

# BILAN DE LA CONCERTATION

—  
Concertation préalable décidée au titre de l'article L 121-17

## CONTOURNEMENT SUD-OUEST CHERBOURG-EN-COTENTIN (50)

-  
Dates de la concertation  
Du 26 février 2024 au 15 avril 2024

Bruno BOUSSION,  
garant désigné par la CNDP

-  
Date de remise du rapport, le 13 mai 2024



## Sommaire

Sommaire .....	2
Avant-propos .....	3
Synthèse pour les décideurs et pour le public .....	3
Les enseignements clefs de la concertation .....	3
Les principales demandes de précisions et recommandations du garant .....	4
Introduction.....	5
Le projet objet de la concertation .....	5
La saisine de la CNDP .....	16
Garantir le droit à l'information et à la participation .....	18
Le travail préparatoire du garant.....	19
Les résultats de l'étude de contexte .....	19
L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation.....	21
Avis sur le déroulement de la concertation.....	27
Le droit à l'information a-t-il été effectif ?.....	27
Le droit à la participation a-t-il été effectif ?.....	27
Synthèse des arguments exprimés .....	33
Synthèse des observations et propositions ayant émergées pendant la concertation.....	33
Demande de précisions et recommandations au responsable du projet.....	41
Précisions à apporter de la part du responsable du projet .....	41
Recommandations du garant pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique .....	42
Liste des annexes .....	43

## Avant-propos

Le présent bilan est rédigé par le garant de la concertation préalable. Il est communiqué par le garant dans sa version finale le 12 mai 2024 sous format PDF non modifiable au responsable du projet pour publication sans délai par ses soins, sur le site dédié au projet (art. R121-23 du Code de l'Environnement). <http://manche.fr>

Ce bilan a également été remis à cette même date à la Commission nationale du débat public.

Le responsable du projet publiera de son côté sous deux mois sa réponse à ce bilan ; réponse qui sera transmise à la CNDP par ses soins (R.121-24 CE).

## Synthèse pour les décideurs et pour le public

### Les enseignements clefs de la concertation

Suite à cette concertation conduite par le Conseil Départemental de la Manche portant sur la création d'une 2 fois 1 voie de 15 km pour permettre le contournement Sud-Ouest de Cherbourg-en-Cotentin afin de fluidifier la circulation et la sécuriser, d'améliorer la desserte des activités économiques, de participer à l'attractivité du Cotentin et d'améliorer la qualité de l'air, on constate :

- ❖ La nécessité de fluidifier la circulation n'a pas été contesté dans son ensemble mais surtout pour répondre aux besoins de déplacement professionnel
- ❖ La lassitude du public pour un projet en débat depuis plusieurs décennies et sans cesse différé
- ❖ La préoccupation majeure du public pour les questions environnementales a donné lieu à un vrai débat de société sur l'usage de la voiture
- ❖ Une demande de prise en compte des évolutions à venir de la quote part des modalités alternatives de déplacement, dont celle du vélo,
- ❖ Des interrogations fortes sur les études de trafic à la base du projet, sur la prise en compte des effets des récents Plans de déplacement mais aussi sur le futur de nos modes de déplacements
- ❖ Une demande de participation et d'expression avec la volonté d'être écouté.

Le public s'est largement mobilisé, chacun ayant pu faire part de son point de vue en toute liberté lors des réunions publiques.

Le Conseil Départemental a mis en œuvre un plan de communication d'envergure pour informer le public.

Aujourd'hui, l'opportunité du projet reste débattue.

## Les principales demandes de précisions et recommandations du garant

Le tableau ci-dessous présente les principales demandes de précisions et recommandations que le garant formule à la fin de la concertation préalable. Le responsable du projet, lorsqu'il va publier sa réponse à ce bilan avec les enseignements de la concertation, est invité à répondre à ces différents points. Le tableau qui a été transmis au maître d'ouvrage afin qu'il puisse répondre se trouve en annexe de ce bilan.

