu'une autoroute à leur porte (sans parler des coûts des travaux des BNG). »

Conclusion

En conclusion, les contributions analysées dans cette thématique vont dans le sens d'un développement des transports en commun plus important, à opposer à des moyens de transports jugés en décalage avec les enjeux de décarbonation des mobilités..



La politique/aménagement du territoire

Développement des pistes cyclables/promotion des mobilités douces

Nombre total des avis

105

Préférence par rapport au projet : Pour/Contre/Sans avis

Pour	Contre	Sans avis
18	82	4

Analyse

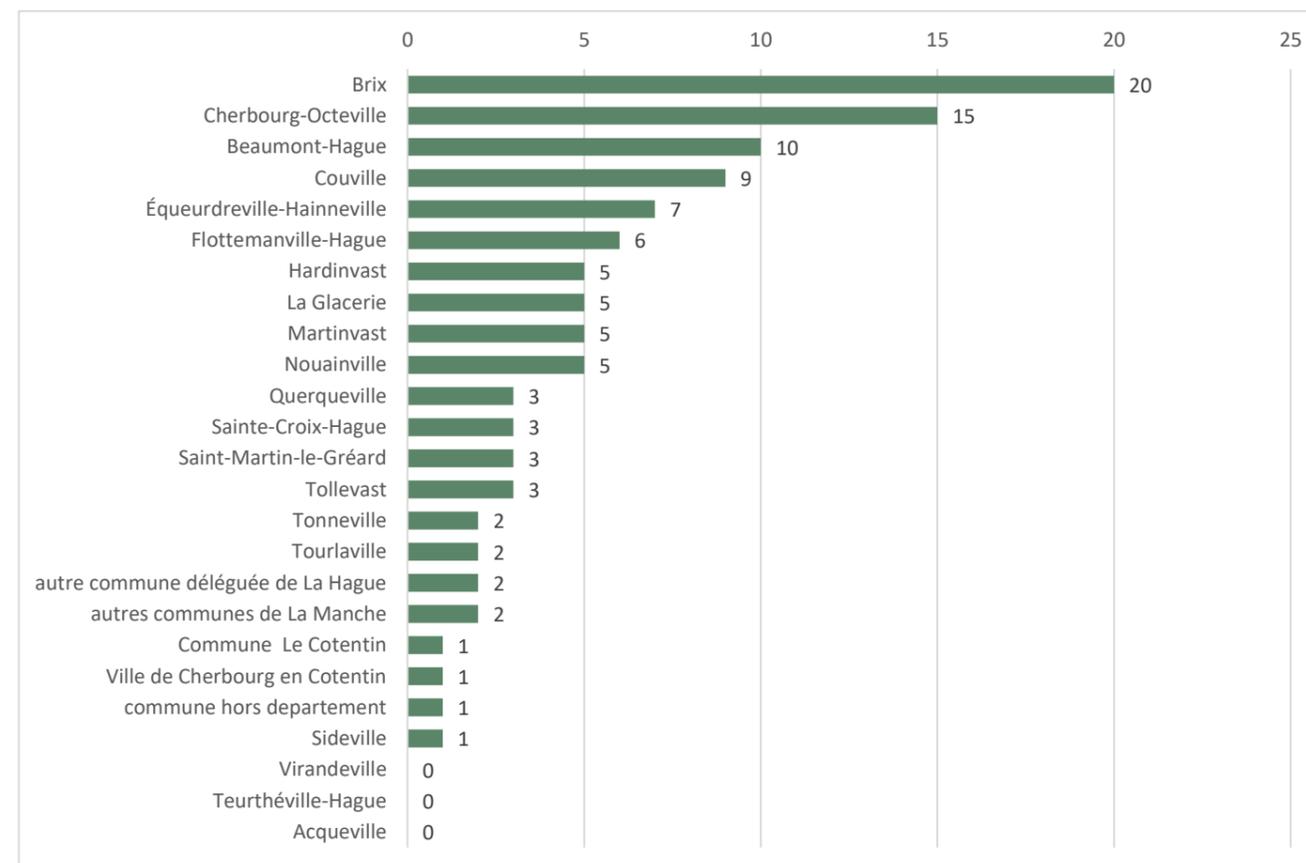
Répartition par commune

105 avis exprimés ont abordé le thème de développement des pistes cyclables et la promotion des mobilités douces met en évidence plusieurs points de vue :

Certains opposants au projet (82), remettent en question l'efficacité du projet de contournement pour réduire le trafic et améliorer la sécurité routière, estimant que d'autres solutions alternatives devraient être envisagées, telles que le développement des infrastructures adaptées pour les cyclistes.

Ils mettent en avant l'impact négatif sur l'environnement, le paysage, la biodiversité et le cadre de vie des habitants et soulignent l'importance de prendre en compte les articles du code de l'environnement pour favoriser le vélo comme alternative à la voiture, en aménageant des itinéraires cyclables sûrs et en facilitant les déplacements vers les centres commerciaux, établissements publics, sites d'enseignement, de loisirs et centres de santé.

D'autres (18) expriment leur soutien à la création de nouvelles routes pour améliorer la mobilité douce, mais en soulignant le besoin de mieux intégrer les modes de transport alternatifs, comme le vélo, dans les projets d'infrastructure.



Extraits

- « La circulation autour de Cherbourg en Cotentin ne justifie pas la création d'un axe nouveau. La réflexion sur les mobilités douces doit prendre le pas sur des encouragements à l'utilisation des voitures et camion. »
- « Absolument contre ce type de projet qui saccage notre environnement. Cela va à l'encontre des défis à relever pour sauver notre planète. Préservons le bien de nos enfants et des générations futures. Utilisons plutôt ces budgets pour améliorer les mobilités douces. »
- « Non, je ne veux pas de ce projet anachronique ! Il faut tourner la page du tout-voiture ! Pensons aux mobilités douces, d'autres solutions alternatives à explorer existent. Transports en commun, vélos... »
- « La circulation est trop dense et aux heures de pointe, la fatigue d'une journée de travail et l'agacement des "bouchons" provoquent des incivilités et la modification des voiries pour favoriser les "mobilités douces" en réduisant la circulation des voitures rendent ce projet indispensable. »
- « Je pense que ce contournement doit être interfacé avec les mobilités douces que l'on veut favoriser en ville. »
- « J'ai un vélo pliant, peu coûteux et très pratique, je me gare toujours en périphérie, Sideville ou Martinvast sort le vélo de mon coffre et pédale...Non au contournement, oui aux pistes cyclables. »
- « Pas d'accord. Cherbourg-en-Cotentin se restructure pour favoriser les déplacements doux, il faut attendre pour en observer les bénéfices... Nombreux sont ceux qui comme moi ont adopté au quotidien le vélo. J'espère surtout plus de pistes cyclables pour rouler en sécurité »

Conclusion

En conclusion, les contributions identifiées sur cette thématique mettent en avant les alternatives à la voiture individuelle, telles que les mobilités douces, les pistes cyclables sécurisées, la marche et les transports en commun.



La politique/aménagement du territoire

Réduction de l'usage de la voiture individuelle

Nombre total des avis

43

Préférence par rapport au projet : Pour/Contre/Sans avis

Pour	Contre	Sans avis
2	40	1

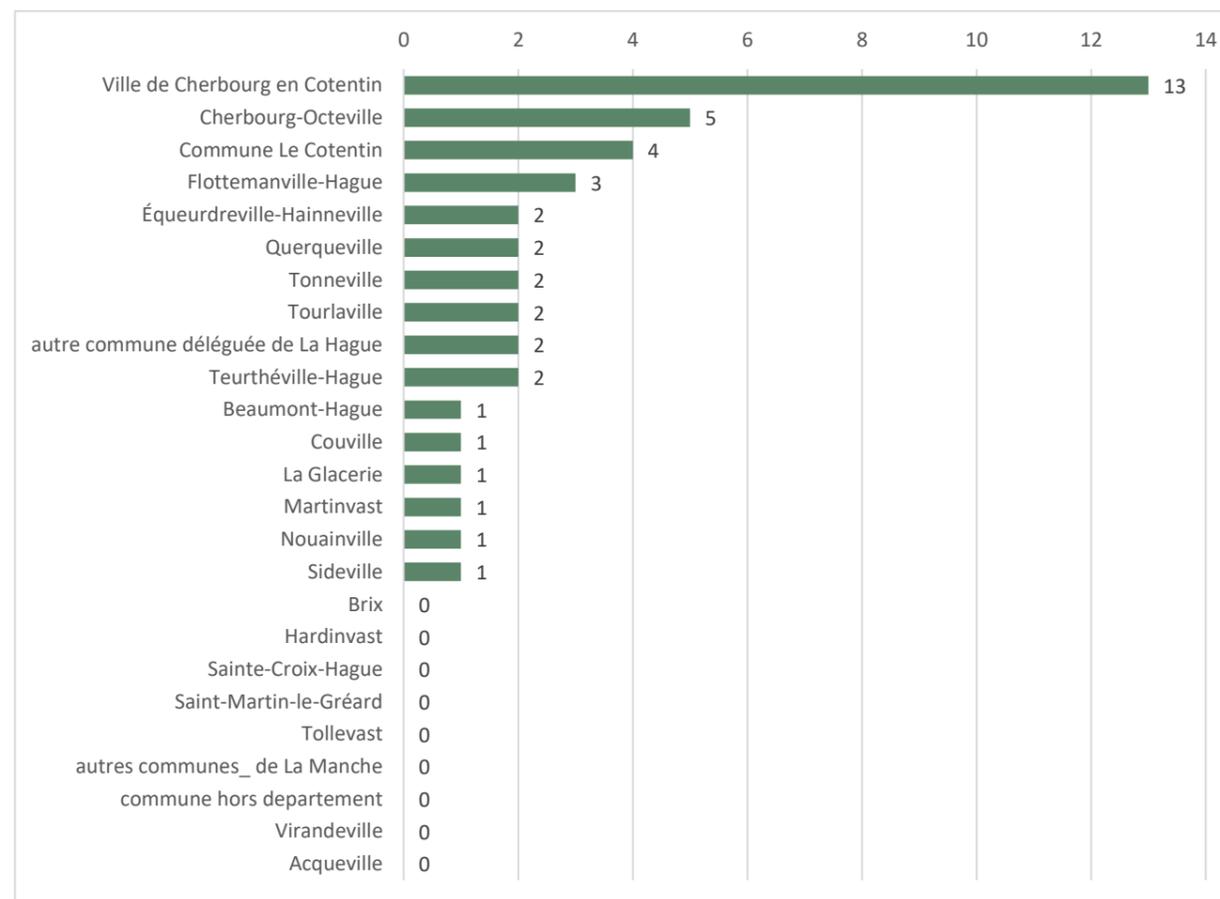
Analyse

Les critiques concernant le projet soulignent principalement le risque de favoriser la dépendance à la voiture individuelle au détriment de modes de transport plus durables tels que les transports en commun, le covoiturage ou le vélo. Ce choix est perçu comme un obstacle majeur dans la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre et le réchauffement climatique.

En effet, les contributeurs concernés estiment que le projet serait de nature à encourager l'usage exclusif de la voiture individuelle et que cela serait de nature à aller à l'encontre des efforts visant à réduire l'empreinte carbone et à promouvoir des alternatives de transport respectueuses de l'environnement.

Ces avis appellent à une révision fondamentale de la manière dont les déplacements sont envisagés. Ils encouragent vivement l'adoption de solutions de mobilité plus efficaces et écologiques, qui favorisent une utilisation partagée des ressources et une réduction significative des émissions polluantes. Promouvoir les transports en commun, le covoiturage et le vélo est perçu comme une étape essentielle dans cette démarche, car ces modes de déplacement non seulement réduisent l'empreinte carbone, mais aussi contribuent à désengorger les routes et à améliorer la qualité de l'air urbain.

Répartition par commune



Extraits

- « Ce projet semble totalement arriéré à une époque où nous devrions plutôt encourager des solutions de mobilité alternatives, réduisant notre dépendance aux voitures particulières. »
- « Ce n'est pas en facilitant le tout voiture qu'on y parviendra et que l'on agira concrètement contre les émissions de gaz à effet de serre. »
- « Le projet vient de deux éléments le nombre de véhicules et la pollution créée par ceux-ci. Mais lorsque l'on regarde le nombre de passagers par véhicule comme j'ai eu l'occasion de le faire 75 à 80% des voitures ont un seul passager »
- « Nous ne devons pas nous empêtrer dans ce modèle de la voiture individuelle »

Conclusion

En conclusion, les avis exprimés convergent vers la nécessité d'encourager davantage de personnes à adopter des alternatives à la voiture individuelle dans le contexte de la réflexion sur le projet de contournement de Cherbourg-en-Cotentin.



L'économie

Optimisation des finances publiques/projet coûteux

Nombre total des avis

126

Préférence par rapport au projet : Pour/Contre/Sans avis

Pour	Contre	Sans avis
6	118	2

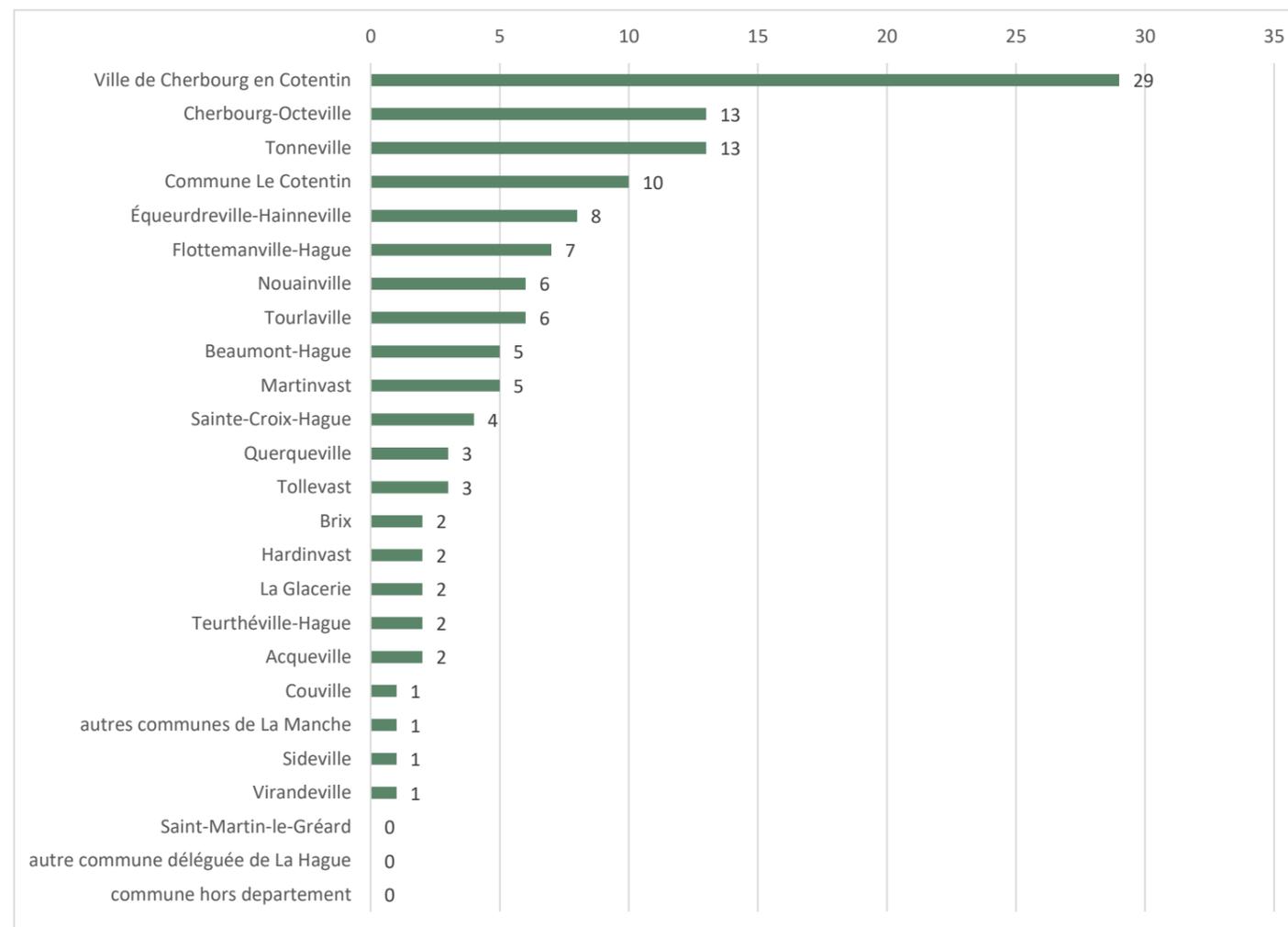
Analyse

118 participants au débat expriment une série de préoccupations concernant le projet de contournement sud-ouest de Cherbourg-en-Cotentin. Ils estiment tout d'abord que le coût financier élevé de ce projet ne leur semble pas être justifié par les bénéfices anticipés, notamment en ce qui concerne les économies de temps de trajet. Pour eux, cette dépense importante pourrait être allouée de manière plus judicieuse à des initiatives alternatives plus durables et plus bénéfiques pour la communauté dans son ensemble.

Certains participants proposent ainsi que les ressources financières publiques soient réaffectées à des projets qui leur semble répondre à des besoins plus urgents et plus essentiels, tels que l'amélioration des systèmes de transport en commun pour rendre les déplacements plus accessibles et écologiques. Ils mettent également en avant l'importance d'investir dans les infrastructures de santé, ainsi que dans l'éducation et le logement.

Par ailleurs, ces participants remettent en question l'impact environnemental du contournement sud-ouest de Cherbourg-en-Cotentin. Ils expriment leur préoccupation face à la destruction potentielle de terres agricoles et de zones naturelles précieuses qui pourraient résulter de la construction de cette infrastructure routière. Pour eux, il est essentiel de prendre en compte les conséquences à long terme sur l'écosystème local et de rechercher des solutions qui préservent au maximum l'environnement tout en répondant aux besoins de mobilité de la population.

Répartition par commune



Extraits

- « Projet inutile et bien trop tardif. Trop coûteux pour les gains escomptés. »
- « Je suis contre ce projet de contournement, pourquoi gâcher ce si joli coin par un projet coûteux qui est loin de réunir les conditions pour désengorger les villages de Querqueville et Equeurdreville principalement. »
- « S'il "faut" dépenser 60 M€, les investir dans la santé ou dans l'éducation serait plus raisonnable. »
- « Il me semble que les deniers prévus pour ce projet seraient mieux employés en les investissant dans les écoles, la santé et les déplacements doux par exemples. »
- « Il est urgent de réaffecter nos ressources à des projets plus porteurs d'avenir propre et durables, comme les budgets de la santé, de l'éducation, l'adaptation et la concentration des habitats et les modes de déplacements collectifs. »

Conclusion

En conclusion, les contributions expriment une préoccupation collective concernant l'impact financier du projet.



L'économie

Développement des commerces / ZAC (Meilleure desserte)

Nombre total des avis

73

Préférence par rapport au projet : Pour/Contre/Sans avis

Pour	Contre	Sans avis
73	0	0

Analyse

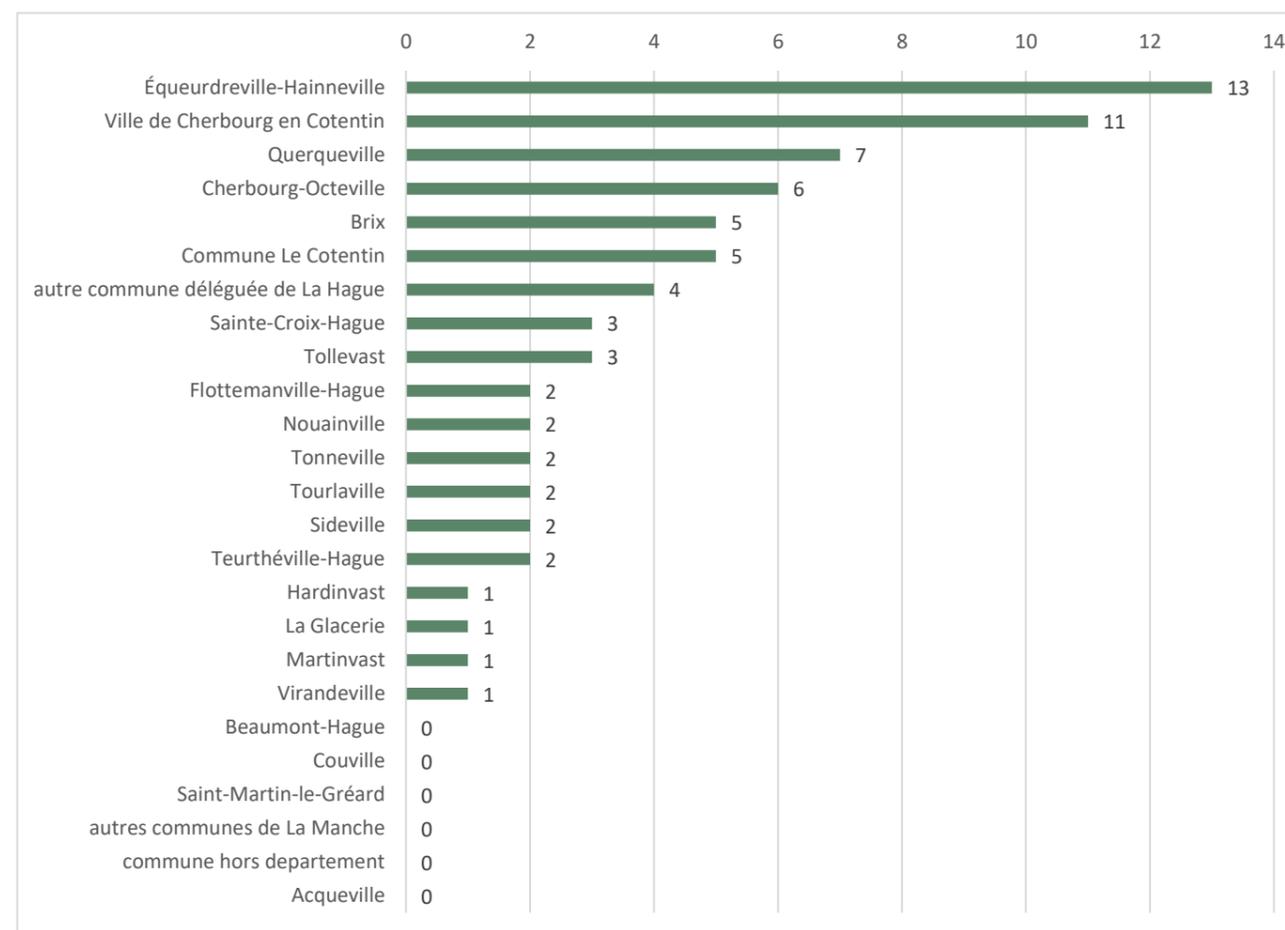
Les 73 avis sur le développement et la desserte des commerces dans le cadre du projet de contournement sud-ouest de Cherbourg-en-Cotentin sont variés mais convergent généralement vers la nécessité de désenclaver Cherbourg, d'améliorer l'accessibilité aux zones commerciales et industrielles, ainsi que de fluidifier la circulation.

