

Concertation Préalable – Projet de Contournement sud-ouest de Cherbourg-en-Cotentin – Contribution du groupe Normandie Ecologie

AVIS DEFAVORABLE

Groupe Normandie Écologie

Né en 2021 à la suite des élections régionales, il s'agit d'un groupe politique siégeant dans l'opposition au sein du conseil régional de Normandie composé de onze élu-es issu-es de trois partis politiques différents : Europe Écologie-Les Verts, Génération.s et Génération Écologie.

Coordonnées

Groupe Normandie Écologie Conseil régional de Normandie, Abbaye-aux-Dames Place Reine Mathilde, 14000 CAEN Site internet : <https://normandie-ecologie.fr/> Adresse mail : normandie-ecologie@normandie.fr

Introduction :

En 2021, le Département de la Manche associé à la Région Normandie et à la Communauté d'Agglomération du Cotentin a décidé de relancer le projet du contournement sud-ouest de Cherbourg-en-Cotentin. Une fois de plus la droite locale démontre son incapacité à sortir du « tout-routier » et à développer des solutions alternatives pour le transport de personnes et de marchandises. La réalisation d'un tel projet s'inscrit à l'opposé des transitions nécessaires dans le domaine de la mobilité. Alors que la Normandie reste encore à ce jour l'une des régions françaises avec les émissions de gaz à effet de serre par habitant les plus élevées, les responsables locaux font, une fois de plus, le choix du routier, consacrant la voiture individuelle et le transport de marchandises par camion. Au-delà de l'impact environnemental indiscutable de ce projet, il convient également de rappeler que celui-ci répond davantage à des enjeux économiques qu'à une volonté d'améliorer la mobilité des habitants. C'est pourquoi, nous, écologistes normands, nous nous opposons à ce contournement inutile, inefficace et destructeur.

I] Les raisons de notre opposition au projet

a. Un projet qui ne bénéficiera pas aux habitants

Bien souvent présentés comme essentiels au maillage des zones rurales les projets routiers s'apparentent davantage à des menaces pour ces territoires. Le projet du contournement sud-ouest de Cherbourg traverse des zones rurales, ce n'est pas pour autant qu'il leur rend service. Ainsi un tel projet routier conduit généralement à un plus grand isolement de ces espaces. En effet, l'implantation de 15 km de route à 2x1 voie avec créneaux de dépassement fragmente les espaces et isole les communes rurales les unes des autres, parfois même coupe une partie des habitants du reste de la commune. Traverser un tel aménagement représente généralement un défi logistique pour les habitants. En raison de la circulation et du peu d'espaces sécurisés de traversée, ces derniers sont très souvent contraints de « contourner le contournement ». Si celui-ci permet potentiellement aux camions de marchandises de gagner quelques minutes sur leur trajet, les habitants concernés voient leurs temps de parcours sur leurs déplacements du quotidien rallongés. Dans des espaces encore très dépendants de la voiture individuelle une telle conséquence est dramatique pour leur attractivité. Pour les mêmes raisons les agriculteurs seront durement impactés par le projet. En effet, celui-ci étant interdit aux engins agricoles, les

agriculteurs seront touchés de plein fouet par l'allongement des durées de déplacement. Pour faire face à ce problème seul l'ajout de nouvelles infrastructures sécurisées (pont, rond-point, tunnel) apparaît comme une solution, mais elles sont coûteuses et rallongent le temps de parcours. De nombreux maires des villages concernés ont ainsi affiché leur inquiétude à ce sujet, ne pas considérer l'opinion des principaux concernés constitue un véritable problème démocratique.

Autre facteur important d'attractivité des espaces ruraux, la qualité des paysages est, elle aussi, menacée par le projet. En effet, la construction d'un viaduc au cœur de la vallée de Quincampoix comportant des terres agricoles et des zones humides a de quoi inquiéter. Alors que la droite locale s'érige en défenseure du paysage quand il s'agit d'éolien elle ne voit aucun problème à bétonner une vallée agricole symbole pourtant du patrimoine paysager de la Normandie.

Le projet du contournement est présenté comme ayant été pensé pour résoudre les problèmes de congestion de l'agglomération de Cherbourg, il n'en est rien. En effet, ce projet est conçu dans une logique économique, avec pour ambition de faciliter le transport de marchandises sur le territoire. Ainsi, le dossier de concertation nous annonce que le projet aboutirait à seulement 3000 véhicules par jour de moins que les 40 000 actuels dans le secteur de la gare de Cherbourg.

Par ailleurs, les prévisions du dossier de concertation sont également discutables, en effet, il est depuis longtemps établi que l'ajout d'une nouvelle route ne permet pas de réduire le trafic dans une zone, au contraire, un nouvel aménagement routier conduit, à terme, à une hausse globale du trafic. De plus en plus de véhicules affluent sur le nouvel axe conduisant à de nouveaux problèmes de congestion. Le contournement de Cherbourg ne fera pas exception. De ce point de vue, l'exemple caennais est très parlant ; alors que l'agglomération peut difficilement être qualifiée de déficitaire en matière d'aménagement routier elle connaît d'importants problèmes de congestion conduisant les élus locaux à envisager un contournement supplémentaire.