### Tableau des demandes de précisions et/ou recommandations

Suite(s) à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse

---

*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 ?*

---

*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) ?*

---

*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 ?*

---

*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 ?*

---

*5. 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 ?*

---

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. 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.*

---

*2. Une concertation continue devra être éventuellement assurée jusqu'à l'enquête publique. Quelles modalités pensez-vous mettre en place ?*

---

*3. 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 parait opportun pour espérer faire changer les modes de déplacement actuels*

---

*4. Le COPIL en place est composé de différents membres. Il serait opportun que ceux-ci soient représentatifs de l'ensemble des sensibilités*

---

## Introduction

### Le projet objet de la concertation

L'activité économique du Cotentin se répartit entre 3 grands pôles géographiques :

- ↗ La Hague avec le pôle ORANO (usine de retraitement) à l'Ouest
- ↗ Flamanville avec EDF (centrales nucléaires) au Sud-Ouest
- ↗ Cherbourg en Cotentin avec des grands groupes industriels qui se répartissent à l'ouest de la zone portuaire (CMN, éolien, port de commerce et transmanche....) et à l'Est (Naval Group)
- ↗ Les zones d'activités en périphérie surtout à l'Ouest

La liaison entre l'Est et l'Ouest de Cherbourg est contrainte par le relief accentué en périphérie de la ville et le port dont les bassins forment une coupure entre l'Est et l'Ouest de la ville. La liaison entre ces deux parties se fait essentiellement par la RD 901, axe routier unique au niveau de la gare reliant la partie Est de la ville à sa partie Ouest. Le trafic actuel (40 000 véhicules/jour) en fait un des axes les plus fréquentés du département.

Cette situation génère des flux de circulation très importants entre l'Est et l'Ouest de la ville mais également pour rejoindre les pôles d'activités.

Pour éviter le centre-ville, les flux de circulation empruntent un réseau de routes départementales inadaptées pour supporter un trafic important chiffré, selon le Conseil Départemental, à un trafic de 7000 véhicules/jour.

Le projet consiste à créer une voie de contournement de 15 km entre la RN 13 et la RD 901 à l'ouest de l'agglomération afin de desservir les zones d'activités en développement ainsi que le site de La Hague avec son pôle dédié à l'industrie nucléaire (site ORANO).

Si le maître d'ouvrage est le Conseil Départemental de la Manche (CD50), il est porté conjointement avec la Région Normandie, la Communauté d'Agglomération du Cotentin (CAC) et la Communauté Urbaine de Cherbourg-en-Cotentin (CUC), cette dernière ne participant pas financièrement au projet.

Ce projet est présenté comme structurant pour le territoire avec 4 objectifs :

- Fluidifier la circulation et renforcer la sécurité
- Améliorer la desserte des activités économiques
- Participer à l'attractivité du Cotentin
- Améliorer la qualité de l'air dans le Cotentin

## **Responsable du projet**

**le Conseil Départemental de la Manche**, gestionnaire du réseau de voiries départementales, aménage et entretient les principales voiries de contournement et d'accès à l'agglomération de Cherbourg, dont la RD 901 qui traverse Cherbourg .

A noter que le protocole de 202, établi entre les partenaires du projet, prévoyait qu'en «parallèle du contournement Sud-Ouest, un projet de liaison RD64-Avenue du Thivet sera étudié, réalisé et financé par la commune de Cherbourg-en-Cotentin. »

Le projet ne prend pas en compte la réalisation de ce barreau entre le Thivet (polyclinique, SDIS, université) et le futur tracé. Or cette desserte a été précisé dans le volet économique/urbanisme/aménagement du territoire du projet.