Il y a ceux qui soutiennent le contournement routier, soulignant qu'il faciliterait l'accès à la RN13, décongestionnerait le centre-ville, permettrait de rejoindre plus facilement les zones commerciales et artisanales, et contribuerait au développement économique de la région.

Certains favorisent le fuseau SO2012, estimant qu'il désenclaverait Cherbourg en direction de Bénécière et de la D901, contribuant ainsi au développement économique de la région.

D'autres expriment des préférences pour le SO1 ou le SO4, qui permettraient un accès plus direct à des zones clés telles que la Polyclinique et les Vindits.

Répartition par commune



Extraits

- « Le fuseau SO4 me semble le plus pertinent pour plusieurs raisons.... De plus, d'un point de vue économique il est au plus près des ZAC ce qui me paraît le plus opportun »
- « Je suis favorable au contournement et je vote pour le fuseau SO4 car il dessert le plus grand nombre de ZAC et en parallèle la construction du fuseau SE afin de faciliter l'échange entre les ZAC et la nationale. »
- « L'option d'aménagement la meilleur pour moi c'est le N°4. Elle dessert ZAC de Grimesnil- Fourches. Clinique du cotentin - Caserne des Sapeurs-pompiers et on arrive rapidement de l'autre cote de Cherbourg en cotentin tout ce que l'on recherche. »
- « Le côté ouest de l'agglomération se sclérose, d'ailleurs si l'on regarde toutes les activités commerciales se situent à l'est (véhicules, matériaux, équipements et services divers, ...) en raison de dessertes faciles »

Conclusion

En conclusion, les avis exprimés à ce sujet soutiennent la nécessité de réaliser le contournement pour favoriser le développement économique et renforcer l'attractivité de la région de Cherbourg-en-Cotentin.



L'environnement Impact environnemental

Nombre total des avis

423

Préférence par rapport au projet : Pour/Contre/Sans avis

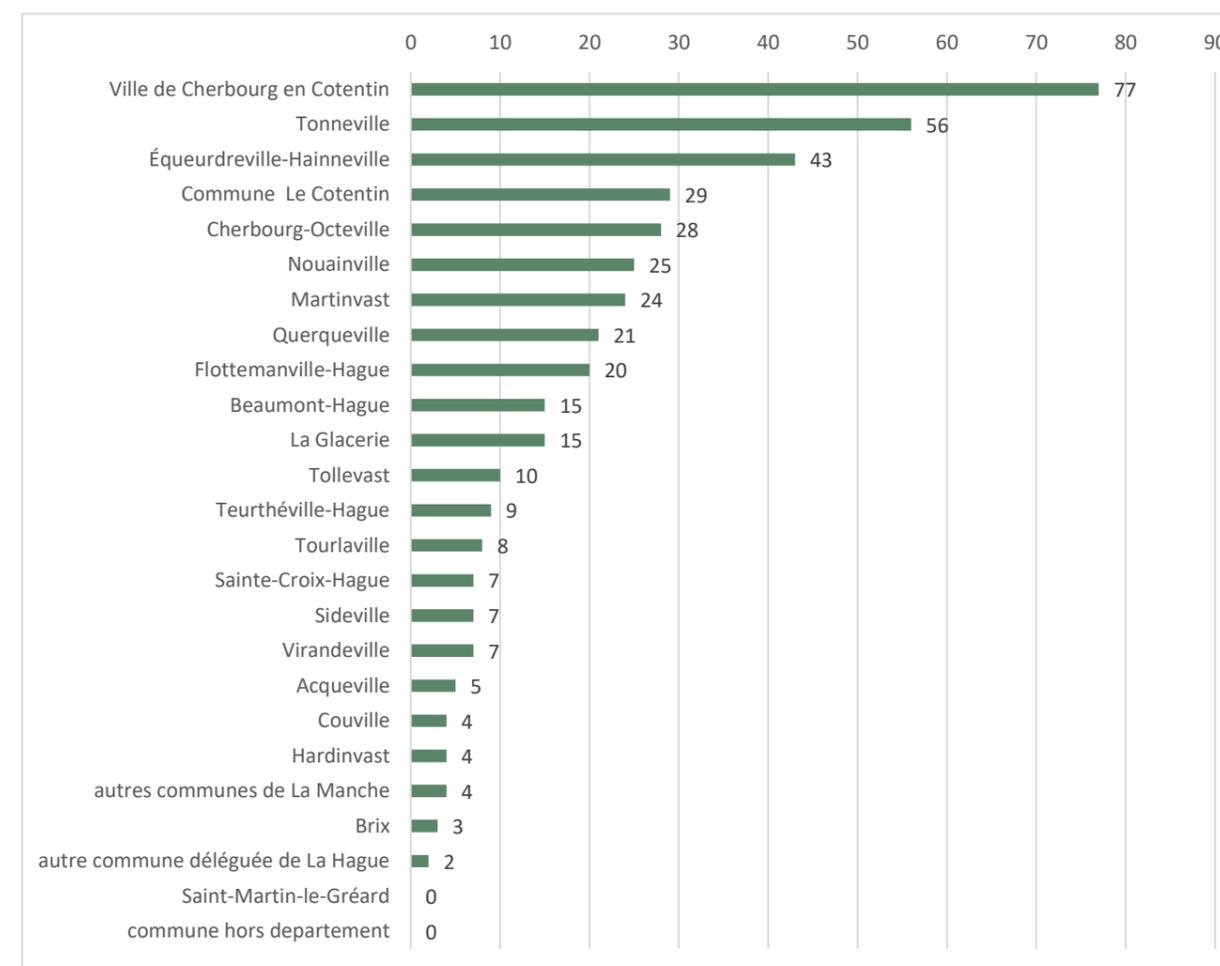
Pour	Contre	Sans avis
18	400	5

Analyse

Le projet de contournement de Cherbourg suscite un débat passionné concernant son impact sur l'écosystème local. Pas moins de 400 voix se sont élevées pour exprimer leur opposition, soulignant les possibles répercussions néfastes sur la nature. Ces opposants, issus de différentes communes, estiment que ce projet contredit les efforts en cours pour préserver l'environnement et lutter contre le changement climatique. Ils soutiennent que cette initiative viole les lois nationales et internationales relatives à la protection de l'environnement, notamment en ce qui concerne la sauvegarde des zones humides, des espèces en voie de disparition, et la connectivité écologique.

Malgré une opposition majoritaire, 18 avis ont soutenu le projet sous certaines conditions. Ces partisans insistent sur la nécessité de respecter scrupuleusement des principes environnementaux. Ils reconnaissent les avantages potentiels du contournement en termes de fluidité du trafic et de développement économique régional, mais exigent que ces bénéfices ne se fassent pas au détriment de la préservation écologique.

Répartition par commune



Extraits

- « Concernant l'impact environnemental du projet, il est exagérément élevé par rapport au but recherché »
- « L'opposition pour des raisons environnementales n'est pas une opposition de principe mais une opposition pour des raisons démontrées scientifiquement. »
- « Dégrader le bien environnemental doit forcément être assorti d'une extrême nécessité. »
- « Je pense que ce serait une bonne idée si tant est que les travaux soient effectués intelligemment sans n'impacter trop ni l'environnement, ni les terres, ni les habitants. »
« Nous vous faisons confiance pour réduire au maximum l'impact sur la faune et la flore ainsi que la réalisation d'ouvrages d'art au plus juste besoin »
- « NON au projet de contournement. Tout simplement parce qu'il a beaucoup trop d'impacts négatifs sur l'environnement »
- « En conclusion, il y a 20 ou 30 ans ce contournement aurait peut-être été utile, mais pour les années à venir et vue les conditions climatiques, écologiques, est-ce qu'il faut faire un contournement. Je ne pense pas. »

Conclusion

En conclusion, le projet suscite un débat, avec des opposants craignant ses effets néfastes sur l'environnement et des partisans conditionnant leur soutien au respect de principes environnementaux.



L'environnement

Trop d'artificialisation/il faut en limiter

Nombre total des avis

117

Préférence par rapport au projet : Pour/Contre/Sans avis

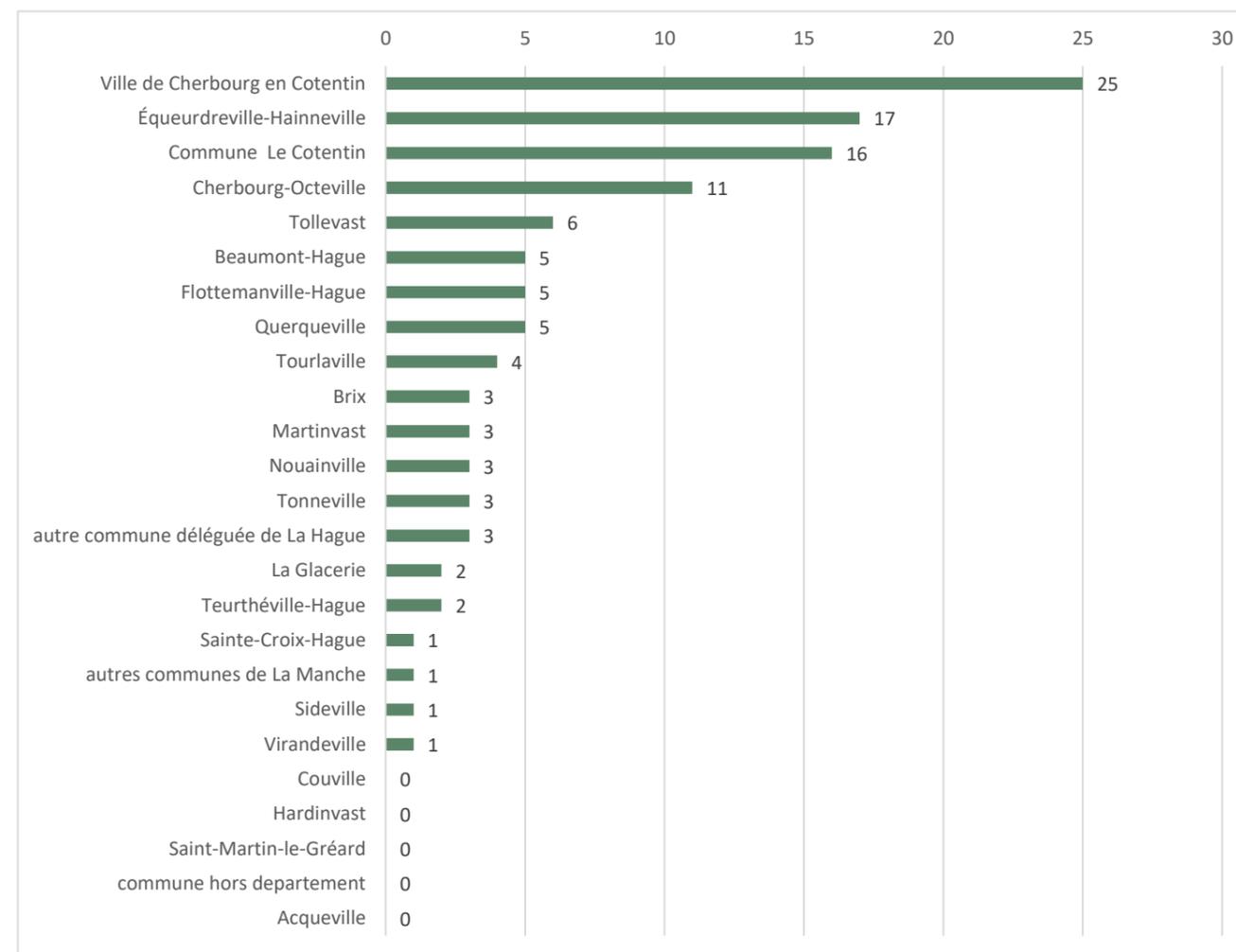
Pour	Contre	Sans avis
6	111	0

Analyse

Les 117 avis exprimant des préoccupations et des critiques concernant le projet de contournement ouest de Cherbourg mettent en lumière la thématique de l'artificialisation des sols. Ils estiment avec une grande préoccupation que dans une époque où la préservation des sols devrait être une priorité absolue, la construction de nouvelles routes va à l'encontre de cet impératif écologique et climatique.

Ils insistent sur le fait que l'urbanisation croissante et l'expansion des zones bétonnées ont un impact néfaste sur l'équilibre écologique, la qualité de l'air et des sols, ainsi que sur la biodiversité. Ils mettent en avant l'urgence de limiter cette artificialisation des sols afin de protéger les écosystèmes fragiles et de préserver les ressources naturelles pour les générations futures.

Répartition par commune



Extraits

- « L'artificialisation des sols favorisera les inondations et la disparition des insectes pollinisateurs sans compter que l'exceptionnelle qualité des chemins de randonnées cherbourgeois en sera grandement affectée. »
- « Il faudra bien sûr compenser l'artificialisation des terres »
- « Arrêtons de vouloir tout bétonner et goudronner à la place de la verdure et des arbres pensons un peu aux générations futures à nos enfants, petits-enfants, etc.... et pensons plutôt à leur laisser une planète viable. »
- « Venir bétonner et urbaniser à outrance (la voie de contournement va accélérer l'étalement urbain vers l'ouest, comme ce fut le cas sur le contournement Est) ne fera que détruire notre paysage et nos atouts. »

Conclusion

En conclusion, les critiques du projet mettent en avant les préoccupations liées à l'artificialisation des sols, estiment qu'il y a un conflit avec les objectifs écologiques et climatiques.



L'environnement

Destruction de la faune et de la flore

Nombre total des avis

104

Préférence par rapport au projet : Pour/Contre/Sans avis

Pour	Contre	Sans avis
2	100	2

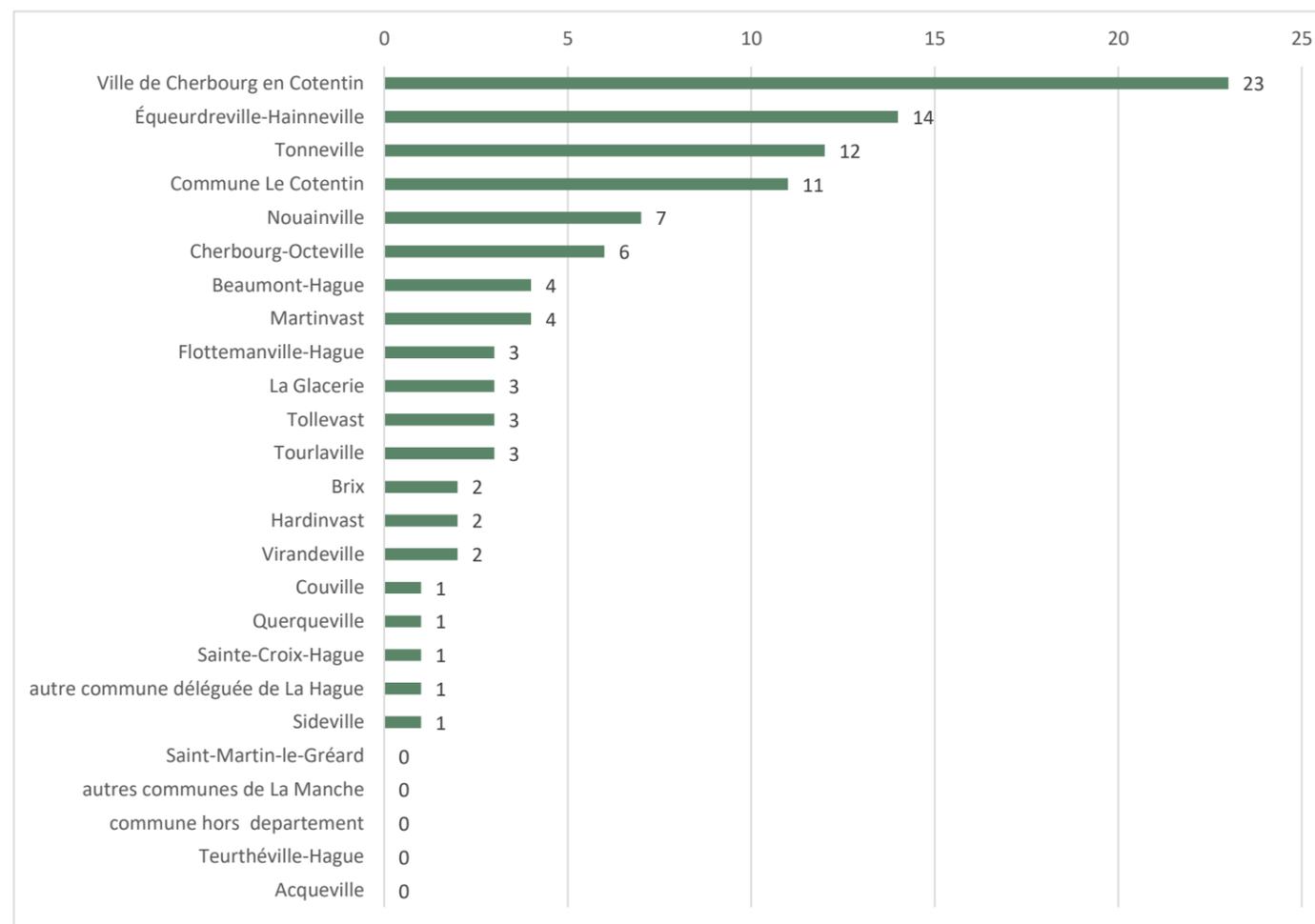
Analyse

104 avis ont exprimé une vive préoccupation quant à l'impact du projet de construction d'une voie de contournement à Cherbourg-en-Cotentin sur la faune et la flore locales.

Des opposants soulignent que la construction de la route entraînera la destruction des habitats naturels, y compris des zones humides et des champs agricoles, menaçant ainsi la biodiversité de la région. Ils s'inquiètent également des conséquences sur la faune, citant des exemples d'animaux tels que des renards, des chevreuils, des chouettes, des chauves-souris, des hérissons, et des tritons qui pourraient être affectés par la nouvelle infrastructure. Certains contributeurs mentionnent également les zones boisées, qui sont des lieux de promenade appréciés et des habitats pour diverses espèces animales.

L'argument principal des opposants est que la construction de la voie de contournement représente une menace pour la biodiversité locale et qu'elle va à l'encontre des efforts de préservation de l'environnement et de lutte contre le changement climatique. Ils appellent à l'adoption de solutions alternatives qui minimisent l'impact sur la faune et la flore, comme l'amélioration des routes existantes ou le développement des transports en commun.

Répartition par commune



Extraits

- « Il constitue un anachronisme environnemental et se fera au détriment de la faune et la flore qui se trouveront sur le trajet des voies de contournement. »
- « Certains oiseaux forestiers sont sensibles à la présence de routes à circulation intense, principalement en raison de la pollution sonore. »
- « C'est un lieu de promenade de nombreux usagers, en semaine comme le week-end, mais également un logement pour plusieurs espèces animales. Je suis donc fermement opposé à ce qu'elle passe dans la zone du mont du roc »
- « Cette nouvelle route sera extrêmement dangereuse pour la faune locale, de nombreuses espèces animales vivent ou chassent dans cette zone (chouette hulotte, chouette effraie, chauve-souris, hérisson, chevreuil, martre des pins...) dont certaines n'ont même pas été prise en compte dans l'étude. Il faut également tenir compte de la flore locale qui sera fortement impactée par ce projet. »
- « Amphibiens et routes : Chez les amphibiens, les juvéniles de certaines espèces semblent éviter la traversée de routes pavées¹, Cette route dégradera des habitats critiques créera une barrière entre Sud et Nord pour les mouvements des espèces animales »

Conclusion

En conclusion, des opposants au projet considèrent que la construction de la route représente une menace sérieuse pour l'équilibre écologique de la région, compromettant la survie de nombreuses espèces animales et végétales.