En outre, le projet de contournement sud-ouest de Cherbourg ne verra pas le jour avant 10 ans, un tel délai doit nous encourager à trouver des solutions plus rapides aux problèmes de circulation des habitants. Enfin, les calculs prévisionnels du dossier de concertation se basent sur des prédictions de population erronées. En effet, les pouvoirs publics justifient le développement de cet axe routier par une hausse attendue du nombre d'habitants sur le territoire. De son côté l'INSEE prévoit pourtant une baisse de celui-ci, rendant caduque l'argument des défenseurs du contournement.

b. Un projet qui menace l'environnement

Au premier rang de nos inquiétudes au sujet de ce projet se trouve la ressource en eau. Alors que le Cotentin subit déjà les conséquences du changement climatique (inondations, érosion, ...) le projet est prévu dans une zone particulièrement sensible. On y trouve ainsi de nombreux points de captages et de zones humides. Un contournement routier dans cette zone est particulièrement préoccupant, toute pollution supplémentaire de cette ressource doit être évitée. L'artificialisation des sols induite par ce projet constitue également un obstacle à l'écoulement de nombreux ruisseaux présents sur la zone.

Par ailleurs, une hausse des émissions de gaz à effet de serre est également à craindre, avec un impact sur l'air, l'eau et le changement climatique en bout de chaîne. En effet, bien que fluidifier le trafic pourrait permettre de réduire les émissions de gaz à effet de serre il apparaît ici qu'une hausse de ces dernières est plus probable. Ainsi, la période des travaux doit être prise en compte dans l'impact global du projet car cette période est particulièrement émettrice de gaz à effet de

serre. De plus, comme évoqué précédemment, l'ajout d'une nouvelle infrastructure routière conduit également à une hausse du trafic engendrant à son tour, une hausse des émissions. Une autre source d'augmentation a trait davantage aux spécificités de ce projet. En effet, la présence de pentes d'environ 6% sur le parcours induit une hausse des émissions de gaz à effet de serre en augmentant la consommation de carburants des véhicules qui empruntent le contournement.

Cette augmentation des émissions de gaz à effet de serre ne pourra être compensée. Bien que le mot d'ordre du dossier soit « Eviter, réduire, compenser », le projet, du fait de l'artificialisation de nombreuses zones naturelles, ne pourra plus compter sur l'ensemble du poumon vert du territoire. Alors que l'objectif doit être la zéro artificialisation nette en 2050 les pouvoirs publics envisagent de bétonner des espaces naturels essentiels à la biodiversité locale. Dans le même temps, ces espaces actuellement peu sujet à la pollution sonore se trouveront dès lors particulièrement exposés.

II] Les alternatives au projet

a. Le contournement routier, un choix plus qu'une nécessité

A la lecture du dossier de consultation il apparaît clairement que la réalisation du contournement de Cherbourg relève davantage du choix politique que d'une nécessité. En effet, le diagnostic du territoire réalisé pour l'occasion peut tout à fait nous conduire à envisager des politiques différentes en matière de transport. Dans ce contexte, le choix du contournement routier apparaît même souvent en contradiction avec les véritables besoins des habitants. Lorsque l'on s'intéresse de plus près à ce diagnostic, plusieurs faits sont à relever. Ainsi, cette partie du dossier de consultation fait état de la domination de la voiture individuelle sur les autres moyens de transports, 7 trajets sur 10 s'effectuent en voiture, ces trajets se font en majorité sur des courtes distances, les transports en commun ne sont pas adaptés à l'emploi en 3*8, et généralement peu compétitifs en temps de parcours par rapport à la voiture.

Le changement climatique doit nous conduire à penser autrement la mobilité en réduisant la dépendance à la voiture individuelle. Ainsi, alors qu'il est clairement établi dans le dossier de concertation que les habitants sont très dépendants à la voiture, faute de solutions alternatives efficaces, les pouvoirs locaux font le choix d'encourager encore davantage ce mode de transport. Ce choix s'effectue au détriment des transports en commun, dont il est pourtant établi dans le dossier de consultation qu'ils pourraient être améliorés. De nombreuses pistes doivent être étudiées en ce sens.

b. L'amélioration du réseau de transport en commun au cœur des enjeux de mobilité