## **Les partenaires**

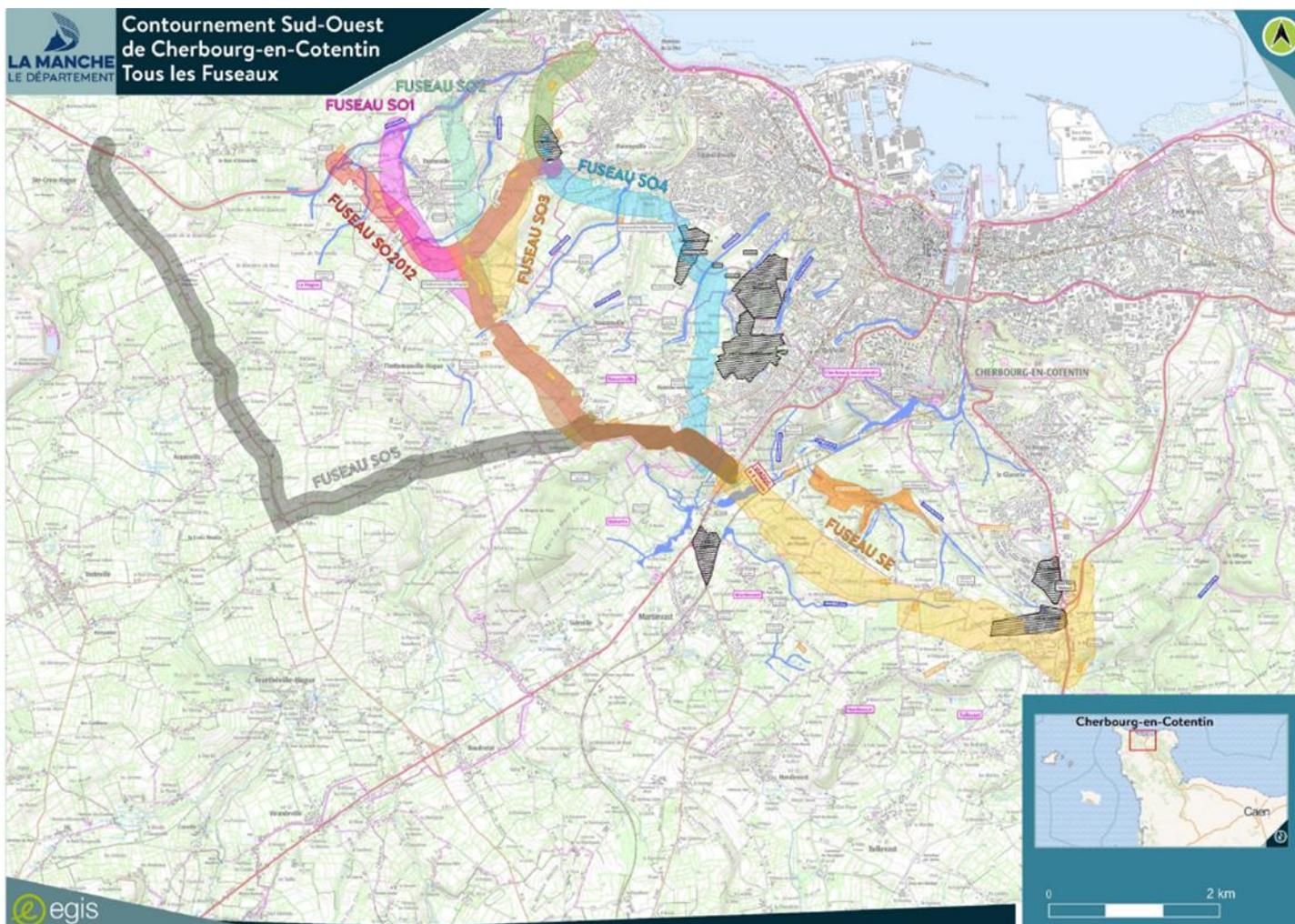
**La Région Normandie** intervient en tant que financeur de l'opération à hauteur de 30% dans le cadre de sa politique de soutien aux investissements routiers décidée en 2016.

**La Communauté d'Agglomération du Cotentin**, créée en 2017, elle est la 4<sup>ème</sup> agglomération de Normandie avec 129 communes et 185 000 habitants. Son domaine de compétence comprend notamment les transports et mobilités et le développement économique. Elle intervient en tant que financeur à hauteur de 30%

**La ville de Cherbourg-en-Cotentin** est naturellement associé au projet mais elle ne participe pas au financement du projet. La desserte du SDIS, de la polyclinique depuis l'éventuelle voie de contournement (barreau du Thivet) n'est pas incluse dans le projet. Elle sera de sa compétence et sera financée par elle.

**L'Etat**, gestionnaire des voiries nationales, interviendra dans les modalités de raccordement à la RN 13.





*Présentation des fuseaux envisagés (dossier de concertation)*

## Objectifs du projet selon leur porteur de projet

Le 21 mai 2021, le Conseil Départemental a pris une délibération par laquelle sont définis des « objectifs clairs et partagés tant par le Département de la Manche et la Région Normandie que par les collectivités locales » :

- apporter le maillon manquant pour relier La Hague à la RN 13 et au Val-de-Saire ;
- sécuriser les déplacements des usagers de la route dans le nord Cotentin ;
- soulager, dans la mesure du possible, la circulation dans le centre-ville de Cherbourg-en-Cotentin ;
- faciliter la desserte du site universitaire et du nouveau centre de secours de Cherbourg-en-Cotentin ;
- accompagner le développement économique du Cotentin par une desserte de qualité des zones d'activités de Martinvast, des Fourches et de Bénécière. »

(délibération CD.2021-05-12.3-6)

### • Caractéristiques du projet et alternatives mises au débat

C'est un secteur avec un relief marqué, avec une hydrographie très riche (cours d'eau, périmètre de captage, zones humides...) qui a gardé son caractère bocager (maillage de haies) et agricole.