L'environnement
Amélioration de la qualité de l'air dans le centre/Réduction des nuisances

Nombre total des avis

46

Préférence par rapport au projet : Pour/Contre/Sans avis

Pour	Contre	Sans avis
45	1	0

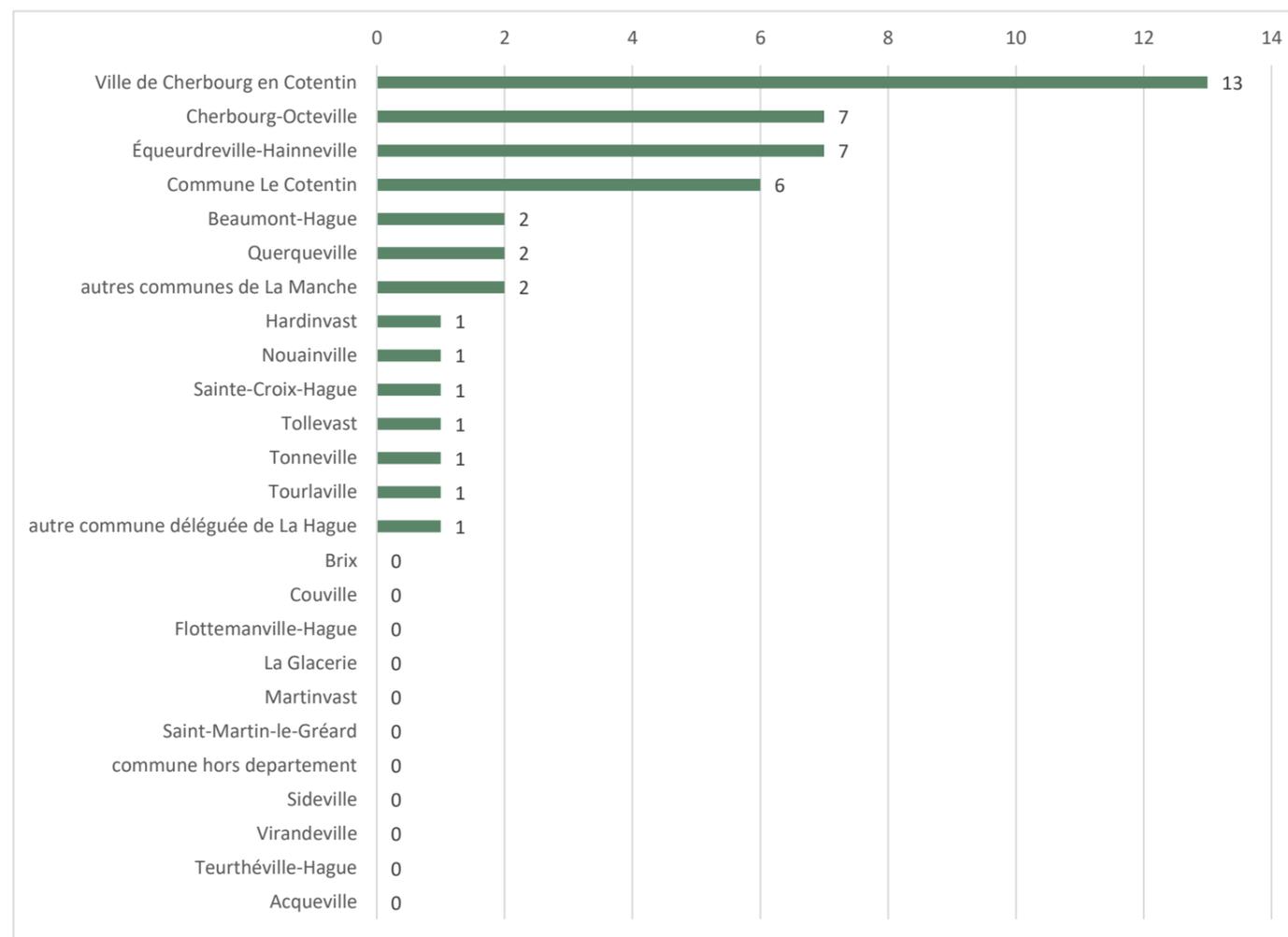
Analyse

Répartition par commune

46 opinions ont été exprimées à ce sujet dont 45 témoignent d'un soutien en faveur de la mise en place d'une voie de contournement Sud-Ouest de Cherbourg-en-Cotentin. Les contributeurs soulignent que la création de cette voie contribuerait à réduire le trafic dans le centre-ville de Cherbourg en déviant les flux de transit, ce qui permettrait de diminuer les embouteillages et d'éviter les arrêts fréquents, favorisant ainsi une fluidité accrue de la circulation.

Ils estiment que cette fluidité aurait un impact positif sur la consommation de carburant, les émissions de CO2 et la pollution atmosphérique, puisque les véhicules passeraient moins de temps à ralentir et à redémarrer. Par conséquent, la construction de cette voie aiderait à réduire l'empreinte carbone globale de la région et à améliorer sa qualité de l'air.

De plus, cette initiative aurait des retombées bénéfiques sur le plan sonore, en atténuant les nuisances sonores générées par le trafic routier dans les zones résidentielles avoisinantes. En réduisant le volume de véhicules traversant ces quartiers, on contribuerait à créer un environnement plus paisible et agréable pour les riverains.



Extraits

- « Le contournement, permettrait de désengorger le centre-ville et de diminuer drastiquement la pollution (qualité de l'air et autre) pour rallier la RN13. »
 - « Je suis pour ce contournement et ainsi désengorger le centre de Cherbourg. La circulation actuelle est source de nuisances, gênes et pollution. Sans compter l'impact économique et vie privée pour les usagers. »
 - « Diminution des nuisances subies par les riverains en ville. »
- « Demeurant au debout du boulevard de l'atlantique, les bouchons sont quotidiens, matin et soir, dans la rue Henri Barbusse. Entre les nuisances sonores, atmosphériques et visuelles, depuis le début des travaux sur Cherbourg, l'augmentation du flux des véhicules est exponentielle avec de plus le chemin de chênes qui est devenu un axe de délestage où les véhicules ne respectent pas les 30 km et circulent à des vitesses excessives. La création de cette voie de dégagement permettra au secteur de recouvrer le calme et un air plus respirable. »

Conclusion

En conclusion, le contournement est soutenu pour ses avantages potentiels de réduction d'embouteillages, de pollution et de nuisances sonores.



L'agriculture

Atteinte à l'agriculture/nécessité de voies parallèles pour les engins agricoles

Nombre total des avis

160

Préférence par rapport au projet : Pour/Contre/Sans avis

Pour	Contre	Sans avis
12	147	1

Analyse

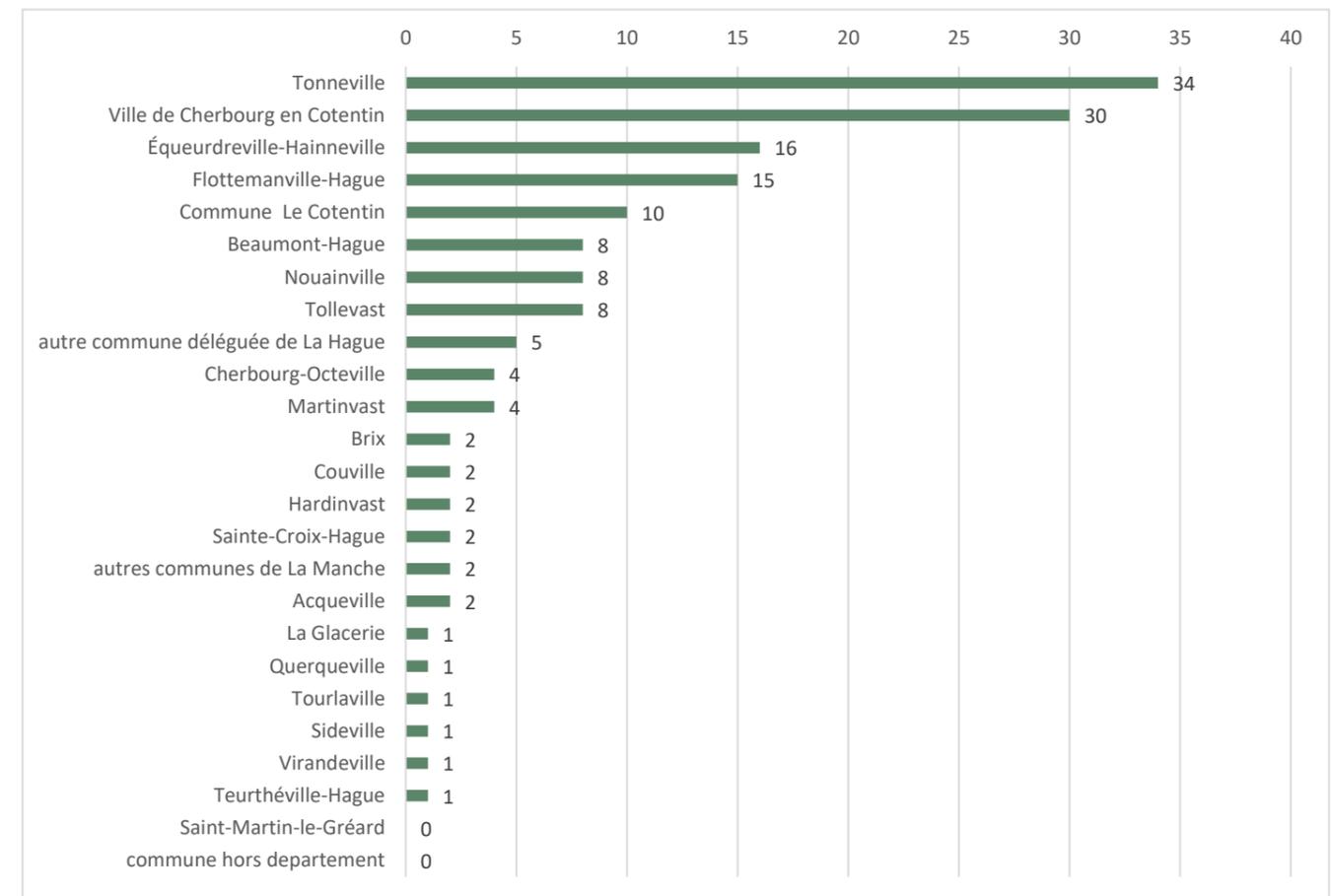
160 participants au débat, entre résidents et exploitants agricoles expriment de vives préoccupations concernant l'impact du projet de contournement sur l'agriculture.

Les principaux points évoqués sont :

- Division des exploitations agricoles : Certains exploitants agricoles craignent que le tracé du contournement divise leurs terres en deux, ce qui rendrait leur travail plus difficile voire impossible. La fragmentation des exploitations compromettrait la viabilité économique de leurs activités agricoles.
- Destruction de terres agricoles : L'implantation de la route nécessiterait la destruction de terres agricoles fertiles. Les opposants estiment que ces terres sont précieuses pour l'approvisionnement alimentaire local et la préservation de l'activité agricole dans la région.
- Impact sur les moyens de subsistance : Pour les exploitants agricoles, le contournement représente une menace directe pour leurs moyens de subsistance. La perte de terres agricoles réduit leur capacité à cultiver et à produire des denrées alimentaires, ce qui pourrait avoir des répercussions économiques graves pour les agriculteurs et la communauté locale.
- Non-cohérence avec les objectifs de préservation agricole : Les opposants soulignent le caractère incohérent du projet avec les efforts de préservation des terres agricoles. Alors que la préservation des terres cultivables est devenue une priorité pour garantir la sécurité alimentaire et préserver l'agriculture locale, la construction du contournement va à l'encontre de ces objectifs.

Ils suggèrent aussi que des solutions alternatives doivent être envisagées pour garantir la sécurité et la mobilité des engins agricoles. Cela pourrait inclure la création de voies spéciales, de passages souterrains ou d'autres aménagements permettant aux engins agricoles de circuler en toute sécurité sans perturber le flux de circulation des autres véhicules.

Répartition par commune



Extraits

- « D'une part il va empiéter sur les terres agricoles alors qu'on est censé tout faire pour éviter l'artificialisation des sols et préserver l'agriculture. »
- « Je pense que le Contournement Sud-Ouest de Cherbourg en Cotentin n'est pas nécessaire et est suicidaire pour l'agriculture. »
- « C'est la mort des agriculteurs chez qui la route passera... »
- « Route interdite aux engins agricoles... Dans une société future où l'on insiste pour consommer local tant pour notre santé, l'écologie et l'économie de proximité... comment rendre le travail des agriculteurs encore plus difficile... Oui, il faut se développer mais ne faut-il pas respecter ce qui existe déjà et soutenir les agriculteurs qui ont déjà un travail difficile ? »
- « ...Sachant qu'il faudra créer des voies parallèles pour les engins agricoles »
- « Cet axe étant interdit aux engins agricoles il faudra nécessairement créer un réseau de voies parallèles. »
- « Il semblerait que cette future voie serait interdite aux engins agricoles. De ce fait, il serait nécessaire de réaliser des chemins parallèles, ce qui entraînerait une emprise conséquente. »
- « Où est étudié, anticipé et chiffré l'impact sur le monde agricole ? Comment vont circuler les engins agricoles qui seront interdits sur cette voie de contournement ? Comment préserver les terres agricoles qui seront détruites, à une époque où on prône la production française ? »

Conclusion

En conclusion, les résidents et les exploitants agricoles expriment des inquiétudes quant à l'impact jugé comme dévastateur du projet de contournement sur l'agriculture locale.



La concertation

Nombre total des avis

47

Préférence par rapport au projet : Pour/Contre/Sans avis

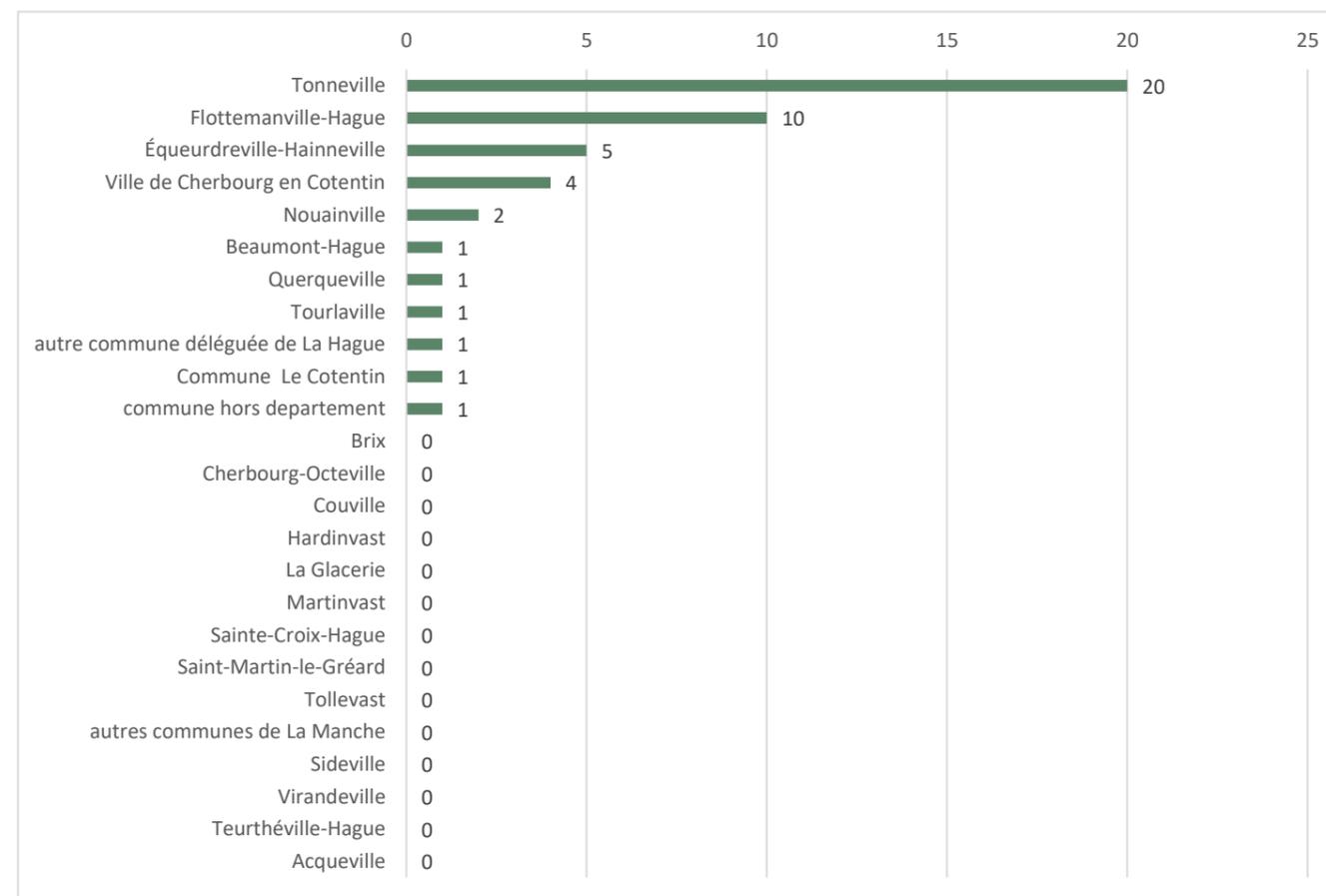
Pour	Contre	Sans avis
2	23	22

Analyse

Les opinions exprimées indiquent que certains participants ne soutiennent pas le projet de contournement Sud-Ouest de Cherbourg en Cotentin, voire remettent en question la légitimité même de la concertation.

- Certains remettent en question l'objectivité de la concertation, estimant qu'il existe un manque de transparence et d'implication réelle du public. Ils critiquent l'utilisation d'un sondage Ifop, réalisé par la communauté d'agglomération Le Cotentin, comme principal indicateur d'opinion, arguant que cela ne reflète pas nécessairement la volonté générale.
- Des voix s'élèvent contre le démarrage de la concertation alors que des travaux sont déjà en cours à Cherbourg-en-Cotentin. Ils estiment que ces travaux devraient d'abord être terminés pour évaluer correctement l'impact sur la circulation avant de lancer une nouvelle concertation.
- Des participants se plaignent du manque de communication de la part des autorités, notamment l'absence de réunions publiques dans certaines communes concernées (La Hague / Tonneville), le manque de panneaux d'affichage et de distribution d'informations par voie postale. Certains estiment que cela nuit à la légitimité de la concertation.
- Des critiques portent sur le manque d'exploration d'alternatives au projet de contournement, comme le développement des transports en commun ou la réduction de la vitesse aux abords des localités pour réduire la circulation automobile.
- Il est aussi à noter qu'une faible part des avis soulignent la qualité des informations délivrées et des documents mis à disposition lors de la concertation préalable et des réponses apportées aux questions.

Répartition par commune



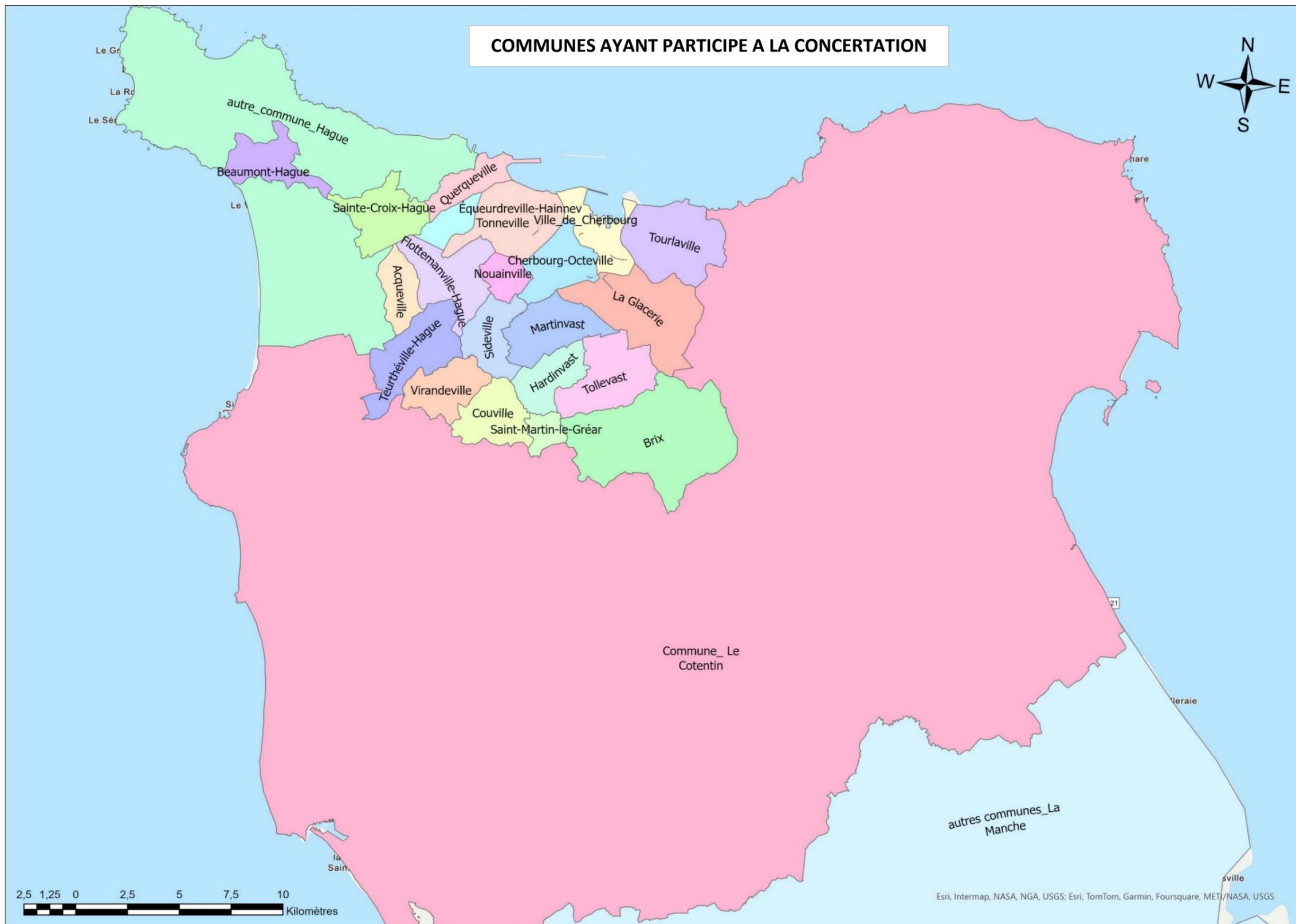
Extraits

- « On nous parle aussi de transparence dans ce projet en organisant des réunions d'information. Nous voyons des panneaux d'informations dans les Rouges Terres (La Glacerie), à Tourlaville... Il y a des stands d'informations dans les centres commerciaux et des permanences dans des communes éloignées du projet (Valognes). Cependant sur les communes impactées par le projet juste une affichette au format A3 affiché en mairie, pas un panneau, pas d'information dans les boîtes aux lettres, aucune réunion. Essaye-t-on de ne pas trop informer la population qui risque de subir ces nuisances ? »
- « Cette concertation ne donne pas le choix puisque dès l'introduction, l'Agglomération indique que le contournement est impératif. C'est donc une fausse concertation, la décision semble déjà prise sur un projet daté, coûteux, disproportionné (avec un viaduc envisagé...) et qui va aggraver l'artificialisation du Cotentin. Pour moi, le contournement un projet hors d'âge et inutile. »
- « Dans ce projet, et durant cette concertation, les habitants ont été oublié. Nous n'avons pas eu courrier. AUCUN ! Nous qui pensons que comme nous sommes les plus impactés, nous aurions un courrier particulier afin d'être sûr que les citoyens sont informés de manière éclairée ? Nous avons constaté tout l'inverse ! »
« On fait une concertation parce que c'est obligatoire ! Nous pensons que vous avez une idée précise de ce que vous voulez faire et que vous avez proposé des projets de fuseaux sous études sérieuse pour répondre à la demande. »
- « Merci pour la qualité des informations délivrées et des réponses aux questions posées. »
- « L'étude est très bien menée, félicitations à tous ceux qui ont participé à celle-ci et merci pour cette consultation. »

Conclusion

En conclusion, les avis défavorables évoquent des préoccupations quant à la légitimité et à la transparence de la concertation.