Lancé en septembre 2022 le chantier du Bus Nouvelle Génération (BNG) fait figure d'alternative de premier plan. Avec près de 41 millions d'euros investis, le projet concentre énormément d'attentes, notamment pour fluidifier le trafic en zone urbaine. En ce sens, le financement par les pouvoirs publics du contournement sud-ouest de Cherbourg est pour le moins surprenant. En effet, les fonds publics seront utilisés pour deux projets se faisant concurrence. D'un côté, le BNG vise à limiter l'autosolisme, de l'autre le contournement le facilite. Les effets de la mise en service du BNG n'ont pas pu encore être observés, en ce sens il convient d'attendre sa mise en service avant de décréter l'utilité d'un contournement routier. De notre point de vue il est évident que le développement des transports en commun doit être la priorité pour le territoire. Il convient donc de faire en sorte que le BNG constitue une solution crédible aux problèmes de congestion de Cherbourg. Ayant été établi que le réseau de transport en commun restait perfectible, il apparaît pertinent d'orienter les fonds publics vers son amélioration et, par la même occasion, la hausse

de sa fréquentation. Tels sont ainsi les objectifs inscrits dans le Plan de Déplacement Urbain du Cotentin : «

- « Mailler le Cotentin par une desserte efficace en transport en commun »
- « Rééquilibrer la place des différents modes de déplacement au service de l'équité territoriale et de la qualité de vie »
- « Accompagner les habitants et les acteurs du territoire dans l'évolution de leurs pratiques de mobilité. »

De nombreuses actions peuvent ainsi être mise en place afin de faciliter le recours aux transports en commun par les habitants. Des progrès peuvent ainsi être faits afin d'adapter le réseau aux contraintes locales (zones rurales, travail en 3*8) mais aussi inciter les habitants à y recourir (tarification incitative, communication ciblée, offre innovante, facilitation de l'intermodalité vélo-transports en commun).

c. Les mobilités actives, grandes absentes du contournement

Dans le dossier de consultation il apparaît que la prise en compte des mobilités actives est restée très superficielle. En effet, aucun des fuseaux étudiés n'envisage l'accès de l'infrastructure aux vélos. Lorsqu'il est question d'aménagement de voies cyclables, ces derniers sont évoqués de manières vagues et sans engagement ferme (« éventuellement », « potentiellement », « envisager », ...). De la même manière, le contournement est présenté comme une solution pour les mobilités actives. En fluidifiant le trafic en ville, ces dernières pourraient plus facilement se développer. Cet argument est particulièrement léger et témoigne de la tendance du dossier au *greenwashing*. Les aménagements routiers destinés aux camions et aux voitures bénéficieraient en fait aux modes de transports actifs, il fallait y penser. Le développement de ces derniers doit passer par des aménagements spécifiques au travers notamment de schémas cyclables souvent peu développés ou à échéance trop lointaine. Un bel exemple nous est apporté par le dossier de consultation. Ainsi, les hypothèses de celui-ci tablent sur une part modale du vélo de l'ordre de 1% d'ici 2033, alors que le Plan Vélo 2023-2028 de l'Agglomération du Cotentin prévoit que cette part atteigne 12% en 2030. Cet exemple pose question sur la volonté réelle de l'agglomération d'atteindre les objectifs qu'elle s'est fixée.

d. Les alternatives aux transports de marchandises

De la même manière que pour le transport de personnes, le projet de contournement sud-ouest de Cherbourg ne tient pas compte des éventuelles évolutions du transport de marchandises. Il convient, en effet, de reconsidérer ce dernier au regard des évolutions des habitudes des consommateurs. Le développement du commerce de proximité et de la consommation en circuit court, qui doivent être encouragés, rendent désuète l'idée d'un transport de marchandises toujours plus important et donc le développement d'infrastructures routières sensées répondre à ce besoin. De la même manière, le développement du fret ferroviaire doit permettre de diminuer la part du routier dans le transport de marchandises dans les années à venir. Celui-ci doit néanmoins s'effectuer dans le respect des espaces naturels. Prévue pour décembre 2024, la ligne de ferroutage Cherbourg-Bayonne pourrait ainsi se révéler une alternative crédible aux projets routiers, à condition cependant de répondre aux inquiétudes soulevées par les associations environnementales locales.

Conclusion

Le projet de contournement sud-ouest de Cherbourg doit être abandonné du fait de son impact négatif à la fois pour les habitants et l'environnement. En effet, ce contournement aboutira à une fragmentation des espaces de vie des habitants en faisant office de barrière entre les communes traversées. De plus, un tel projet est destructeur pour les écosystèmes locaux, préoccupant pour la ressource en eau et cause d'augmentation des émissions de gaz à effet de serre. Le choix du contournement routier résulte d'un choix politique plutôt que d'une nécessité, les difficultés rencontrées par les habitants sont réelles mais ce projet n'est en rien une solution. L'amélioration de la mobilité des habitants passe par l'amélioration du réseau de transport en commun au travers de la mise en service du bus nouvelle génération, d'une adaptation du réseau aux contraintes locales et d'actions en faveur de la promotion de celui-ci. De la même manière la transition vers la consommation en circuit-court et le développement du fret ferroviaire doivent permettre de réduire la part du transport routier de marchandises.

Pour toutes ces raisons, le Groupe Normandie Ecologie se prononce en défaveur du projet de contournement sud-ouest de Cherbourg.