La partie Ouest rencontre un secteur plus urbanisé avec les bourgs de Nouainville et Tonneville, selon les options pour assurer la jonction avec la RD901 qui relie l'Ouest de Cherbourg-en-Cotentin (Hainneville, Equeurdreville....) avec La Hague.

Un viaduc de 450 m enjambera la vallée de la Divette (RD 650 et voie ferrée), répartissant le linéaire en un secteur Est (SE) et un secteur Ouest (SO)

Le projet se caractérise par :

- une liaison routière de 15 km en 2 X 1 voie entre la RN 13 et la RD 901 en tracé neuf et/ou en aménagement de l'existant
- une voie interdite à la circulation agricole
- la création d'un viaduc de 450 m
- 17200 à 20300 véhicules/jour sur le secteur Est
- 13300 à 16300 véhicules /jour sur le secteur Ouest
- 6 fuseaux pouvant se combiner entre eux
- 1 alternative (dite option de référence) si l'opportunité n'est pas reconnue

Bien que le maître d'ouvrage ait intégré dans ses objectifs la prise en compte de l'intermodalité, à ce stade du projet, le dossier de concertation ne laisse pas apparaître les pistes cyclables et leur jonction avec les plans de circulation au sein de Cherbourg. A l'inverse, le raccordement avec le réseau actuel de bus est expliqué.

### Caractéristiques de chacun des fuseaux

Le Conseil départemental a produit une note sur l'élaboration des fuseaux établie en février 2024 par le cabinet EGIS qui présente les hypothèses retenues dans le cadre d'une étude d'opportunité.

L'objectif de cette étude était de proposer des fuseaux compatibles avec les objectifs définis lors du comité de pilotage du 14/12/2021 auquel ont participé les collectivités

partenaires du projet (Région, Département, Agglo du Cotentin, ville de Cherbourg), le président du SCOT, les collectivités locales, les associations Union commerces de Cherbourg, ARSOC et Vélorution, les chambres consulaires (CCI Ouest, Chambre des Métiers, Chambre d'Agriculture).

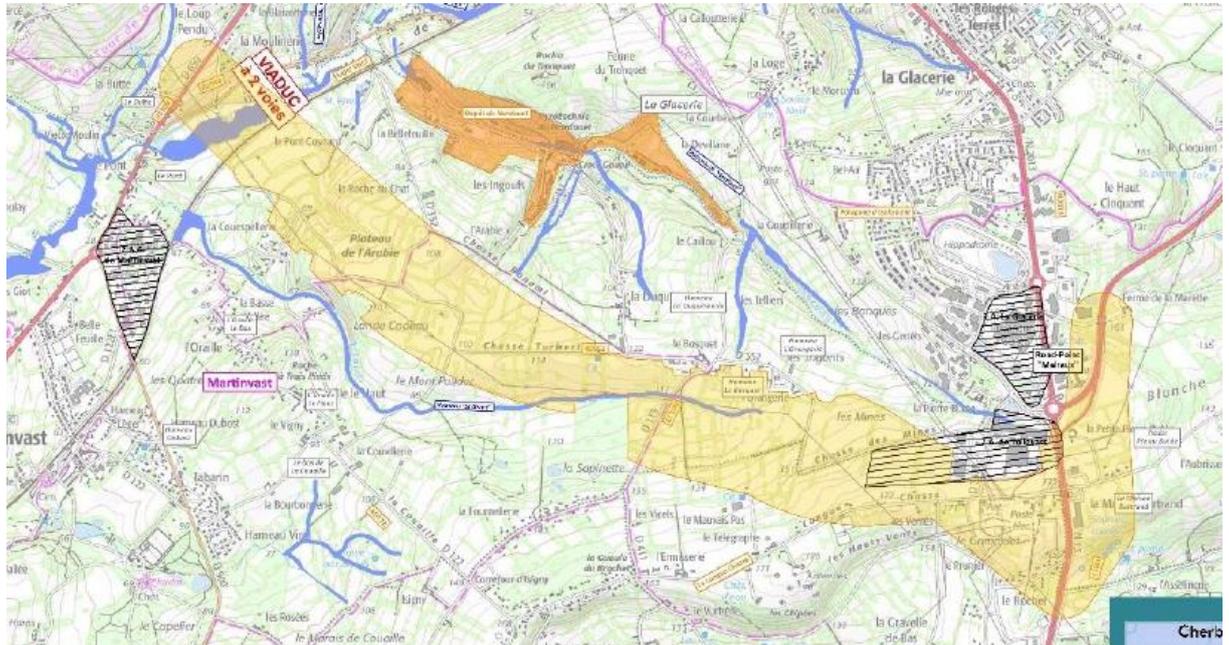
Cette note a été à la disposition du public sur le site de la concertation.