FIGURE 10: COMMUNES AYANT PARTICIPE A LA CONCERTATION



Commune de BRIX



Nombre d'avis exprimés	19 avis
GLOBALEMENT FAVORABLE	
Opportunité du projet	Nombre
Avis favorables	12
Avis défavorables	7
Sans opinion marquée	0

Nombre d'avis exprimés sur un fuseau préférentiel	1 avis
Fuseau préférentiel	Nombre
SE+SO2012	1
SE+SO1	0
SE+SO2	0
SE+SO3	0
SE+SO4	0
SE+SO5	0

Les avis des contributeurs de Brix sur le projet du contournement sud-ouest de Cherbourg-en-Cotentin révèlent un mélange de soutien et de préoccupations environnementales.

Voici un résumé des opinions exprimées :

Soutien au projet

Amélioration de la mobilité et de la sécurité

Certains contributeurs apprécient que le contournement pourrait désengorger le centre-ville de Cherbourg, offrant un trajet alternatif pour les habitants de l'est cherbourgeois et de la Hague. Ils estiment que cela réduirait le temps de trajet et améliorerait la sécurité en déplaçant le trafic des routes secondaires actuellement surchargées et dangereuses.

Développement économique et accès aux zones d'activités

D'autres soutiennent que le contournement faciliterait l'accès aux zones commerciales et industrielles, stimulant ainsi l'économie locale et réduisant les temps de déplacement quotidiens.

Extrait :

« La voie de contournement est primordiale pour la poursuite du développement de notre territoire. Elle permettra de répondre à des problématiques de sécurisation des déplacements et d'une meilleure répartition du trafic, aussi bien local que de transit, améliorant sans nul doute le cadre de vie. »

Opposition au projet

Impacts environnementaux

Une forte opposition se focalise sur les impacts écologiques du projet, notamment la destruction de bocages, la consommation de terres agricoles, et les effets potentiels sur la faune et les paysages. Les critiques soulignent l'incohérence du projet avec les objectifs de développement durable et la transition écologique.

Questionnement de la nécessité et de l'efficacité

Certains contributeurs remettent en question la nécessité du projet, suggérant que des améliorations des routes existantes ou des investissements dans les transports en commun pourraient être des alternatives plus viables et moins coûteuses.

Préoccupations financières

Il existe également des inquiétudes concernant le coût du projet, avec des arguments que les fonds pourraient être mieux utilisés pour soutenir d'autres initiatives publiques comme la santé ou l'éducation.

Extrait :

« Ce projet est en contradiction totale avec l'urgence écologique, avec l'Accord de Paris. Mais au fait, où est l'étude climatique de ce projet ? »

Conclusion

Les avis sur le contournement à Brix sont divisés entre ceux qui voient des avantages tangibles en termes de circulation et de développement économique, et ceux qui critiquent les conséquences environnementales et financières du projet. Cette division reflète un dilemme plus large entre la croissance infrastructurelle et la préservation environnementale dans les décisions de planification urbaine et régionale.

Cherbourg-Octeville Commune déléguée de Cherbourg-en-Cotentin				
Nombre d'avis exprimés			119 avis	
GLOBALEMENT FAVORABLE				
Opportunité du projet			Nombre	
Avis favorables	67			
Avis défavorables	46			
Sans opinion marquée		6		
		Nombre d'avis exprimés sur un fuseau préférentiel		31 avis
		Fuseau préférentiel		Nombre
		SE+SO2012	6	
		SE+SO1	4	
		SE+SO2	6	
		SE+SO3	3	
		SE+SO4	9	
		SE+SO5	3	

Les avis des contributeurs de Cherbourg-Octeville sur le projet de contournement sud-ouest de Cherbourg-en-Cotentin montrent une division marquée entre le soutien et l'opposition. Voici un résumé des opinions exprimées :

Soutien au projet	
Amélioration de la mobilité et de la sécurité	
De nombreux contributeurs apprécient le projet pour son potentiel à désengorger le centre-ville, à réduire la pollution et à améliorer la fluidité du trafic, surtout pour ceux qui travaillent à l'ouest de Cherbourg ou dans la zone industrielle de la Hague.	
Développement économique	
Certains citoyens soulignent que le contournement pourrait stimuler le développement économique en facilitant l'accès aux zones d'activités et en attirant de nouvelles entreprises.	
Extrait :	
<i>« Je suis à 100% en faveur de ce projet ! Il faut désengorger le secteur de la gare en offrant un itinéraire alternatif crédible et pertinent »</i>	

Opposition au projet	
Impacts environnementaux	
Une forte opposition se base sur les impacts négatifs prévus sur l'environnement, incluant la destruction de zones naturelles et l'artificialisation des sols. Les critiques portent également sur l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre et la perte de biodiversité.	
Coût et efficacité	
Des préoccupations sont exprimées concernant le coût élevé du projet et sa réelle nécessité, surtout avec les alternatives de transport public et la tendance globale à réduire la dépendance à l'automobile.	
Impact sur la communauté locale	
Certains contributeurs expriment des inquiétudes quant à la proximité du tracé avec les zones résidentielles, craignant des nuisances sonores, visuelles et une réduction de la qualité de vie.	
Extrait :	
<i>« Ce projet va à l'encontre du bon sens. Quid de l'environnement, des zones humides, du respect de la faune et de la flore ? Bétonner pour encore plus de voitures n'est plus d'actualité ».</i>	

Conclusion	
L'avis des personnes ayant contribué à Cherbourg-Octeville révèlent un conflit entre le désir d'améliorer l'accès et la mobilité et les impératifs de protection environnementale et de coûts. La discussion met en lumière la nécessité d'une approche équilibrée qui respecte à la fois les besoins de développement et les enjeux écologiques.	

Commune de Beaumont-Hague (commune déléguée de La Hague)	
Nombre d'avis exprimés	74 avis
PARTAGÉ	
Opportunité du projet	Nombre
Avis favorables	35
Avis défavorables	36
Sans opinion marquée	3



Nombre d'avis exprimés sur un fuseau préférentiel		14 avis
Fuseau préférentiel	Nombre	
	SE+SO2012	5
	SE+SO1	2
	SE+SO2	1
	SE+SO3	0
	SE+SO4	2
	SE+SO5	4

Les avis des contributeurs de la commune de La Hague sur le projet de contournement sud-ouest de Cherbourg-en-Cotentin présentent des opinions variées, allant du soutien ferme à l'opposition tranchée. Voici un résumé des opinions exprimées :

Soutien au projet
Nécessité de désenclavement
Plusieurs contributeurs estiment que le contournement est essentiel pour améliorer la mobilité dans la région, notamment pour éviter les bouchons à Cherbourg-en-Cotentin et faciliter l'accès aux zones d'activité.
Amélioration de la sécurité et de la circulation
Le contournement est perçu comme une solution à la congestion routière et un moyen d'améliorer la sécurité sur les routes actuellement surchargées.
Extrait :
« Je suis favorable au contournement Sud-Ouest de Cherbourg en Cotentin pour les raisons suivantes : Nous sommes enclavés dans la presqu'île et dès que nous voulons accéder à la rn13, il nous faut soit passer par la gare de Cherbourg soit par la longue chasse ou Couville. Ces deux dernières sont très accidentogènes et non adaptées au flux journalier de véhicules »

Opposition au projet
Impacts environnementaux
De nombreux habitants expriment leur préoccupation quant à l'impact du projet sur l'environnement, notamment la destruction de terres agricoles et de zones naturelles, ainsi que les émissions accrues de gaz à effet de serre.
Coût et priorités
L'opposition critique également le coût élevé du projet, suggérant que les fonds pourraient être mieux utilisés pour soutenir d'autres initiatives publiques essentielles ou pour améliorer les infrastructures de transport en commun.
Impact sur la communauté locale
Certains contributeurs expriment des inquiétudes quant à la proximité du tracé avec les zones résidentielles, craignant des nuisances sonores, visuelles et une réduction de la qualité de vie.
Extrait :
« Le projet de contournement s'inscrit totalement en contradiction avec l'époque. Il suggère une utilisation plus accrue de la voiture individuelle et cela va à l'encontre des efforts pour développer les moyens de locomotion durables »

Conclusion

La concertation sur le projet de contournement de Cherbourg-en-Cotentin à La Hague révèle un clivage dans la communauté entre ceux qui privilégient les bénéfices en termes de mobilité et de développement économique et ceux qui mettent en avant les conséquences environnementales et le coût du projet. Cela souligne le besoin d'une approche plus équilibrée qui tient compte à la fois des impératifs de développement et de protection de l'environnement.

Commune de Couville			Nombre d'avis exprimés sur un fuseau préférentiel		0 avis
Nombre d'avis exprimés			17 avis		
GLOBALEMENT DÉFAVORABLE					
Opportunité du projet			Nombre		
Avis favorables	6				
Avis défavorables	9				
Sans opinion marquée		2			
		Fuseau préférentiel		Nombre	
		SE+SO2012		0	
		SE+SO1		0	
		SE+SO2		0	
		SE+SO3		0	
		SE+SO4		0	
		SE+SO5		0	

Les avis des contributeurs de Couville sur le projet de contournement sud-ouest de Cherbourg-en-Cotentin révèlent des opinions partagées avec un mélange de soutien et de critiques. Voici un résumé des opinions exprimées :

Soutien au projet	
Amélioration de la mobilité	
Plusieurs contributeurs sont favorables au projet, soulignant son importance pour désencombrer les petites routes et faciliter l'accès à l'ouest de Cherbourg. Ils estiment que le contournement est nécessaire pour fluidifier la circulation, notamment dans le centre de Cherbourg, et pour réduire les temps de trajet vers Querqueville.	
Sécurité et développement	
D'autres soutiennent que le contournement est crucial pour la sécurité routière et pourrait stimuler le développement économique en rendant la région plus accessible.	
Extrait :	
<i>« Ce contournement va permettre de fluidifier la circulation notamment dans le centre de Cherbourg et de gagner du temps vers Querqueville. Il est nécessaire depuis de nombreuses années »</i>	

Opposition au projet	
Impacts environnementaux	
Une forte opposition se manifeste en raison des impacts environnementaux prévus, tels que la perte de terres agricoles et la destruction des paysages naturels de la commune. Des critiques soulignent l'incohérence du projet avec les objectifs d'écologie et de préservation des espaces naturels.	
Critique du tracé et de l'efficacité	
Certains contributeurs critiquent le tracé du contournement, le jugeant inadapté et une menace pour les habitations existantes en termes de nuisances sonores et de dégradation de la qualité de vie. Ils suggèrent que la rénovation des routes existantes serait une meilleure utilisation des fonds publics.	
Débat sur la nécessité	
L'opinion est partagée sur la réelle nécessité du projet, avec des voix qui appellent à prioriser les transports en commun et les modes de transport plus durables plutôt qu'une nouvelle infrastructure routière.	
Extrait :	
<i>« Des millions d'euros pour détruire la campagne !!! Il y a sûrement mieux à faire avec cet argent, je pense ! Projet à enterrer »</i>	

Conclusion	
Les contributeurs de Couville est divisée sur le projet de contournement, reflétant un conflit entre les avantages anticipés en termes de circulation et de développement, et les inquiétudes sérieuses concernant les répercussions environnementales et le choix des priorités d'investissement. Ces opinions diverses suggèrent un besoin de reconsidérer les aspects du projet pour mieux répondre aux préoccupations locales tout en visant les bénéfices à long terme pour la communauté et l'environnement.	

Équeurdreville-Hainneville Commune déléguée de Cherbourg-en-Cotentin				
Nombre d'avis exprimés	270 avis		Nombre d'avis exprimés sur un fuseau préférentiel 77 avis	
GLOBALEMENT FAVORABLE				
Opportunité du projet	Nombre	Fuseau préférentiel	Nombre	
Avis favorables	158	SE+SO2012	19	
Avis défavorables	92	SE+SO1	11	
Sans opinion marquée	20	SE+SO2	8	
		SE+SO3	12	
		SE+SO4	20	
		SE+SO5	7	

Les avis des contributeurs d'Équeurdreville-Hainneville sur le projet de contournement sud-ouest de Cherbourg-en-Cotentin sont majoritairement favorables, bien que des préoccupations environnementales soient également exprimées.

Voici un résumé des opinions exprimées :

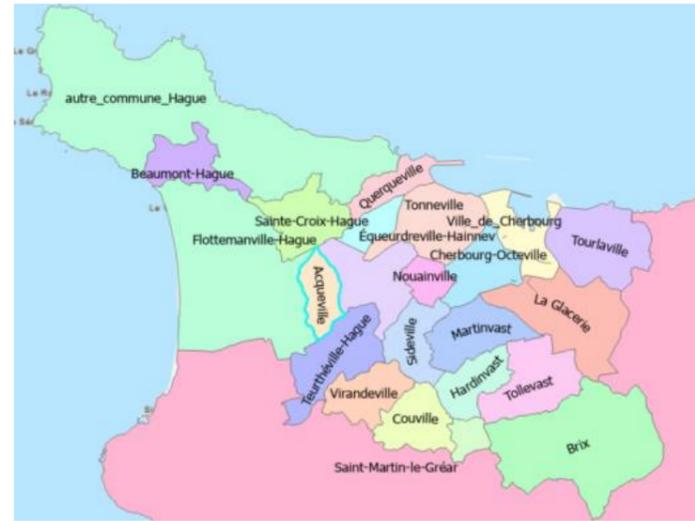
Soutien au projet	
Réduction des embouteillages	
De nombreux contributeurs soutiennent fermement le projet en raison de son potentiel à réduire significativement les embouteillages dans Cherbourg-en-Cotentin, à faciliter l'accès aux zones d'activité, et à améliorer les trajets quotidiens, en particulier pour ceux se rendant à l'ouest de Cherbourg ou à la RN13.	
Sécurité et développement	
Le contournement est vu comme un moyen de stimuler le développement économique en rendant la région plus attrayante pour les entreprises, en plus d'améliorer la sécurité sur les routes actuellement surchargées.	
Extrait :	
<i>« En réduisant la bouchons devant la gare de Cherbourg on réduira la pollution induite par ces voitures à l'arrêt ou au ralenti et on sécurisera les vélos et piétons »</i>	

Opposition au projet	
Impacts environnementaux	
Un segment notable de la population exprime des inquiétudes quant aux effets du contournement sur l'environnement, craignant la destruction de terres agricoles, de paysages naturels et une augmentation de la pollution.	
Questionnement sur la nécessité	
Certains contributeurs doutent de la nécessité du contournement, arguant que les améliorations des infrastructures existantes ou l'investissement dans les transports publics pourraient être des alternatives plus durables. Il y a des doutes sur l'efficacité du contournement à long terme, surtout avec l'évolution vers moins de dépendance aux véhicules individuels et plus d'accent sur les transports publics.	
Extrait :	
<i>« Ce projet c'est la mort de beaucoup d'agriculteurs et une catastrophe pour la biodiversité. Il faut privilégier les transports en commun. »</i>	

Conclusion

Les contributeurs d'Équeurdreville-Hainneville sont largement en faveur du contournement, avec un accent particulier sur les avantages en termes de réduction du trafic et de soutien au développement économique. Toutefois, les préoccupations environnementales soulèvent des questions sur la conception et la mise en œuvre du projet, suggérant un besoin de solutions qui minimisent l'impact écologique tout en répondant aux besoins en infrastructures de la région.

Flottemanville-Hague
Commune déléguée de La Hague



Nombre d'avis exprimés	72 avis
GLOBALEMENT DÉFAVORABLE	
Opportunité du projet	Nombre
Avis favorables	23
Avis défavorables	35
Sans opinion marquée	14

Nombre d'avis exprimés sur un fuseau préférentiel	11 avis
Fuseau préférentiel	Nombre
SE+SO2012	0
SE+SO1	3
SE+SO2	0
SE+SO3	0
SE+SO4	7
SE+SO5	1

Les avis des contributeurs de Flottemanville-Hague sur le projet de contournement sud-ouest de Cherbourg-en-Cotentin révèlent des positions variées, avec un mélange de soutien et d'opposition. Voici un résumé des opinions exprimées :

Soutien au projet

Amélioration de la mobilité et de la sécurité

Certains contributeurs soutiennent le projet, arguant qu'il réduirait la congestion dans Cherbourg et améliorerait la sécurité sur les routes de campagne actuellement utilisées comme contournements non officiels.

Développement économique

Le contournement est vu comme un moyen de stimuler l'économie locale en facilitant l'accès à la RN13 et en désenclavant l'ouest du Cotentin, ce qui est particulièrement important compte tenu des projets industriels prévus dans la région.

Extrait :

« Ce projet est une nécessité ! La circulation dans Cherbourg ne s'arrange pas, les petites routes de campagne qui servent de 'contournement' sont dangereuses et traversent des hameaux et villages. De plus, cela désenclaverait l'ouest du Cotentin. En revanche, au vu du nombre de véhicules annoncés, une 2x1 avec créneaux de dépassements me paraît peu ambitieuse, une 2x2 voies me paraît mieux pour la circulation. »

Opposition au projet

Impacts environnementaux

De nombreux contributeurs expriment des préoccupations quant à l'impact sur les terres agricoles, les paysages naturels et la biodiversité. Ils s'opposent à la destruction potentielle que le projet pourrait causer.

Coût et efficacité

Des critiques portent sur le coût élevé du projet et questionnent sa nécessité réelle, suggérant que des améliorations des routes existantes ou des investissements dans les transports publics seraient des alternatives plus écologiques et économiques.

Impacts sociaux

Il y a aussi des inquiétudes concernant l'expropriation et les effets sur les communautés locales, avec des craintes que le contournement divise des exploitations agricoles et augmenterait le trafic dans des zones actuellement tranquilles.

Extrait :

"Je précise que bien qu'habitant Flottemanville, je ne serais pas impacté personnellement par le projet. Je suis très défavorable à ce projet de contournement, qui créerait des dommages irréversibles à la biodiversité (la compensation est un leurre). L'étude estime la perte de terre agricole de 50 à 60 ha, soit l'équivalent d'une petite ferme. Il n'est plus possible de soutenir de tels projets. Il y a des routes partout, le département de la Manche est déjà réputé posséder un des plus grands réseaux routiers."

Conclusion

Les contributions à Flottemanville-Hague sont divisées sur le projet de contournement, avec des débats centrés sur les bénéfices en termes de réduction du trafic et de soutien au développement économique contre les impacts environnementaux et sociaux. Les avis divergents reflètent un conflit entre le développement infrastructurel et la préservation de la qualité de vie et de l'environnement local.

Commune d'Hardinvast			Nombre d'avis exprimés sur un fuseau préférentiel		3 avis	
Nombre d'avis exprimés			30 avis			
GLOBALEMENT FAVORABLE						
Opportunité du projet			Nombre			
Avis favorables	22					
Avis défavorables	8					
Sans opinion marquée		0				
			Fuseau préférentiel		Nombre	
			SE+SO2012		0	
			SE+SO1		2	
			SE+SO2		0	
			SE+SO3		1	
			SE+SO4		0	
			SE+SO5		0	

Les avis des contributeurs de Hardinvast sur le projet de contournement sud-ouest de Cherbourg-en-Cotentin montrent une prédominance de soutien, bien que certains expriment des inquiétudes environnementales. Voici un résumé des opinions exprimées :

Soutien au projet	
Amélioration de la mobilité	
Le contournement est vu comme une nécessité pour améliorer la mobilité dans la région, faciliter l'accès aux zones commerciales de Tollevast et augmenter la sécurité routière.	
Réduction de la congestion	
De nombreux contributeurs soutiennent le projet car il pourrait grandement réduire la congestion sur les routes principales et secondaires, en particulier sur la Longue Chasse, très fréquentée et source de difficultés quotidiennes pour les habitants.	
Bénéfices économiques	
Certains contributeurs pensent que le contournement stimulerait l'économie locale en rendant la région plus attractive pour les entreprises et en améliorant la qualité de vie des résidents.	
Extrait :	
<p>« Ce projet est une nécessité ! La circulation dans Cherbourg ne s'arrange pas, les petites routes de campagne qui servent de 'contournement' sont dangereuses et traversent des hameaux et villages. De plus, cela désenclaverait l'ouest du Cotentin. En revanche, au vu du nombre de véhicules annoncés, une 2x1 avec créneaux de dépassements me paraît peu ambitieuse, une 2x2 voies me paraît mieux pour la circulation. »</p>	

Opposition au projet	
Impacts environnementaux	
Bien que moins nombreux, certains contributeurs s'inquiètent des impacts potentiels sur l'environnement, notamment la destruction de zones naturelles et l'augmentation de la pollution.	
Alternatives de mobilité durable	
Une minorité de contributeurs suggère que des alternatives plus durables, telles que l'amélioration des transports publics et le développement de pistes cyclables, pourraient être des solutions plus écologiques au problème de congestion.	
Extrait :	
<p>J'ai 15 ans et je ne suis pas d'accord avec le projet du grand contournement car cela détériore le cadre de vie des habitants du département et celui des animaux qui habitent nos terres. Si vous voulez régler le problème de la circulation, il faudrait songer à mettre en place des lignes de bus régulières. Les pistes cyclables sont aussi une super solution pour lutter contre le trafic. En plus du trafic s'ajoute le réchauffement climatique qui est aussi un des facteurs pour expliquer mon opposition à ce projet. J'espère que ma parole est entendue.</p>	

Conclusion	
Les personnes ayant contribué à Hardinvast voient le contournement comme une solution nécessaire pour résoudre les problèmes de circulation et soutenir le développement économique, malgré certaines réserves quant à son impact sur l'environnement et la vie locale. Ces avis mettent en lumière le besoin d'une planification attentive pour minimiser les impacts négatifs tout en maximisant les bénéfices pour la communauté.	

La Glacerie Commune déléguée de Cherbourg-en-Cotentin				
Nombre d'avis exprimés	60 avis		Nombre d'avis exprimés sur un fuseau préférentiel	7 avis
GLOBALEMENT FAVORABLE				
Opportunité du projet	Nombre	Fuseau préférentiel	Nombre	
Avis favorables	33	SE+SO2012	2	
Avis défavorables	23	SE+SO1	1	
Sans opinion marquée	4	SE+SO2	0	
		SE+SO3	1	
		SE+SO4	2	
		SE+SO5	1	

Les avis des contributeurs de La Glacerie sur le projet de contournement sud-ouest de Cherbourg-en-Cotentin reflètent un mélange de soutien et d'opposition, avec une prédominance de points de vue favorables au projet. Voici un résumé des opinions exprimées :

Soutien au projet

Amélioration de la mobilité

Les contributeurs voient le contournement comme une solution pour éviter les traversées du centre-ville chargé, ce qui permettrait des trajets plus directs et moins polluants grâce à une circulation plus fluide.

Réduction de la congestion

De nombreux contributeurs soutiennent le projet en raison de sa capacité à réduire la congestion dans le centre de Cherbourg, facilitant ainsi les déplacements vers l'ouest de la ville et améliorant la connectivité régionale.

Développement économique

Le contournement est perçu comme un levier pour le développement économique, en améliorant l'accès aux zones commerciales et industrielles et en attirant de nouvelles entreprises.

Extrait :

« Je suis favorable au contournement qui permettra d'éviter les trajets en centre-ville pour aller d'ouest en est. Plus de temps gagné, une meilleure desserte vers les gros employeurs de Cherbourg en Cotentin (et donc plus de sécurité pour les salariés). Vivement que ce projet voit le jour »

Opposition au projet

Impacts environnementaux

Une part significative des critiques concerne les impacts négatifs sur l'environnement, notamment la destruction de terres agricoles et de zones naturelles, ainsi que l'augmentation potentielle de la pollution.

Coût et efficacité

Des voix s'élèvent contre le coût élevé du projet et questionnent son efficacité réelle à long terme, arguant que les améliorations des infrastructures existantes ou les investissements dans les transports publics pourraient être des alternatives plus viables.

Questions de biodiversité

Certains contributeurs mettent en avant la perte de biodiversité et les effets néfastes sur la faune et la flore locales, appelant à des solutions plus respectueuses de l'environnement.

Extrait :

« Ceci est un projet à l'encontre des enjeux écologiques que nous vivons. Avec la montée des eaux l'immersion... nos terres vont aussi diminuer. Nos terres se bétonnent pour la construction des maisons, la faune et la flore disparaissent... ce ne sont pas les routes goudronnées qui absorberont l'eau de l'hiver, rafraîchiront les canicules à venir, et nourriront nos enfants. Assez de vos projets de destructions. »

Conclusion

Bien que certaines contributions à La Glacerie penchent en faveur du contournement pour ses bénéfices perçus en termes de mobilité et de développement économique, les préoccupations environnementales soulèvent des questions importantes sur la durabilité et la responsabilité écologique du projet. Les avis exprimés mettent en lumière le besoin de concilier croissance et préservation de l'environnement dans les grandes initiatives d'infrastructure.

Commune de Martinvast			Nombre d'avis exprimés sur un fuseau préférentiel		1 avis	
Nombre d'avis exprimés			53 avis			
GLOBALEMENT DÉFAVORABLE						
Opportunité du projet			Nombre			
Avis favorables		14				
Avis défavorables		37				
Sans opinion marquée		2				
			Fuseau préférentiel		Nombre	
			SE+SO2012		1	
			SE+SO1		0	
			SE+SO2		0	
			SE+SO3		0	
			SE+SO4		0	
			SE+SO5		0	

Les avis des contributeurs de Martinvast sur le projet de contournement sud-ouest de Cherbourg-en-Cotentin sont majoritairement défavorables, avec de fortes préoccupations environnementales et sociales. Voici un résumé des opinions exprimées :

Soutien au projet

Nécessité de désengorgement

Une minorité reconnaît la nécessité du contournement pour réduire le trafic dense et dangereux sur certaines routes de la commune, notamment pour améliorer la sécurité quotidienne des résidents confrontés à des risques routiers élevés.

Soutien au développement

Certains voient le contournement comme une opportunité pour le développement homogène du nord Cotentin, en facilitant l'accès aux zones industrielles et commerciales de l'ouest de l'agglomération de Cherbourg.

Extrait :

« Le contournement doit permettre de sécuriser les portions de réseaux secondaires très fréquentés (longue chasse notamment) c'est une bonne chose. Ce projet doit permettre aussi l'émergence de pistes cyclables et piétonnes aujourd'hui complètement délaissées »

Opposition au projet

Impacts environnementaux

Une grande partie de l'opposition est motivée par les impacts environnementaux sévères, incluant la destruction de terres agricoles, de zones humides, et de la biodiversité locale. Les contributeurs expriment un fort mécontentement face à la potentialité de voir leur environnement idyllique irrémédiablement altéré.

Dépenses injustifiées et efficacité douteuse

Beaucoup critiquent le coût exorbitant du projet, estimé entre 50 et 100 millions d'euros, pour un bénéfice minime de réduction du temps de trajet pour un nombre limité de personnes. Ils suggèrent que le projet est un gaspillage de ressources qui pourrait être mieux investi ailleurs.

Impacts négatifs sur la Campagne

Les contributeurs soulignent l'inutilité du projet pour leur communauté, citant des désagréments majeurs pour les zones rurales sans bénéfices tangibles, surtout pour Martinvast qui se sent négligée au profit de Cherbourg-en-Cotentin.

Extrait :

« Ce projet est une aberration !!! Comment peut-on encore envisager de détruire autant d'hectares de Campagne à l'heure actuelle ! Il y a déjà assez de route existante ! Avis défavorable. »

Conclusion

Les avis des contributeurs de Martinvast sont défavorables au projet de contournement, avec des préoccupations centrées sur la protection de leur cadre de vie rural et la conservation de l'environnement naturel. Les contributeurs mettent en avant les alternatives comme l'amélioration des transports en commun et l'entretien des routes existantes plutôt que la création de nouvelles infrastructures routières. Ce climat d'opinion reflète une forte résistance face à un projet perçu comme déconnecté des réalités et besoins locaux.

Commune de Nouainville



Nombre d'avis exprimés	71 avis
GLOBALEMENT DÉFAVORABLE	
Opportunité du projet	Nombre
Avis favorables	14
Avis défavorables	56
Sans opinion marquée	1

Nombre d'avis exprimés sur un fuseau préférentiel	8 avis	
Fuseau préférentiel	Nombre	
	SE+SO2012	4
	SE+SO1	3
	SE+SO2	0
	SE+SO3	0
	SE+SO4	1
	SE+SO5	0

Les avis des contributeurs de Nouainville sur le projet de contournement sud-ouest de Cherbourg-en-Cotentin montrent une forte opposition, avec des préoccupations marquées concernant les impacts environnementaux et sociaux. Voici un résumé des opinions exprimées :

Soutien au projet

Besoin de mobilité

Un petit nombre de contributeurs reconnaît la nécessité de désengorger le trafic autour de Cherbourg, mais même parmi ceux-ci, beaucoup suggèrent que des améliorations des routes existantes ou des investissements dans les transports en commun seraient des solutions plus judicieuses et moins destructrices.

Extrait :

« OUI le contournement sud-ouest de Cherbourg-en-cotentin est d'utilité public. Nous l'attendons depuis 40 ans. Nos petites routes de campagne sont de plus en plus utilisées même par les gros poids lourds. Les gens y roulent trop vite, elles sont devenues très accidentogène. Il est urgent de faire ce contournement sud-ouest de Cherbourg-en-cotentin. »

Opposition au projet

Impacts environnementaux

Une grande majorité des contributeurs exprime de sérieuses inquiétudes sur les dommages environnementaux potentiels, notamment la destruction de terres agricoles, la perte de biodiversité, et l'artificialisation des sols. Ils mettent en lumière l'incompatibilité du projet avec les impératifs écologiques actuels.

Critique de la gestion et de la planification

Les contributeurs critiquent la planification du projet, la qualifiant d'obsolète et inadaptée aux réalités modernes de mobilité durable. Ils remettent en question la justification du projet, surtout en termes de coûts et de bénéfices réels pour la communauté.

Impacts négatifs sur la Campagne

Les contributeurs soulignent l'inutilité du projet pour leur communauté, citant des désagréments majeurs pour les zones rurales sans bénéfices tangibles, surtout pour Martinvast qui se sent négligée au profit de Cherbourg.

Extrait :

"Absolument contre ce type de projet qui saccage notre environnement. Cela va à l'encontre des défis à relever pour sauver notre planète. Préservons le bien de nos enfants et des générations futures. Utilisons plutôt ces budgets pour améliorer les mobilités douces."

Conclusion

Les avis des contributeurs de Nouainville sont majoritairement opposés au contournement, avec un appel clair à reconsidérer ou abandonner le projet en faveur d'alternatives qui respectent l'environnement et les valeurs de la communauté. Les contributeurs plaident pour une approche plus responsable et durable, reflétant un désir de préservation des espaces naturels et de la qualité de vie locale.

Querqueville Commune déléguée de Cherbourg-en-Cotentin				
Nombre d'avis exprimés	109 avis		Nombre d'avis exprimés sur un fuseau préférentiel 18 avis	
GLOBALEMENT FAVORABLE				
Opportunité du projet	Nombre	Fuseau préférentiel	Nombre	
Avis favorables	64	SE+SO2012	3	
Avis défavorables	43	SE+SO1	2	
Sans opinion marquée	2	SE+SO2	3	
		SE+SO3	4	
		SE+SO4	4	
		SE+SO5	2	

Les avis des contributeurs de Querqueville sur le projet de contournement sud-ouest de Cherbourg-en-Cotentin sont majoritairement favorables, bien que certaines inquiétudes environnementales soient exprimées. Voici un résumé des opinions exprimées :

Soutien au projet	
Amélioration de la Mobilité	
De nombreux contributeurs soulignent l'importance du contournement pour faciliter l'accès à la RN13 et pour désengorger le trafic dans le centre de Cherbourg, améliorant ainsi la fluidité et réduisant les temps de trajet.	
Accès aux zones commerciales	
Le contournement est vu comme une solution pour accéder plus facilement aux zones commerciales de La Glacière/Tollevast et de Cherbourg, actuellement difficiles d'accès en raison des bouchons.	
Support au développement local	
Les contributeurs estiment que le contournement contribuerait à l'attractivité économique du nord Cotentin en facilitant les échanges et en soutenant le développement industriel et commercial.	
Extrait :	
<i>« Je suis totalement favorable à la création de cette nouvelle route qui est indispensable désormais pour plusieurs raisons. Cherbourg est trop encombrée nous en avons assez et souhaitons quitter Cherbourg rapidement sans passer par la ville ».</i>	

Opposition au projet	
Impacts environnementaux	
Certains contributeurs sont préoccupés par les impacts sur l'environnement, notamment la destruction de zones naturelles et la bétonisation accrue.	
Critique sur la nécessité	
Une minorité critique la nécessité du projet, arguant que les améliorations des routes existantes ou les investissements dans les transports publics pourraient être des alternatives plus durables.	
Coûts	
Des critiques sont également formulées concernant le coût élevé du projet et l'utilisation des fonds publics pour un projet qui, selon certains, bénéficie principalement à une petite partie de la population.	
Extrait :	
<i>« Triste projet qui veut détruire notre bocage... Avis défavorable ».</i>	

Conclusion	
Les avis des contributeurs de Querqueville sont largement en faveur du contournement, avec un accent sur les bénéfices en termes de mobilité et d'accès aux services. Toutefois, les préoccupations environnementales exprimées appellent à une planification attentive pour minimiser les impacts négatifs tout en maximisant les bénéfices pour la communauté.	

Sainte-Croix-Hague Commune déléguée de la Hague

Nombre d'avis exprimés 35 avis

PARTAGÉ

Opportunité du projet	Nombre
Avis favorables	15
Avis défavorables	18
Sans opinion marquée	2



Nombre d'avis exprimés sur un fuseau préférentiel 15 avis

Fuseau préférentiel	Nombre
SE+SO2012	3
SE+SO1	3
SE+SO2	4
SE+SO3	2
SE+SO4	1
SE+SO5	2

Les avis des contributeurs de Sainte-Croix-Hague sur le projet de contournement sud-ouest de Cherbourg-en-Cotentin montrent une division claire entre soutien et opposition, avec des opinions fortes sur les impacts environnementaux et sociaux. Voici un résumé des opinions exprimées :

Soutien au projet

Amélioration de la Mobilité

Certains contributeurs soutiennent le projet pour ses avantages prévus en termes de réduction de la congestion dans le centre de Cherbourg, améliorant ainsi l'accès à la RN13 et facilitant les déplacements régionaux.

Développement économique

Un groupe de contributeurs voit le contournement comme une opportunité de dynamiser l'économie locale par une meilleure connectivité avec les zones industrielles et commerciales.

Extrait :

« Je suis pour la réalisation de ce contournement sud-ouest de Cherbourg en Cotentin qui apportera plus de fluidité dans la circulation, dynamisera la venue des entreprises et facilitera la vie de tous. Un projet d'avenir à réaliser au plus vite. »

Opposition au projet

Impacts environnementaux

Une majorité des contributeurs exprime de sérieuses préoccupations sur les effets négatifs du contournement sur l'environnement local, incluant la destruction de zones naturelles et la perte de terres agricoles.

Questionnement sur la nécessité et le coût

Plusieurs contributeurs remettent en question la nécessité réelle du contournement, critiquant son coût élevé et suggérant que les fonds pourraient être mieux utilisés pour améliorer les infrastructures existantes ou développer les transports en commun.

Impacts sociaux

L'opposition souligne également l'impact potentiel sur la cohésion des communautés locales et les perturbations du cadre de vie, avec un accent particulier sur la destruction du patrimoine bâti et naturel.

Extrait :

« Je ne suis pas favorable à ce projet. Notre réseau routier fonctionne très bien depuis des années comme il est. Il serait plutôt judicieux de revoir certains points de sécurisation sur certains axes. Ce projet de contournement est en plus très onéreux et sacrifier encore des parties de la nature n'est pas du tout écologique pour simplement augmenter le flux des passages dans notre région. »

Conclusion

Les contributions à Sainte-Croix-Hague montrent une claire division entre ceux qui voient des avantages économiques et de mobilité dans le projet de contournement et ceux qui sont préoccupés par ses répercussions environnementales et sociales. Les contributeurs appellent à une reconsidération du projet, soulignant la nécessité d'une approche plus équilibrée qui protège l'environnement tout en améliorant l'infrastructure.

Commune de Saint-Martin-le-Gréard



Nombre d'avis exprimés	5 avis
GLOBALEMENT FAVORABLE	
Opportunité du projet	Nombre
Avis favorables	3
Avis défavorables	1
Sans opinion marquée	1

Nombre d'avis exprimés sur un fuseau préférentiel	3 avis
Fuseau préférentiel	Nombre
SE+SO2012	0
SE+SO1	1
SE+SO2	0
SE+SO3	0
SE+SO4	2
SE+SO5	0

Les avis des contributeurs de Saint-Martin-le-Gréard sur le projet de contournement sud-ouest de Cherbourg-en-Cotentin varient, avec une préférence pour des solutions qui minimisent l'impact sur le trafic local et améliorent l'accessibilité sans compromettre l'environnement. Voici un résumé des opinions exprimées :

Soutien au projet

Optimisation de la circulation

Certains contributeurs sont favorables à la construction du contournement, mais préfèrent des tracés qui évitent d'augmenter la saturation près des zones déjà congestionnées, comme le rond-point Malraux. Ils suggèrent de débuter le tracé plus tôt, à Delasse, pour éviter de surcharger les infrastructures existantes.

Choix des fuseaux

Un consensus parmi ceux qui soutiennent le projet indique une préférence pour les fuseaux plus proches de la ville, comme le S04, qui, selon eux, seraient plus efficaces pour délester le trafic et seraient plus sûrs que des tracés éloignés.

Extrait :

« Je pense que le contournement sud-ouest de Cherbourg est absolument nécessaire. [...] Je pense que la future route partant de la RN13 jusqu'au viaduc envisagé est une très bonne chose ».

Opposition au projet

Circulation

La critique inclut également les inconvénients causés par les travaux en cours pour d'autres projets, comme le chantier du Bus nouvelle génération, qui exacerbent déjà les problèmes de circulation. Les contributeurs expriment le besoin d'une infrastructure qui ne complique pas davantage la situation.

Questionnement sur la nécessité et le coût

Certains contributeurs sont complètement opposés au projet, le qualifiant de "nul" et affirmant qu'il n'apporte rien de substantiel à la commune. Ils soutiennent que l'amélioration des routes existantes serait une meilleure utilisation des fonds publics.

Extrait :

"Projet nul qui apporte rien."

Conclusion

Les contributions à Saint-Martin-le-Gréard sont divisées, avec une inclination pour des modifications au projet de contournement qui respecteraient les besoins locaux sans aggraver la congestion ou l'impact environnemental. La population locale privilégie une approche qui combine l'amélioration des routes actuelles avec la création de nouvelles voies bien planifiées pour améliorer globalement l'accessibilité et la sécurité.

Commune de Tollevast					
Nombre d'avis exprimés			49 avis		
GLOBALEMENT DÉFAVORABLE					
Opportunité du projet			Nombre		
Avis favorables	18				
Avis défavorables	27				
Sans opinion marquée		4			
		Nombre d'avis exprimés sur un fuseau préférentiel		8 avis	
		Fuseau préférentiel		Nombre	
		SE+SO2012		3	
		SE+SO1		0	
		SE+SO2		1	
		SE+SO3		1	
		SE+SO4		3	
		SE+SO5		0	

Les avis des contributeurs de Tollevast sur le projet de contournement sud-ouest de Cherbourg-en-Cotentin varient considérablement, avec des arguments à la fois en faveur et contre le projet, reflétant une communauté divisée. Voici un résumé des opinions exprimées :

Soutien au projet

Amélioration de la mobilité et de la sécurité

Plusieurs contributeurs soutiennent le projet pour son potentiel à réduire la congestion sur des routes surchargées comme la RD122, améliorant ainsi la sécurité et diminuant les accidents.

Développement économique

Le contournement est vu comme un levier pour le développement économique, facilitant l'accès à des zones industrielles comme celle de Bénécère et le site d'Orano, et améliorant les déplacements vers et depuis les zones ouest de Cherbourg.

Infrastructures complémentaires

Certains contributeurs mettent en avant le bénéfice d'avoir des infrastructures supplémentaires comme un centre de secours mieux placé et une meilleure accessibilité à des installations comme une nouvelle patinoire ou salle de spectacle prévue en périphérie.

Extrait :

« Je suis favorable au projet de contournement sud-ouest de Cherbourg en Cotentin qui est, je pense, un projet intéressant pour désengorger Cherbourg et les départementales des communes alentour. »

Opposition au projet

Impacts environnementaux

Un grand nombre de contributeurs expriment de vives préoccupations concernant les impacts environnementaux, tels que la destruction de terres agricoles et l'augmentation de l'imperméabilisation des sols.

Coûts et priorités

Des critiques portent sur le coût élevé du projet, estimé entre 55 et 100 millions d'euros, et questionnent l'allocation des fonds qui pourraient être utilisés pour d'autres besoins communautaires essentiels.