Elle liste période par période depuis 2006, les études disponibles au démarrage de l'étude dont les comptages de circulation de 2019, ceux de 2022 ainsi que l'étude de circulation du Bus Nouvelle Génération.

Sont aussi annexées au dossier, une évaluation socio-économique et un état initial de l'environnement réalisées en février 2024.

### **Secteur Est : SE voie nouvelle sur 5.8 km**

Entre le viaduc et la RN13, le Maître d'ouvrage a étudié 3 fuseaux très proches les uns des autres, se chevauchant le plus souvent. Il a choisi de mettre à la concertation un seul fuseau (dénommé SE) relativement large, jusqu'à 700 m selon lui, essentiellement en site neuf (artificialisation de terres agricoles)



Il n'est pas proposé d'alternative sur cette partie Est du tracé. Elle sera analysée dans la suite du dossier en étant intégrée à chacune des 6 alternatives proposées sur la section Ouest entre le viaduc et la RD 901.

Cette section viendra se substituer à la D122 et la route dite de la Longue Chasse qui supporte un trafic de l'ordre de 7000 véhicules/jour, traversant des zones d'habitations denses (Hardinvast, Martinvast). Ces axes sont relativement étroits, inadaptés pour supporter un tel trafic notamment avec la présence de poids lourds.