Conservation du cadre rural

Plusieurs contributeurs sont préoccupés par la transformation de la nature rurale de Tollevast, craignant que le projet ne favorise le développement non durable et la bétonisation excessive.

Extrait :

« Entièrement contre ce projet. Où trouve-t-on l'argent ? Il n'y a plus de fric. Alors arrêter avec ça. Contournement pour alimenter encore les pollueurs d'Orano, les pollueurs EDF, les pollueurs EPR de Flamanville. Mais la CAC n'a toujours rien compris ».

Conclusion

Pour Tollevast, certains contributeurs voient des avantages en termes de sécurité routière et de développement économique, d'autres critiquent fortement l'impact environnemental et social du projet. Cette polarisation reflète un conflit entre les aspirations à la modernisation et la nécessité de préserver l'environnement et le caractère rural de la commune.

Tonneville Commune déléguée de la Hague	
Nombre d'avis exprimés	145 avis
GLOBALEMENT DÉFAVORABLE	
Opportunité du projet	Nombre
Avis favorables	30
Avis défavorables	101
Sans opinion marquée	14



Nombre d'avis exprimés sur un fuseau préférentiel		33 avis
Fuseau préférentiel		Nombre
	SE+SO2012	7
	SE+SO1	1
	SE+SO2	0
	SE+SO3	3
	SE+SO4	11
	SE+SO5	11

Les avis des contributeurs de Tonneville sur le projet de contournement sud-ouest de Cherbourg-en-Cotentin montrent une forte opposition, principalement due à des préoccupations environnementales et sociales. Voici un résumé des opinions exprimées :

Soutien au projet	
Nécessité de désengorgement	
Une minorité reconnaît la nécessité du contournement pour alléger le trafic autour de Cherbourg, notamment pour améliorer l'accès aux zones industrielles. Cependant, même parmi ces voix, beaucoup suggèrent que des améliorations des routes existantes ou des investissements dans les transports publics pourraient être des solutions plus durables.	
Extrait :	
« Cette version permet un accès direct à la zone commerciale Leclerc, Mr Bricolage, etc. Cela permettrait certainement de pouvoir développer ces zones pour pouvoir rattraper le retard par rapport à la zone de Tourlaville »	

Opposition au projet	
Impacts environnementaux et sociaux	
La majorité des contributeurs s'oppose fermement au projet en raison de ses impacts négatifs sur l'environnement local, la perte de terres agricoles, et la division potentielle de la communauté. Ils soulignent que le projet pourrait détruire des espaces naturels préservés, augmenter la pollution dans des zones actuellement tranquilles et impacter négativement la biodiversité.	
Critique du coût et de la planification	
De nombreux contributeurs critiquent la planification du projet, le considérant mal conçu, coûteux, et peu justifié au vu des bénéfices limités en termes de réduction du trafic. Ils mettent en avant le gaspillage potentiel de ressources financières qui pourraient être mieux investies ailleurs.	
Extrait :	
« Contre cette voie. Une voie de contournement pour délester la longue chasse d'Hardinvast mais au détriment de commune comme TONNEVILLE qui sera coupé en deux et une augmentation de trafic qui sera énorme et on aura juste déplacé le problème. »	

Conclusion	
Les opinions à Tonneville sont largement contre le projet de contournement, avec des préoccupations marquées sur son impact sur la qualité de vie, l'environnement et la cohérence économique. Les contributeurs appellent à une reconsidération du projet, favorisant une approche plus respectueuse de l'environnement et plus conforme aux besoins estimés comme réels de la communauté.	

Tourlaville Commune déléguée de Cherbourg-en-Cotentin				
Nombre d'avis exprimés	69 avis		Nombre d'avis exprimés sur un fuseau préférentiel 12 avis	
GLOBALEMENT FAVORABLE				
Opportunité du projet	Nombre	Fuseau préférentiel	Nombre	
Avis favorables	42	SE+SO2012	2	
Avis défavorables	20	SE+SO1	1	
Sans opinion marquée	7	SE+SO2	1	
		SE+SO3	1	
		SE+SO4	4	
		SE+SO5	3	

Les avis des contributeurs de Tourlaville sur le projet du contournement sud-ouest de Cherbourg-en-Cotentin révèlent un mélange de soutien et de préoccupations.

Voici un résumé des opinions exprimées :

Soutien au projet	
Amélioration de la mobilité	
De nombreux contributeurs voient le contournement comme essentiel pour réduire le trafic en centre-ville, améliorer la sécurité des routes actuellement non adaptées au volume de trafic, et raccourcir les trajets entre l'est et l'ouest de Cotentin.	
Développement économique	
Certains citoyens pensent que le contournement facilitera l'accès aux nouvelles zones d'entreprises et de logements, soutenant ainsi le développement économique local.	
Réduction de la pollution	
Il est envisagé que le contournement pourrait réduire les concentrations de pollution dues aux heures de pointe en déviant le trafic du centre-ville.	
Extrait :	
<i>« Je suis favorable à la construction d'une route de contournement Ouest. Les habitants doivent pouvoir circuler le plus facilement possible sans se retrouver dans un goulot d'étranglement en les obligeant à traverser Cherbourg. Nous serons tous gagnants, la ville sera plus facilement accessible à tous en étant libérée des voitures uniquement de passage obligé »</i>	

Opposition au projet	
Impacts environnementaux	
Une partie des contributeurs est préoccupée par l'impact écologique, notamment la destruction potentielle de paysages, de terres agricoles et d'habitats naturels.	
Coût et efficacité	
Des critiques sont formulées concernant le coût élevé du projet et l'efficacité discutable d'une route à deux voies entrecoupée de ronds-points, qui pourrait ne pas résoudre efficacement les problèmes de trafic et devenir une source d'accidents.	
Alternatives durables	
Certains contributeurs suggèrent que les fonds pourraient être mieux utilisés pour améliorer les transports publics et encourager les déplacements plus durables plutôt que de construire de nouvelles routes.	
Extrait :	
<i>« Je suis contre ce projet de contournement car je souhaite conserver la qualité de nos paysages qui se dégradent de plus en plus au nom du « développement ». Combien d'arbres, combien de terres agricoles, combien de haies bocagères, combien de petites chasses, combien d'espaces humides vont disparaître ou être impactés par ce projet? »</i>	

Conclusion	
Les contributions à Tourlaville sont divisées sur le projet, avec un poids significatif donné aux avantages en termes de commodité et d'accès, contrebalancé par des préoccupations sérieuses sur les impacts environnementaux et la gestion des coûts. Les discussions mettent en lumière un besoin de solutions qui équilibrent les besoins de mobilité avec les impératifs écologiques et économiques.	

Une autre commune déléguée de la Hague non citée précédemment	
Nombre d'avis exprimés	35 avis
GLOBALEMENT FAVORABLE	
Opportunité du projet	Nombre
Avis favorables	18
Avis défavorables	11
Sans opinion marquée	6



Nombre d'avis exprimés sur un fuseau préférentiel		2 avis
Fuseau préférentiel	Nombre	
SE+SO2012	1	
SE+SO1	0	
SE+SO2	0	
SE+SO3	0	
SE+SO4	1	
SE+SO5	0	

Les avis des contributeurs d'une autre commune déléguée de La Hague sur le projet de contournement sud-ouest de Cherbourg-en-Cotentin varient, reflétant un équilibre entre préoccupations environnementales et besoin de développement infrastructurel. Voici un résumé des opinions exprimées :

Soutien au projet
Amélioration de la mobilité
D'autres contributeurs appuient le projet pour son potentiel à désengorger les routes actuellement surchargées, facilitant l'accès à la RN13 et réduisant les temps de trajet vers des zones clés comme La Glacière et la zone industrielle de La Hague.
Développement économique
Le contournement est également vu comme un facteur de développement économique, avec la facilitation des échanges et le soutien à des infrastructures industrielles importantes, contribuant ainsi à la dynamique économique de la région.
Extrait :
« En tant que résident de la région et utilisateur régulier des voies de circulation locales, je souhaite exprimer mon soutien inconditionnel au projet de contournement sud-ouest de Cherbourg-en-Cotentin. Ce projet est crucial pour plusieurs raisons majeures : désengorgement du trafic, amélioration de la qualité de vie, développement économique, et sécurité routière. »

Opposition au projet
Impacts environnementaux
Plusieurs contributeurs soulignent les impacts négatifs sur l'environnement, notamment la destruction de terres nourricières et l'augmentation de l'artificialisation des sols. Ils critiquent le projet pour sa contribution à l'accroissement des modes de transport individuels au lieu de promouvoir des alternatives plus durables.
Effets limités sur la fluidité du trafic
Certains contributeurs argumentent que les bénéfices en termes de temps de trajet ne justifient pas les coûts environnementaux et financiers importants, avec une réduction de quelques minutes seulement, ce qui semble disproportionné au regard des sacrifices demandés.
Extrait :
"Un dossier vieux de 40 ans qui n'a plus lieu d'être aujourd'hui compte tenu des nouvelles données sur le réchauffement climatique, la mobilité des gens, la vitesse limitée et les terres agricoles supprimées alors qu'on a besoin de nourrir les gens !!! Un projet nul et non avenu. Oui au réaménagement de l'actuel tronçon. »

Conclusion
Les avis des contributeurs sont divisés, avec une forte voix contre le projet en raison de ses impacts environnementaux et un soutien motivé par le désir d'améliorer la mobilité et de soutenir le développement économique. Cette polarisation suggère un besoin de reconsidération des aspects du projet pour mieux équilibrer les bénéfices infrastructurels avec les impératifs de développement durable et de préservation de l'environnement.

Une autre commune du département de la Manche non citée précédemment				
Nombre d'avis exprimés	24 avis		Nombre d'avis exprimés sur un fuseau préférentiel	
GLOBALEMENT FAVORABLE			1 avis	
Opportunité du projet		Fuseau préférentiel		Nombre
Avis favorables	15	SE+SO2012	0	
Avis défavorables	7	SE+SO1	0	
Sans opinion marquée	2	SE+SO2	1	
		SE+SO3	0	
		SE+SO4	0	
		SE+SO5	0	

Les avis des contributeurs d'une autre commune du département de la Manche sur le projet de contournement sud-ouest de Cherbourg-en-Cotentin montrent une division d'opinions, avec des points de vue variés quant aux avantages et inconvénients du projet. Voici un résumé des opinions exprimées :

Soutien au projet

Amélioration de la mobilité

Plusieurs contributeurs apprécient le projet pour son potentiel à faciliter la circulation, en particulier pour éviter de traverser Cherbourg-en-Cotentin pour ceux qui n'ont pas besoin de s'y arrêter. Ils voient une opportunité d'améliorer le quotidien des Cherbourgeois en réduisant la congestion.

Développement économique

Certains contributeurs perçoivent le contournement comme un moyen de dynamiser l'économie locale en rendant l'accès aux zones industrielles plus direct et moins encombré.

Sécurité routière

Un avis met en lumière les dangers actuels sur la D22, où les dépassements risqués sont fréquents. Le contournement est vu comme une solution nécessaire, bien que certains soient sceptiques quant à la rapidité de sa réalisation.

Extrait :

« Oui, cette route est nécessaire afin de désengorger le centre-ville de Cherbourg et d'éviter la circulation dense lors des heures de pointe. De plus, elle évitera une pollution atmosphérique et sonore dans le centre-ville non négligeable. Cette route doit se construire pour développer l'agglomération cherbourgeoise. »

Opposition au projet

Impacts environnementaux

Des critiques sérieuses sont émises concernant les dommages environnementaux, comme la destruction de haies et de prairies, qui sont essentielles pour la biodiversité et la faune. L'artificialisation galopante du Cotentin est également une préoccupation majeure.

Effets limités sur la fluidité du trafic

Des contributeurs questionnent la nécessité réelle du projet, pointant du doigt le coût élevé et les alternatives moins destructrices qui pourraient être envisagées, comme l'amélioration des infrastructures existantes.

Impact sur l'agriculture et la biodiversité

Plusieurs avis expriment des inquiétudes quant à l'impact du contournement sur l'agriculture locale et la perte irréversible de zones naturelles protégées.

Extrait :

« Il apparaît clairement à la suite à la première réunion de concertation que ce projet ne répond ni aux besoins de la transition écologique (moins de voiture, moins d'artificialisation des terres agricoles, moins de destruction de zones humides et d'habitat protégés) ni aux besoins des citoyens (désengorgement effectif en 2033 si tout va bien) qui préféreraient voir rapidement mis en place des transports en commun à des prix accessibles. »

Conclusion

L'opinion dans ces communes du département de la Manche est partagée entre ceux qui voient dans le contournement une nécessité pour améliorer la circulation et stimuler l'économie, et ceux qui critiquent les impacts environnementaux et sociaux, appelant à des solutions plus durables et respectueuses de l'environnement et de la communauté locale.

Une autre commune du Nord Cotentin non citée précédemment			Nombre d'avis exprimés sur un fuseau préférentiel		22 avis
Nombre d'avis exprimés			131 avis		
GLOBALEMENT FAVORABLE					
Opportunité du projet		Nombre			
Avis favorables		72			
Avis défavorables		56			
Sans opinion marquée		3			
			Fuseau préférentiel		Nombre
			SE+SO2012		4
			SE+SO1		5
			SE+SO2		1
			SE+SO3		4
			SE+SO4		3
			SE+SO5		5

Les avis des contributeurs d'une autre commune du Nord Cotentin sur le projet de contournement sud-ouest de Cherbourg-en-Cotentin reflètent un large éventail d'opinions, allant du soutien ferme à l'opposition prononcée. Voici un résumé des opinions exprimées :

Soutien au projet

Amélioration de la mobilité

Plusieurs contributeurs soutiennent le projet pour son potentiel à réduire le trafic dans le centre de Cherbourg, améliorant ainsi la fluidité et réduisant les temps de trajet pour ceux qui travaillent dans l'ouest du Cotentin.

Développement économique

Le contournement est également perçu comme un levier pour le développement économique, en facilitant l'accès aux zones industrielles et en améliorant la connectivité régionale.

Sécurité routière

Des contributeurs mettent en avant les avantages en termes de sécurité routière, réduisant les risques d'accidents sur des routes actuellement surchargées.

Extrait :

« Habitant de Digosville et travaillant sur la Base Navale de Cherbourg, je suis favorable au projet de contournement de Cherbourg-en-Cotentin afin de désengorger la ville/les centres-villes des voitures (et laisser beaucoup plus de place aux piétons et aux transports publics) »

Opposition au projet

Impacts environnementaux

De nombreux contributeurs expriment des inquiétudes concernant les impacts négatifs sur l'environnement, notamment la destruction de terres agricoles et de zones naturelles, ainsi que l'augmentation de la pollution.

Coûts et efficacité

L'opposition critique le coût élevé du projet et questionne son efficacité à long terme, suggérant que les fonds pourraient être mieux utilisés pour améliorer les infrastructures existantes ou développer des solutions de transport plus durables.

Impact sur la qualité de vie

Certains contributeurs sont préoccupés par l'impact potentiel sur la qualité de vie, avec une augmentation du bruit et une altération du paysage local.

Extrait :

« Je me prononce en défaveur du projet de contournement Sud-Ouest de Cherbourg-en-Cotentin... Le meilleur déplacement est celui que l'on ne produit pas... il conviendrait de faire avec ce qui est existant et non de transformer le paysage de faire subir au territoire géographique restreint par ses limites physiques des contraintes environnementales »

Conclusion

Les opinions sont profondément partagées, reflétant un conflit entre le désir d'amélioration de la mobilité et le développement économique et les préoccupations environnementales et sociales. Ces divergences suggèrent la nécessité d'une planification plus sensible aux impacts locaux et d'une réévaluation des priorités de transport et de développement urbain.

Cherbourg - Centre				
Nombre d'avis exprimés			340 avis	
GLOBALEMENT FAVORABLE				
Opportunité du projet			Nombre	
Avis favorables	144			
Avis défavorables	165			
Sans opinion marquée	31			
		Nombre d'avis exprimés sur un fuseau préférentiel		35 avis
		Fuseau préférentiel		Nombre
		SE+SO2012	7	
		SE+SO1	5	
		SE+SO2	2	
		SE+SO3	4	
		SE+SO4	13	
		SE+SO5	4	

Les avis des contributeurs de la ville de Cherbourg sur le projet de contournement sud-ouest de Cherbourg-en-Cotentin sont diversifiés, oscillant entre soutien ferme et opposition déterminée. Voici un résumé des opinions exprimées :

Soutien au projet	
Amélioration de la mobilité et réduction de la congestion	
De nombreux contributeurs soutiennent le contournement pour ses promesses de désengorgement du trafic, notamment aux heures de pointe, et pour faciliter l'accès aux zones industrielles et commerciales.	
Développement économique	
Certains citoyens voient dans ce projet une opportunité pour stimuler le développement économique local en améliorant les connexions routières.	
Sécurité routière et fluidité du trafic	
Le contournement est envisagé comme un moyen d'améliorer la sécurité routière et de fluidifier le trafic, en particulier pour les trajets vers l'ouest du Cotentin.	
Extrait :	
« Je suis pour la création du contournement sud-ouest cela permettrait de désengorger le centre-ville de Cherbourg et faciliterait la circulation »	

Opposition au projet	
Impacts environnementaux	
Une partie significative de la population exprime de fortes inquiétudes concernant l'impact environnemental du projet, craignant la destruction de terres agricoles, de zones humides, et des effets négatifs sur la biodiversité.	
Critiques du coût et de la nécessité	
Des contributeurs questionnent la nécessité réelle du contournement, soulignant le coût élevé et les alternatives possibles comme l'amélioration des transports en commun.	
Conservation de l'environnement urbain	
Des voix s'élèvent pour protéger l'aspect rural et la qualité de vie à Cherbourg-en-Cotentin, en opposition à une augmentation de la bétonisation et de la pollution.	
Extrait :	
« Je suis contre le projet de contournement de Cherbourg-en-Cotentin, préjudiciable à la nature et aux animaux. Non aux bitume et béton. Merci »	

Conclusion

Les opinions à Cherbourg révèlent un clivage net entre les avantages perçus en termes de circulation et de développement économique, et les inquiétudes sérieuses concernant les impacts environnementaux et sociaux. Le projet suscite autant d'espoir de réduction des embouteillages que de crainte pour la préservation des caractéristiques écologiques et rurales de la région.

Une commune hors du département			
Nombre d'avis exprimés		8 avis	
GLOBALEMENT FAVORABLE			
Opportunité du projet		Nombre	
Avis favorables		4	
Avis défavorables		3	
Sans opinion marquée		1	
		Nombre d'avis exprimés sur un fuseau préférentiel	
		1 avis	
Fuseau préférentiel		Nombre	
		SE+SO2012	
		0	
		SE+SO1	
		0	
		SE+SO2	
		0	
		SE+SO3	
		0	
		SE+SO4	
		0	
		SE+SO5	
		1	

Les avis des contributeurs d'une autre commune du Nord Cotentin sur le projet de contournement sud-ouest de Cherbourg-en-Cotentin sont variés, avec une prédominance de préoccupations environnementales, bien que certains y voient une opportunité de développement économique et d'amélioration de la mobilité. Voici un résumé des opinions exprimées :

Soutien au projet

Amélioration de la mobilité

Certains contributeurs soutiennent le projet pour son potentiel à améliorer la fluidité du trafic, en particulier sur la RN13, ce qui est crucial pour les déplacements entre Cherbourg-en-Cotentin et La Hague, notamment pour les employés d'Orano et d'autres installations industrielles.

Développement économique

Le contournement est vu comme un levier pour le développement économique, facilitant l'accès aux zones industrielles et améliorant la connectivité régionale, ce qui est essentiel compte tenu des futurs projets d'investissement significatifs dans la région.

Extrait :

« Mieux vaut tard que jamais. Voici un équipement qui aurait dû être réalisé depuis longtemps. »

Opposition au projet

Impacts environnementaux

De nombreux contributeurs expriment des inquiétudes quant aux impacts négatifs sur l'environnement, notamment la destruction de terres agricoles et l'augmentation de la pollution.

Questionnement sur la planification et les alternatives

L'opposition critique la planification du projet, le coût élevé et questionne son efficacité à long terme, suggérant que les améliorations des infrastructures existantes ou les investissements dans les transports publics pourraient être des solutions plus durables.

Préoccupations locales spécifiques

Les contributeurs soulignent le besoin d'élargissement de certaines routes et l'ajout de zones de dépassement pour améliorer la sécurité, particulièrement entre le carrefour des Pelles et la RN13, pour éviter que les améliorations ne conduisent à de nouveaux points de congestion et de danger.

Extrait :

« Je suis contre la création du contournement sud-ouest. Des études le montrent créer de nouvelles routes ou les élargir ne résout aucunement la situation à long terme. » .

Conclusion

Les opinions hors du département sont partagées, avec une reconnaissance des bénéfices potentiels en termes de développement économique et de mobilité d'une part, et de sérieuses préoccupations environnementales et de planification d'autre part. Les contributeurs appellent à une reconsidération des aspects du projet pour mieux intégrer les besoins locaux et les impératifs de développement durable.

Commune de Sideville				
Nombre d'avis exprimés	30 avis		Nombre d'avis exprimés sur un fuseau préférentiel	
GLOBALEMENT FAVORABLE				
			Fuseau préférentiel	
			Nombre	
Opportunité du projet				
Avis favorables	16	SE+SO2012	3	
Avis défavorables	12	SE+SO1	2	
Sans opinion marquée	2	SE+SO2	0	
		SE+SO3	0	
		SE+SO4	1	
		SE+SO5	0	

Les avis des contributeurs de Sideville sur le projet de contournement sud-ouest de Cherbourg-en-Cotentin sont partagés, reflétant une variété d'opinions sur les impacts et les bénéfices du projet. Voici un résumé des opinions exprimées :

Soutien au projet	
Amélioration de la mobilité et développement économique	
D'autres contributeurs soutiennent le projet, voyant dans le contournement une opportunité d'améliorer la circulation, de réduire les bouchons et d'accroître la sécurité routière, ce qui pourrait également stimuler l'économie locale.	
Réduction du temps de trajet	
Certains commentaires positifs évoquent la réduction des temps de trajet pour les navetteurs et une meilleure liaison entre les différents secteurs du Cotentin, améliorant ainsi l'accès aux zones industrielles et commerciales.	
Extrait :	
<i>« Je pense que ce contournement est essentiel au développement de la région qui connaîtra encore dans les années à venir des évolutions majeures. Une mobilité facilitée en périphérie de Cherbourg est nécessaire à l'attractivité de la région et à son bon développement économique »</i>	

Opposition au projet	
Impacts environnementaux	
Plusieurs contributeurs expriment une forte opposition en raison des impacts négatifs sur l'environnement, notamment la destruction de terres agricoles et l'augmentation de la pollution. Ils soulignent que le projet va à l'encontre des efforts de préservation écologique et de réduction de l'utilisation des véhicules.	
Questionnement sur la nécessité et le coût	
Certains contributeurs mettent en doute la nécessité réelle du contournement, critiquant son coût élevé et suggérant que l'argent pourrait être mieux dépensé pour améliorer les infrastructures existantes ou pour développer les transports en commun.	
Préoccupations locales spécifiques	
Les contributeurs soulignent le besoin d'élargissement de certaines routes et l'ajout de zones de dépassement pour améliorer la sécurité, particulièrement entre le carrefour des Pelles et la RN13, pour éviter que les améliorations ne conduisent à de nouveaux points de congestion et de danger.	
Extrait :	
<i>« Horrible projet catastrophique pour l'environnement et la biodiversité. Une honte de voir qu'on peut encore penser détruire la campagne à l'heure actuelle »</i>	

Conclusion

Les avis des contributeurs de Sideville montrent un clivage entre ceux qui perçoivent le contournement comme une nécessité pour améliorer la circulation et le développement économique, et ceux qui sont préoccupés par ses impacts environnementaux et sociaux. Le débat met en lumière le besoin de trouver un équilibre entre développement infrastructurel et préservation de l'environnement pour répondre aux besoins de la communauté de manière durable.

Commune de Virandeville



Nombre d'avis exprimés	13 avis
GLOBALEMENT DÉFAVORABLE	
Opportunité du projet	Nombre
Avis favorables	4
Avis défavorables	9
Sans opinion marquée	0

Nombre d'avis exprimés sur un fuseau préférentiel	2 avis
Fuseau préférentiel	Nombre
SE+SO2012	0
SE+SO1	1
SE+SO2	0
SE+SO3	0
SE+SO4	1
SE+SO5	0

Les avis des contributeurs de Virandeville sur le projet de contournement sud-ouest de Cherbourg-en-Cotentin reflètent une opposition prédominante, centrée sur les impacts environnementaux et la pertinence du projet. Voici un résumé des opinions exprimées :

Soutien au projet

Amélioration de la mobilité

Un petit nombre de contributeurs reconnaît le besoin d'améliorer la mobilité dans le Nord-Cotentin, en particulier pour les déplacements vers et depuis les zones industrielles. Cependant, même parmi ceux-ci, l'accent est mis sur la recherche d'alternatives moins destructrices.

Propositions alternatives

Certains contributeurs proposent des améliorations des infrastructures existantes, comme l'élargissement des routes actuelles ou l'investissement dans les transports en commun et les pistes cyclables, plutôt que la construction d'un nouveau contournement.

Extrait :

« Projet de contournement indispensable pour fluidifier la circulation dans le Nord-Cotentin. En effet depuis de très nombreuses années se déplacer est devenu compliqué. Si le contournement permet un accès plus aisé vers l'agglomération, ce ne sera que plus agréable et facile »

Opposition au projet

Impacts environnementaux

La majorité des contributeurs soulignent les conséquences désastreuses du projet sur l'environnement, mettant en avant la destruction de la biodiversité, des paysages naturels et des terres agricoles. Ils décrivent le projet comme une menace pour les espaces verts qui sont essentiels à la qualité de vie dans la région.

Critique de la nécessité et de l'efficacité

Plusieurs contributeurs remettent en question la justification du projet, le considérant inutile et inefficace pour résoudre les problèmes de circulation. Ils suggèrent que les impacts négatifs surpassent de loin les avantages potentiels.

Extrait :

« Au-delà des dépenses colossales, c'est une destruction de la nature, de la biodiversité, une catastrophe pour l'environnement et nos paysages qu'on savoure tellement durant nos balades durant notre trajet »

Conclusion

Les contributeurs de Virandeville manifestent une forte résistance au projet de contournement, avec une opposition largement fondée sur des préoccupations écologiques et de préservation du cadre de vie. Les contributeurs appellent à une reconsidération du projet, favorisant des solutions qui respectent l'environnement et répondent de manière plus adéquate aux besoins réels en transport de la région.

Commune de Teurthéville-Hague



Nombre d'avis exprimés	24 avis
GLOBALEMENT DÉFAVORABLE	
Opportunité du projet	Nombre
Avis favorables	8
Avis défavorables	16
Sans opinion marquée	0

Nombre d'avis exprimés sur un fuseau préférentiel	1 avis
Fuseau préférentiel	Nombre
SE+SO2012	0
SE+SO1	0
SE+SO2	0
SE+SO3	0
SE+SO4	0
SE+SO5	1

Les avis des contributeurs de Teurthéville-Hague sur le projet de contournement sud-ouest de Cherbourg-en-Cotentin sont marqués par une forte opposition, avec des préoccupations concernant les impacts environnementaux et la pertinence même du projet. Voici un résumé des opinions exprimées :

Soutien au projet

Amélioration de la mobilité

Un petit groupe de contributeurs reconnaît le besoin d'améliorer la mobilité pour faciliter l'accès à la région de La Hague, notamment pour les travailleurs de l'industrie nucléaire. Ils mentionnent que le contournement pourrait réduire les embouteillages dans certaines zones.

Propositions alternatives

Certains soutiennent que le projet pourrait stimuler le développement économique en rendant la région plus accessible et en attirant de nouvelles entreprises.

Extrait :

« Le contournement de Cherbourg est indispensable pour désengorger le centre-ville et réduire les temps de trajet est-ouest. »

Opposition au projet

Impacts environnementaux

La majorité des contributeurs exprime une profonde inquiétude quant à l'impact écologique du projet, soulignant la destruction potentielle de terres agricoles et de zones naturelles. Ils mettent en avant la contradiction entre ce projet routier et la nécessité de préservation de l'environnement.

Scepticisme quant à l'utilité

Beaucoup critiquent la nécessité du contournement, le percevant comme un gaspillage de ressources financières et une mesure inadéquate pour résoudre les problèmes de trafic existants. Ils doutent que le projet apporte les améliorations promises en termes de fluidité du trafic.

Propositions d'alternatives

Une portion significative des contributeurs propose de se concentrer davantage sur des solutions de mobilité durable, comme l'amélioration des transports en commun et le développement des infrastructures pour vélos, plutôt que de poursuivre le développement de nouvelles routes. Ils appellent à des mesures compensatoires pour protéger et restaurer l'environnement si le projet devait être réalisé, suggérant la création de corridors écologiques et la plantation de nouvelles haies.

Extrait :

« Ce projet est selon moi une catastrophe écologique ! Il est temps de faire évoluer notre mode de vie pour aller vers un monde plus sain ! Ce projet va à l'encontre de la réalité. »

Conclusion

Les contributeurs de Teurthéville-Hague sont majoritairement opposés au projet de contournement, mettant en lumière les préoccupations environnementales et le scepticisme quant à son efficacité et sa nécessité. Les contributeurs prônent pour une révision du projet en faveur d'alternatives plus respectueuses de l'environnement et mieux alignées avec les besoins de mobilité actuels..

Acqueville Commune déléguée de la Hague



Nombre d'avis exprimés	14 avis
GLOBALEMENT DÉFAVORABLE	
Opportunité du projet	nombre
Avis favorables	5
Avis défavorables	8
Sans opinion marquée	1

Nombre d'avis exprimés sur un fuseau préférentiel	4 avis
Fuseau préférentiel	Nombre
SE+SO2012	1
SE+SO1	0
SE+SO2	0
SE+SO3	1
SE+SO4	2
SE+SO5	1

Les avis des contributeurs de la commune d'Acqueville sur le projet de contournement sud-ouest de Cherbourg-en-Cotentin montrent une prédominance d'opposition, centrée sur les impacts environnementaux et l'utilité perçue du projet. Voici un résumé des opinions exprimées :

Soutien au projet

Amélioration de la mobilité

Un petit nombre de contributeurs soutient le projet pour son potentiel à faciliter les déplacements dans la région, notamment en décongestionnant certains axes routiers critiques autour de Cherbourg. Cependant, même parmi les soutiens, il y a un appel à réexaminer les tracés pour minimiser les impacts négatifs.

Analyse des impacts

Certains demandent des analyses plus approfondies sur les impacts environnementaux avant de procéder, soulignant la nécessité d'une évaluation complète qui pourrait justifier ou non la poursuite du projet.

Extrait :

« Je suis favorable au contournement SO2012 car il est le plus pertinent. Il permet de passer d'est en ouest en évitant Cherbourg mais en laissant la ville toujours à proximité. Il permet aussi de décharger Cherbourg sur toute sa longueur de Tourlaville à Querqueville mais en rendant ces 2 extrémités plus proches car accessibles plus rapidement. »

Opposition au projet

Impacts environnementaux

Une grande majorité des contributeurs exprime une forte opposition en raison des conséquences environnementales, critiquant la destruction de terres agricoles et la perturbation des zones naturelles. Ils dénoncent l'ironie de promouvoir un projet routier d'une telle envergure dans un contexte de nécessité accrue de protection environnementale.

Questionnement sur l'utilité

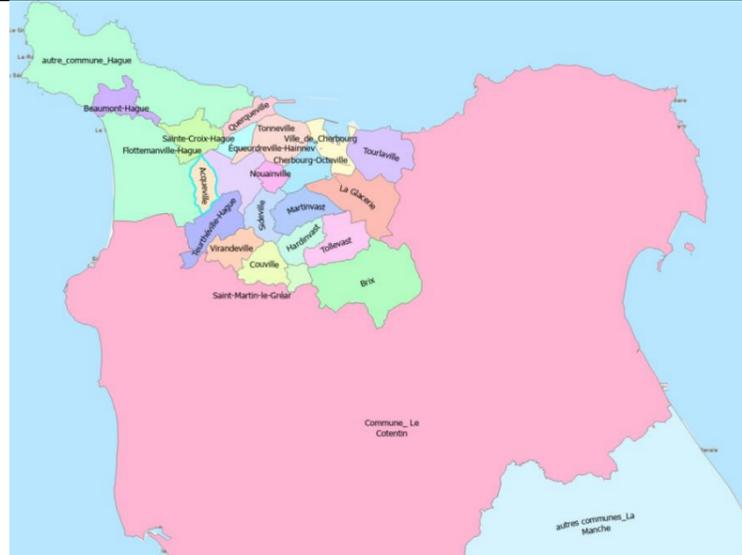
Plusieurs contributeurs remettent en question la nécessité du projet, le considérant comme une dépense inutile qui ne justifie pas les modestes gains de temps de trajet proposés. Ils s'interrogent sur la pertinence de créer une nouvelle infrastructure routière qui pourrait, selon eux, s'avérer obsolète face aux défis actuels de mobilité durable.

Extrait :

« Ce projet représente un très gros investissement financier des dégradations de l'environnement pour peu de bénéfices : Au vu des cartes présentées, aucun des objectifs fixés par le maître d'œuvre n'est atteint : le gain de temps est très limité tout comme le désengorgement de Cherbourg. Aucun élément ne permet de confirmer l'amélioration de la desserte des activités économiques ou de l'attractivité du Cotentin. L'augmentation du nombre de véhicules ainsi que les travaux détérioreront la qualité de l'air ce qui est à l'opposé de l'un des objectifs principaux. »

Conclusion

La majorité des contributeurs d'Acqueville s'oppose fermement au contournement, principalement en raison de ses impacts environnementaux et de doutes sur sa valeur ajoutée. Le débat sur le projet reflète un conflit entre développement infrastructurel et conservation écologique, mettant en lumière la nécessité pour les décideurs de considérer attentivement les retours de la communauté locale et d'évaluer les alternatives de transport plus durables.

Toutes les communes			Nombre d'avis exprimés sur un fuseau préférentiel 316 avis	
Nombre d'avis exprimés	1816 avis			
PARTAGÉ				
Opportunité du projet	Nombre			
Avis favorables	842			
Avis défavorables	846			
Sans opinion marquée	128			
			Fuseau préférentiel	Nombre
			SE+SO2012	72
			SE+SO1	47
			SE+SO2	28
			SE+SO3	37
			SE+SO4	87
			SE+SO5	45

Voici un résumé des opinions exprimées :

Soutien au projet

Amélioration de la mobilité

Une partie importante des contributeurs est en faveur du projet, le voyant comme une solution nécessaire pour réduire la congestion dans le centre de Cherbourg et faciliter l'accès aux zones industrielles et commerciales. Le contournement est perçu comme un moyen d'améliorer la fluidité du trafic, en particulier pour ceux qui travaillent ou vivent à l'ouest de Cherbourg.

Développement économique

Des supporteurs du projet argumentent que le contournement stimulerait l'économie locale en rendant la région plus attractive pour les affaires et en soutenant le développement des zones industrielles.

Divergence sur l'utilité et la conception du projet

Préférence de tracé

Parmi ceux qui soutiennent le projet, il existe des préférences pour certains tracés qui minimiseraient l'impact sur les zones résidentielles et maximiseraient les avantages en termes de réduction de la circulation. La discussion des tracés met en lumière le besoin de trouver un équilibre entre le développement et la minimisation des impacts négatifs sur les communautés et l'environnement.

Opposition au projet

Impacts environnementaux

Une partie importante des contributeurs exprime une vive opposition due aux impacts environnementaux, tels que la destruction des terres agricoles, des paysages naturels, et la perte de biodiversité. La bétonisation estimée comme excessive et la perte de zones vertes sont fréquemment citées comme préoccupations majeures, suggérant un conflit entre le développement infrastructurel et la préservation écologique.

Durabilité et réchauffement climatique

Certains critiques du projet estiment que le contournement pourrait aggraver les émissions de CO2, contrairement aux objectifs de réduction de l'empreinte carbone. Ils appellent à des investissements dans des projets plus verts, comme le développement des transports publics et des pistes cyclables.

Doutes sur l'utilité

Une fraction non négligeable de la population questionne la nécessité du contournement, suggérant que les améliorations des routes existantes ou les solutions de mobilité durable pourraient être des alternatives viables. Ces contributeurs critiquent les coûts élevés du projet et son efficacité perçue, souvent en le qualifiant de "projet d'un autre temps" mal adapté aux enjeux contemporains.

Conclusion

Les avis des contributeurs sur le contournement sud-ouest de Cherbourg-en-Cotentin révèlent une profonde division entre ceux qui valorisent les avantages en termes de mobilité, de sécurité et de développement économique et ceux qui sont préoccupés par les impacts environnementaux et sociaux. Ces perspectives divergentes mettent en évidence la complexité des décisions d'aménagement urbain, nécessitant une planification minutieuse et une prise en compte des différentes voix dans la communauté pour parvenir à une solution qui respecte à la fois le développement économique et la durabilité environnementale.

5. Quels enseignements tirent le Maître d’Ouvrage de cette concertation préalable ?

Le point de vue du Maître d’Ouvrage sur la concertation préalable

Une concertation complète et utile au projet

Le Département, avec l’appui du garant, a recherché une forme d’exemplarité pour la réalisation de cette concertation préalable.

Le dossier de concertation et les différents documents, vidéos, plaquette de communication ont été réalisés pour apporter un maximum d’informations techniques auprès du public afin qu’il puisse prendre connaissance de l’opération et de se faire sa propre opinion.

Toutes les modalités d’information, de communication et de participation ont été mises en œuvre.

Le plan de communication massif a permis une forte participation à la concertation. Le Département a pu ainsi obtenir plus de 1800 contributions et 21 parties prenantes se sont exprimées sur les volontés et les craintes d’un tel projet.

L’analyse des contributions révèle les tendances les plus marquantes parmi les participants, mettant en évidence une préoccupation collective pour les enjeux de mobilité, d’environnement et d’aménagement du territoire, tout en reconnaissant l’importance accordée à d’autres aspects tels que l’impact économique, agricole et la procédure de consultation.

Ces diverses thématiques seront approfondies par le Département dans les études de faisabilité de tracés afin de répondre le plus circonspectement aux attentes émises.

Tout au long de cette concertation, les échanges ont été variés, pointus et de qualité dans une écoute mutuelle.

Le Département remercie tous les participants à cette concertation préalable.

Quelques précisions sur le bilan du garant

À la lecture du bilan du garant, le Maître d’Ouvrage a relevé différents éléments qui méritent complétions ou précisions. Ces derniers sont annexés à la fin du présent document.

Engagements et modalités de poursuite du projet

Décision de poursuite du projet

Au regard des enseignements tirés de la concertation préalable, du bilan du garant et des échanges avec le public et les parties prenantes,

Au vu des réponses apportées et du nombre d’avis conséquent favorables au projet (la moitié des contributions), et du fait qu’aucune solution alternative sérieuse et crédible à un tel projet ne semble émerger en réponse aux enjeux identifiés au programme de l’opération,

Le Département décide de poursuivre l’opération du contournement sud-ouest de Cherbourg-en-Cotentin avec approfondissement des problématiques identifiées et des études visant à tenir compte des conclusions de la présente concertation.

Par ailleurs, à l’issue de la concertation, aucun élément ne vient enrichir de façon nette les débats en ce qui concerne le choix d’un ou plusieurs fuseaux. Le Département décide de reporter la décision quant à ce choix en vue de consolider ce choix avec les cofinanceurs du projet et nos partenaires.

Le calendrier prévisionnel des prochaines étapes est le suivant :

- Choix d’un ou deux fuseaux (second semestre 2024)
- Etude de faisabilité au sein de ces fuseaux, concertation continue sans garant (fin 2024 – mi-2026)
- Dépôt du dossier soumis à enquête publique (mi-2026)

Engagements de la Maîtrise d'Ouvrage

En application des articles L. 121-16 et 121-16-1 du Code de l'environnement, le Département décide à l'issue de la concertation, de poursuivre le projet conformément aux objectifs présentés en concertation et s'engage sur les points suivants :

- de poursuivre les objectifs de l'opération tout en apportant une attention particulière sur la séquence « Eviter, Réduire, Compenser » (ERC) sur les thématiques environnementales, agricoles et d'aménagement du territoire.

La phase préalable « Eviter » à toutes les autres actions sera d'abord de minimiser les impacts. Et par la suite la démarche « Réduire » et « Compenser » visera, dès la phase d'études et de conception, à équilibrer pertes et gains pour maintenir l'environnement dans un état équivalent ou meilleur que celui observé avant la réalisation du projet. L'objectif étant d'assurer la meilleure intégration possible de l'aménagement dans son environnement.

- de poursuivre l'information et le dialogue auprès public (riverains, élus, associations, etc.) sur les avancées et les évolutions du projet jusqu'au moment du dépôt soumis à enquête public, mais aussi lors de la phase de chantier. Cette concertation continue s'effectuera sans garant et poursuivra les objectifs suivants :

- Continuer à informer sur le projet, notamment sur ses éventuelles évolutions ainsi que les études en cours et à venir
- Prolonger le dialogue initié lors de la concertation préalable avec l'ensemble des parties prenantes du territoire
- S'inscrire dans une démarche « d'aller vers » et ancrée dans le territoire
- Encourager la participation citoyenne la plus large possible ainsi que la participation des grands employeurs du Nord Cotentin
- Le maintien et la mise à jour du site manche.fr sur cette opération
- La communication aux collectivités et au public de toute évolution du projet ainsi que des résultats des nouvelles études

6. Réponses aux demandes de précisions et aux recommandations du garant

Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse

Dans le bilan de la concertation préalable paru le 13 mai 2024, le garant de la concertation :

- Demande des précisions à apporter au public sur le projet,
- Emet des recommandations sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participants.

Le tableau ci-dessous présente les réponses du Maître d'Ouvrage à ces demandes et à ces recommandations.

Demande de précisions et/ ou recommandations	Réponse du/ des maître(s) d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris
Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse			
<p>1 Quel que soit le fuseau choisi, il y aura toujours une part d'aménagements de voies existantes. Un tracé uniquement par aménagement des voies existantes est demandé pour éviter les impacts environnementaux, les atteintes aux exploitations agricoles. Cette alternative n'a pas été proposée. La demande d'une étude a été formulée. Comment expliquez-vous l'absence de cette alternative ?</p>	<p>L'option de référence présentée au dossier de concertation est une proposition alternative. Elle utilise les aménagements d'infrastructures routières existantes en requalifiant sur certaines zones les axes RD56 et RD22, de Delasse à Sainte-Croix-Hague. C'est une option avec des aménagements de sécurisation de l'existant et sans proposition de créneaux de dépassement sur ces axes. Cette option ne répond pas à une grande partie des objectifs de l'opération et n'intègre pas d'aménagements de contournement.</p> <p>Hormis cette proposition, aucune solution alternative sérieuse et crédible à un tel projet ne s'est dégagée lors des études d'opportunité, répondant aux enjeux identifiés au programme de l'opération.</p> <p>A noter que les travaux nécessaires à la mise à niveau d'une infrastructure aujourd'hui parcourue par quelques centaines de véhicules par jour pour la mettre aux normes pour voir circuler un trafic de plus de 10 000 véhicules par jour conforme aux besoins de déplacements locaux nécessitera des travaux conséquents qui auront de toute façon un impact foncier et environnemental importants.</p>	<p>∅</p>	<p>∅</p>

	Demande de précisions et/ ou recommandations	Réponse du/ des maître(s) d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris
2	L'absence de prise en compte des déplacements en vélo : Cela vous paraît-il en cohérence avec l'évolution actuelle des modes déplacements ? estimez-vous qu'il faille répondre à cette demande ? Si oui, quels impacts cela aura-t-il sur votre projet (emprise foncière, cout, intégration dans les différents plans vélo) ?	<p>Le sujet des déplacements à vélo est bien pris en compte dans le dossier de concertation, pages 47 et 48.</p> <p>Le constat actuel est que les aménagements modes doux restent dans le périmètre du centre-ville de Cherbourg-en-Cotentin et ne permettent pas une continuité vers les communes environnantes.</p> <p>Les liaisons vers ces communes restent à développer, et peuvent être imaginées en lien avec le contournement qui permet ainsi de réduire la circulation sur certaines voiries existantes et qui pourront alors être requalifiées en intégrant des aménagements de modes doux.</p> <p>Les itinéraires seront étudiés d'une part si le besoin est réputé avéré et d'autre part s'ils sont définis dans les orientations des plans de mobilités des collectivités correspondantes (article L228-3 du Code de l'environnement), Cela permettra de limiter au maximum le besoin en emprises foncières et l'impact environnemental de ces infrastructures complémentaires à réaliser, dans le respect de la séquence "éviter, réduire, compenser".</p> <p>Pour mémoire, le schéma directeur cyclable 2024-2031 de l'agglomération du Cotentin a été acté en décembre 2023, ne permettant pas de consolider les études techniques pour le dossier de la concertation préalable.</p>	Au fil de l'eau	Concertation continue Echanges réguliers pendant la concertation continue avec les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM)
3	Une demande insistante d'études complémentaires est apparue sur la prise en compte des effets de la montée en charge des réseaux de transports en commun sur les différents flux. Cela vous paraît-il utile de l'entreprendre ? Si oui, à quelle échéance ? est-ce selon vous un facteur de remise en cause de l'opportunité du projet ?	<p>Le rapport d'évaluation économique (février 2024) fourni dans les documents techniques et mis à disposition lors de la concertation préalable sur le site manche.fr rappelle les hypothèses prises en compte pour l'évolution des parts modales.</p> <p>A la page 58, il est précisé que pour les transports en commun (TC), une fréquentation du réseau de +70 % a été considérée à l'horizon 2033 (date correspondant à l'horizon de mise en service du contournement).</p> <p>A la page 74, il est aussi indiqué que le réseau Cap Cotentin vise à atteindre cette augmentation de +70 % d'ici 2025 (date correspondant à l'horizon de mise en service complète du BNG).</p> <p>Ces deux informations ne sont pas incohérentes. En effet, au-delà de 2025, il a été considéré une évolution de fréquentation faible voire nulle puisqu'aucune infrastructure nouvelle de transport en commun n'est prévue en l'état actuel de nos connaissances.</p> <p>Les hypothèses d'évolution de la part TC sont également rappelées dans les tableaux de la page 84 et l'on peut voir que la part modale TC sur le réseau</p>	Ø	Ø

	Demande de précisions et/ ou recommandations	Réponse du/ des maître(s) d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris
		<p>urbain passe de 4 % en 2022 à 6 % en 2033, puis 7 % en 2043 et enfin 8 % en 2053 (soit une proportion deux fois plus importante qu'actuellement). Les hypothèses retenues pour le modèle de trafics sont donc complètement en lien avec les hypothèses de planification et des projets de développement des réseaux transports en commun et ne sont donc pas remises en question.</p> <p>Elles ne sont donc pas un facteur de remise en cause de l'opportunité du projet.</p>		
4	Artificialisation des sols et emprise du tracé : la question a été posée de savoir quelle collectivité en serait débiteur ? la réponse est-elle connue à ce jour ?	<p>Au stade de l'opération actuelle, il s'agit d'une consommation foncière d'un nouveau tracé d'environ 20 km sur 50 m d'emprise en largeur, soit environ 100 ha de surfaces aujourd'hui en Espace Naturels, Agricoles et Forestiers (ENAF). Ce projet concerne plusieurs communes correspondant au PLUi infracommunautaire territorial Nord Cotentin et Douve Divette ; donc 2 PLUi. S'agissant du Zéro Artificialisation Nette (ZAN) : dans le SRADDET modifié (suivant la délibération de l'assemblée régionale du 25/03/2024), la règle qui s'applique sur le périmètre du SCOT du pays du Cotentin (CA du Cotentin et CC Baie du Cotentin) sur la période 2021-2030 est un taux plafond de réduction de la consommation d'ENAF à -46,7 % par rapport à la consommation d'ENAF sur la période de 2011-2020. Ainsi, le nombre maximum d'hectares ainsi obtenu et pouvant être consommés pendant la période 2021-2030, dont est déduite une surface de 15% affectés à l'enveloppe foncière mutualisée à l'échelle régionale, sera déterminé par le SCOT et appliqué au PLUi de secteurs infracommunautaires. Pour les projets d'envergure régionale, comme ce projet, il est bien identifié en tant que tel dans la délibération de la modification du SRADDET : 70 % de la superficie est imputée à l'enveloppe foncière mutualisée à l'échelle régionale et 30 % de la superficie est imputée à l'échelle du périmètre d'implantation du projet. Néanmoins, il reviendra à la conférence régionale de gouvernance de la politique de réduction de l'artificialisation des sols (CRGPRAS) de valider l'envergure régionale du projet de contournement sud-ouest de Cherbourg-en-Cotentin. Si c'est le cas, 30 % de 100 ha seront imputés aux territoires (voir répartition sur chacun des 2 PLUi) soit 30 hectares. Si ce n'est pas le cas, 100 % des hectares seront imputés sur le périmètre du SCOT du pays du Cotentin.</p>	Selon évolution réglementaire nationale au moment de l'enquête publique	Selon évolution réglementaire nationale au moment de l'enquête publique

	Demande de précisions et/ ou recommandations	Réponse du/ des maître(s) d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris
5	<p>Quelle que soit la suite que vous donnerez à ce projet, la question de la sécurité des riverains et des usagers reste posée pour les années à venir. Ces routes étant de la compétence du Département, quelles réponses pouvez-vous apporter ?</p>	<p>La sécurité est un sujet abordé pages 40 et 41 dans le dossier de concertation. Les routes du secteur dépendent de plusieurs gestionnaires de voirie : État, Département et communes.</p> <p>Une accidentologie élevée est constatée sur les grands axes du centre de Cherbourg-en-Cotentin, au niveau des entrées de ville, dûe au trafic important et à la mixité entre trafic routier (local et de transit), piétons, vélos et usagers vulnérables. Dans la continuité des travaux déjà en cours en cœur de ville, cela nécessitera de la part de la commune de CEC une réflexion sur l'aménagement urbain des secteurs concernés en vue d'améliorer cette mixité d'usages. Une forte accidentologie est également identifiée sur la RN 13 entre Valognes et Cherbourg, raison pour laquelle notamment l'État investit dans un projet de sécurisation, projet sur lequel le Département participe à hauteur d'un peu plus de 6 millions d'euros.</p> <p>Sur le réseau routier départemental hors agglomération, la RD 650, axe Cherbourg-en-Cotentin - Les Pieux, on a un trafic dense avec une concentration d'accidents (entre 2015-2020 : 11 blessés non-hospitalisés, 12 blessés hospitalisés et 6 tués). Un programme de sécurisation par l'aménagement de bandes multifonctions et de quelques carrefours est à l'étude pour les années à venir.</p> <p>Dans le contexte actuel, il apparaît difficile d'améliorer les routes locales hormis de réaliser, si besoin, des opérations de sécurisation en complément de l'entretien classique des chaussées. Les emprises sont en effet très contraintes, avec un bâti très resserré le long des voies concernées et un trafic toujours plus important.</p> <p>En termes de sécurité routière, le projet de contournement aura des impacts positifs en matière de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - réduction des accidents, de congestion et d'interaction entre les véhicules et les usagers vulnérables dans les zones urbaines, - amélioration de la fluidité du trafic en milieu urbain, - optimisation de la complémentarité et de l'intermodalité des moyens de transport. <p>Cela nous semble être la seule solution crédible à une amélioration suffisamment à la hauteur des enjeux existant actuellement.</p>	Réalisation du contournement	Réalisation du contournement

Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet et sur la prise en compte des avis des participants

	Demande de précisions et/ ou recommandations	Réponse du/ des maître(s) d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris
Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s.				
1	<p>Cette concertation a mobilisé un public très important. Il paraît nécessaire, quelle que soit votre décision, de poursuivre le dialogue avec le public pour expliquer les suites que vous entendez donner à cette concertation.</p>	<p>L'information et le dialogue auprès public (riverains, élus, associations, etc.) sur les avancées et les évolutions du projet seront poursuivis jusqu'au moment du dépôt du dossier soumis à enquête public, mais aussi lors de la phase de chantier.</p> <p>Cette concertation continue s'effectuera sans garant et poursuivra les objectifs suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Continuer à informer sur le projet, notamment sur ses éventuelles évolutions ainsi que les études en cours et à venir • Prolonger le dialogue initié lors de la concertation préalable avec l'ensemble des parties prenantes du territoire • S'inscrire dans une démarche « d'aller vers » et ancrée dans le territoire • Encourager la participation citoyenne la plus large possible ainsi que la participation des grands employeurs du Nord Cotentin • Le maintien et la mise à jour du site manche.fr sur cette opération • La communication aux collectivités et au public de toute évolution du projet ainsi que des résultats des nouvelles études 	Au fil de l'eau	Concertation continue
2	<p>Une concertation continue devra être éventuellement assurée jusqu'à l'enquête publique.</p> <p>Quelles modalités pensez-vous mettre en place ?</p>	<p>Dès le choix d'un ou deux fuseaux effectifs par le Département, les études futures de tracé seront alors enclenchées avec :</p> <ul style="list-style-type: none"> • approfondissement des problématiques identifiées visant à tenir compte des conclusions de la concertation • mise en place d'une concertation continue sans garant jusqu'à l'instruction du dossier d'enquête publique. Des ateliers, réunions techniques, réunions de pilotage seront organisés régulièrement afin d'informer les parties prenantes. Des rencontres avec les riverains et les agriculteurs concernés par les tracés étudiés seront organisées afin de considérer leurs contraintes, de partager et de construire des solutions communes. 	Au fil de l'eau	Concertation continue

	Demande de précisions et/ ou recommandations	Réponse du/ des maître(s) d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris
3	<p>Bien que ce projet ait pour objectif de faciliter le développement économique, les grands acteurs industriels ne se sont pas exprimés durant la concertation. Les associer, eux et leurs salariés, au développement des modalités alternatives paraît opportun pour espérer faire changer les modes de déplacement actuels.</p>	<p>Dans le cadre des études socio-économique, des entretiens ont été réalisés avec les entreprises suivantes : Orano, Port de Cherbourg-en-Cotentin, EDF Flamanville, Naval Group afin de connaître leur fonctionnement sur les déplacements et les modes utilisés par leurs salariés.</p> <p>Les conclusions présentées au dossier de concertation, page 33, sont les suivantes : "Les grands employeurs du Nord Cotentin organisent leur production en 3x8. Ces horaires décalés conduisent une grande majorité des travailleurs à se déplacer avec leur véhicule particulier". Détails des entretiens présents dans le document technique "Evaluation socio-économique-février 2024" page48-49 sur manche.fr</p> <p>La prochaine étape, lors de la concertation continue, sera de les associer, eux et leurs salariés, aux réflexions sur le développement des modalités en partenariat avec les autres autorités organisatrices de la mobilité (Région, Le Cotentin, Ville de Cherbourg-en-Cotentin) lors d'ateliers ou réunions qui seront instaurées.</p>	Au fil de l'eau	Concertation continue
4	<p>Le COPIL en place est composé de différents membres. Il serait opportun que ceux-ci soient représentatifs de l'ensemble des sensibilités</p>	<p>Depuis décembre 2021, chaque entité suivante est conviée au copil : les collectivités partenaires du projet (Région, Département, Agglomération du Cotentin, ville de Cherbourg-en-Cotentin), le président du SCOT, les collectivités locales, les associations des commerces de Cherbourg, ARSOC et Vélorution, les chambres consulaires (CCI Ouest, Chambre des Métiers, Chambre d'Agriculture).</p> <p>Lors de la concertation continue, l'ensemble des sensibilités seront conviées à des échanges et rencontres expliquant les éventuelles évolutions du projet ainsi que les résultats des nouvelles études.</p>	Au fil de l'eau	Concertation continue

Table des figures

Figure 1 : Plan de localisation du contournement sud-ouest de Cherbourg-en-Cotentin (Source : Egis).....	12
Figure 2: options d'aménagement du contournement sud-ouest de Cherbourg-en-Cotentin (source : egis).....	13
Figure 3: Profils en travers type proposés pour le contournement : section courante + créneau de dépassement.....	14
Figure 4: Exemple de viaduc de franchissement de la vallée (La Bresle – Seine-Maritime) (Source : Paris-Normandie).....	14
Figure 5: repartition des avis par commune	23
Figure 6: repartition des avis "pour le projet" par commune.....	24
Figure 7: repartition des avis "contre le projet" par commune.....	24
Figure 8: Nombre des avis par thématique.....	27
Figure 9: Pourcentage des avis par thématique.....	27
Figure 10: Communes ayant participé à la concertation	46

Table des tableaux

Tableau 1: Statistiques des consultations du site manche.fr.....	20
Tableau 2: statistiques des téléchargements	20
Tableau 3: statistiques des participations aux permanences.....	21
Tableau 4: présence aux centres commerciaux	21
Tableau 5: contributions par commune	22
Tableau 6: préférence par commune	24
Tableau 7: Sujets abordés par thématique.....	25

7. Annexes

Complétude et précisions sur le contenu du bilan de la CNDP

Page 10 : "Il n'est pas proposé d'alternative sur la partie Est du tracé."

Précision apportée par le Département de la Manche

Le fuseau présenté pour le secteur Est correspond à un fuseau élargi qui regroupe plusieurs alternatives de fuseaux. Ces alternatives étant très proches les unes des autres, le Maître d'ouvrage a décidé de les fusionner en un seul fuseau élargi par mesure de simplification et pour faciliter la compréhension du dossier. Sur le secteur Est, il est difficile de proposer une alternative par les axes existants qui traversent des zones agglomérées denses et présentent déjà des trafics élevés. De plus les aménagements au sein de la zone d'activité d'Auchan présente des limites capacitaires lors de fortes affluences.

Page 11 : "Le raccordement à la RN 13 a été illustré par une zone relativement large sans que celle-ci fasse l'objet de commentaires notamment sur la maîtrise d'ouvrage de cette partie qui nécessitera le raccordement sur la RN13."

Précision apportée par le Département de la Manche

La zone de raccordement avec la RN13 est assez large car la connexion avec l'axe nord-sud (RN13 vers le port de Cherbourg-en-Cotentin) qui se fait actuellement par le giratoire de Malraux, pourra éventuellement se faire sur le nouveau carrefour créé entre le contournement et la RN13. Cette question sera à voir avec les services de l'État et le Département au moment des études de tracés.

Page 16 : "Si l'opportunité du projet n'était pas retenue par le Conseil Départemental, il lui appartiendrait de mener la requalification de l'itinéraire RD56/RD22 comprenant notamment des travaux de sécurisation de carrefours ou en entrée de ville, aucun aménagement n'étant prévu pour fluidifier la circulation des transports exceptionnels."

Précision apportée par le Département de la Manche

Au contraire de ce qu'indique le garant, à ce jour aucun programme de travaux ne prévoit de tels aménagements pour les transports exceptionnels. Une étude pourrait néanmoins être lancée en lien avec les industriels et leurs besoins futurs.

Page 24 : "Le dossier de concertation et l'atlas cartographique ont également été mis à disposition du public dans chacune des 23 mairies du territoire sans que les 3 documents techniques n'aient été joints ce qui a pu être reproché."

Précision apportée par le Département de la Manche

Certes les documents techniques n'étaient pas présents en version papier dans les 23 sites où le dossier de concertation était mis à disposition, cependant ces trois documents étaient consultables sur manche.fr durant toute la durée de la concertation. Pour information complémentaires, ces documents étaient présents et consultables lors des trois réunions publiques, des permanences en mairies et des permanences en centre commerciaux.

Page 34 : "Si ce projet devait aboutir, il est considéré comme nécessaire que « le partenariat entre les collectivités signataires du protocole, la commune de la Hague, les acteurs économiques et industriels ainsi que l'Etat soit renforcé » (Cap Cotentin), « d'associer d'autres acteurs, associatifs, syndicaux lors des Copil."

" L'avis des Conseils de jeunes du Département et de la ville de Cherbourg a-t-il été sollicité ? "

Précision apportée par le Département de la Manche

Dès un choix d'un ou deux fuseaux effectifs par le Département, les études futures de tracé seront alors enclenchées en concertation continue avec :

- approfondissement des problématiques identifiées visant à tenir compte des conclusions de la concertation
- mise en place d'une concertation continue jusqu'à l'instruction du dossier d'enquête publique. Des ateliers, réunions techniques, réunions de pilotages seront organisés régulièrement afin d'informer les parties prenantes. Des rencontres avec les riverains et les agriculteurs concernés par les tracés étudiés seront organisées afin de considérer leurs contraintes, de partager et de construire des solutions communes.
- l'ensemble des sensibilités seront conviées à des échanges et rencontres expliquant les éventuelles évolutions du projet ainsi que les résultats des nouvelles études.

Page 34 : "Les pistes cyclables : si les mobilités actives sont citées dans le dossier, il est reproché que le projet présenté ne les intègre pas dans les emprises du tracé."

Précision apportée par le Département de la Manche

Le niveau de détail semble approprié pour un dossier de concertation publique axé en premier lieu sur la question de l'opportunité du projet. Par ailleurs, les itinéraires seront étudiés d'une part si le besoin est réputé avéré et d'autre part s'ils sont définis dans les orientations des plans de mobilités des collectivités correspondantes (article L228-3 du Code de l'environnement), tout en appliquant la doctrine Eviter, Réduire, Compenser notamment en ce qui concerne les impacts en terme de foncier et d'environnement.

Page 34 : "Le barreau du Thivet : Pourquoi cette voirie structurante (tout en ne faisant pas partie du protocole de financement) n'est pas indiquée sur les cartes des fuseaux tout en étant systématiquement intégrée dans tous les calculs de trafic, cartes, tableaux ... ?"

Précision apportée par le Département de la Manche

Cette partie d'aménagement est assurée par la Maîtrise d'Ouvrage de la ville de Cherbourg-en-Cotentin si le contournement se réalise, comme stipulé au protocole signé en octobre 2021. Ce dernier n'apparaît pas sur les cartes car le département n'en assure pas sa maîtrise d'ouvrage par contre, lors des modélisations de chaque fuseau il a été intégré afin de distinguer la répartition des trafics avec ce barreau.

Page 38 : "Multiplier des aires de covoiturage et rendre attractifs les pôle multimodaux avec parking en périphérie de CEC est demandé."

Précision apportée par le Département de la Manche

La prochaine étape, lors de la concertation continue, sera d'étudier des réponses techniques aux réflexions sur le développement des modalités en partenariat avec les autres autorités organisatrices de la mobilité (Région, Le Cotentin, Ville de CEC) lors d'ateliers ou réunions qui seront instaurées.

Page38 : "Les transports exceptionnels: Ils questionnent : « Auront-ils l'obligation de suivre le tracé choisi ou seront-ils exclus ? »

La majorité des convois vont ou viennent du Sud. L'intérêt de ramener ces transports en zones urbaines jusqu'au rond-point Malraux n'est pas compris

La possibilité pour ces convois d'emprunter certains fuseaux est mis en doute pour les portions en aménagement de voies existantes ce qui paraît difficile, entraînant des surcouts pour adapter celles-ci au gabarit des convois."

Précision apportée par le Département de la Manche

L'itinéraire des transports exceptionnels sera conseillé par le contournement sud-ouest de Cherbourg-en-Cotentin pour se diriger vers la commune déléguée de Beaumont-Hague. Ils ne seront pas orientés sur le giratoire Malraux puisque le raccordement RN13/Contournement se fera avant celui-ci. Le tracé permettra par ailleurs d'éviter les zones urbaines actuellement traversées (Saint-Martin-Le-Gréard, Couville) en s'éloignant de celles-ci.

Page 39 : "Une proposition est faite pour éviter sa (le viaduc) construction en passant entre Martinvast (au Sud de son château) et Hardinvast pour rejoindre la D904 entre Martinvast et Sideville (au niveau de la Route des Epines)."

Précision apportée par le Département de la Manche

Les études d'opportunité amènent à une proposition de viaduc car aucune solution alternative sérieuse n'est crédible. La doctrine Eviter, Réduire, Compenser rend quasiment impossible la proposition émise car elle passerait sur des zones de protections spécifiques (périmètres de protection autour du Château et église de Martinvast, espace boisé classé) en plus des contraintes d'emprises, d'environnement ...

La solution du viaduc permet en effet d'éviter l'ensemble des problématiques environnementales qui seraient rencontrées avec une solution sans viaduc.

Coordonnées :

Maison du Département
98 route de Candol - 50 050 SAINT-LÔ

02 33 05 55 50

manche.fr