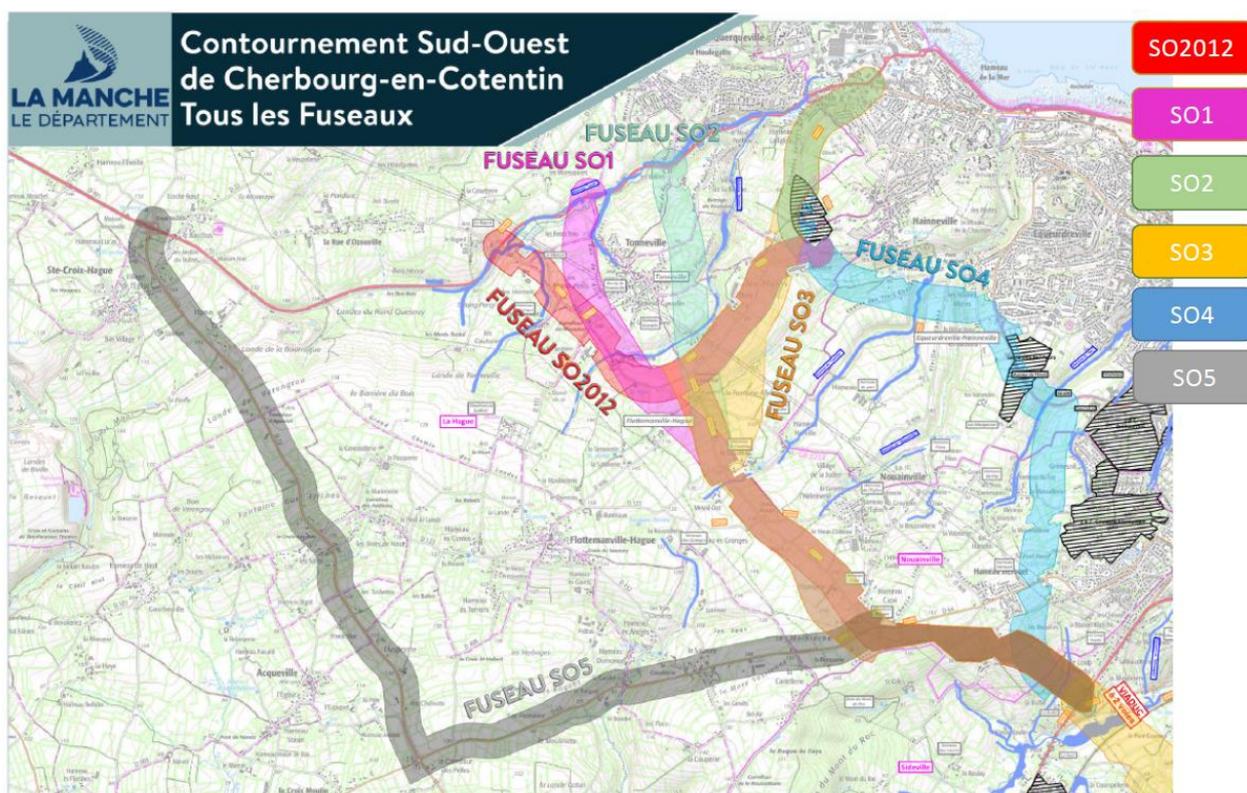
## Secteur Ouest

Depuis le viaduc à rejoindre la RD 901 qui assure la desserte de La Hague depuis l'ouest de Cherbourg, 6 alternatives sont mises en débat, allant du fuseau SO4 le plus proche de Cherbourg au fuseau SO5, le plus éloigné.

Une partie est commune sur 1.5 km en voie nouvelle entre la RD650 et la RD64.

Selon les fuseaux, les impacts seront très différents tant du point de vue environnemental que pour les exploitations agricoles.

Le fuseau SO2012 reprend celui qui avait été arrêté en 2012. Les 5 autres sont des propositions nouvelles.



Pour chacun des fuseaux pris dans son tracé depuis la RN13, le dossier de concertation présente une analyse des impacts sous forme d'un tableau détaillé reprenant les objectifs du projet selon les volets définis ( transport-circulation / économique-urbanisme-aménagement/ santé/ milieux naturels-paysages) en caractérisant 33 critères.

### Fuseau SO 2012 :

**voie nouvelle sur 1.5 km et réhabilitation/requalification de routes existantes sur 6.9 km**

Il s'appuie sur la réhabilitation de 6.9 km de routes existantes qui nécessiteront des travaux d'élargissement, de reprise des dénivelés....

Il se divise en 2 branches :

- Une vers la RD901 et La Hague
- L'autre vers la zone d'activité de Bénécère et l'Ouest de Cherbourg

#### **Fuseau SO1 :**

**Voie nouvelle sur 3.2 km et réhabilitation/requalification de routes existantes sur 5 km**

- Contournement de Tonneville par le Sud-Ouest
- Raccordement à la RD 901
- Branche vers la zone d'activité de Bénécère par la RD16

#### **Fuseau SO2 :**

**Voie nouvelle sur 4.2 km et réhabilitation/requalification de routes existantes sur 3.6 km**

- Contournement de Tonneville par le Nord-Est
- Raccordement à la RD 901
- Branche vers la zone d'activité de Bénécère par la RD16

#### **Fuseau SO3 :**

**Voie nouvelle sur 5.8 km et réhabilitation/requalification de routes existantes sur 1.5 km**

- Rejoint la zone de Bénécère
- Raccordement à la RD 901 dans Equeurdreville-Hainneville

#### **Fuseau SO4 :**

**Voie nouvelle sur 4.2 km et réhabilitation/requalification de routes existantes sur 2 km**

- Le plus proche de la zone urbanisée
- Rejoint la zone d'activité de Les Jardins de l'Agora puis celle de Bénécère
- Raccordement à la RD 901 dans Equeurdreville-Hainneville

#### **Fuseau SO5 :**

**Voie nouvelle sur 1.5 km et réhabilitation/requalification de routes existantes sur 9.4 km**

- Le plus éloigné au Sud
- Reprend la RD22 (Liaison actuelle RN 13/La Hague) sur 5.3 km

On constate donc que chacun des fuseaux comprend une partie de voie nouvelle et une partie d'aménagement de l'existant selon des proportions variables

	SE+SO2012	SE+ SO1	SE+SO2	SE+SO3	SE+SO4	SE+SO5
voies nouvelles	7,1 km	8,8 km	9,8 km	11,4 km	9,8 km	7,1 km
voies existantes	6,9 km	5 km	3,6 km	1,5 km	2 km	9,4 km
	14 km	13,8 km	10,4 km	12,9 km	11,8 km	16,5 km

### • Coût

Lors du protocole de 2021, un cout prévisionnel avait été évalué à 63.3 M€ H.T. supporté par :

↔ Région Normandie	30% (19,0 M€)
↔ Département de la Manche	40% ( 25.3 M€)
↔ Communauté d'Agglomération du Cotentin	30% (19,0 M€)

Aujourd'hui, une approche du cout a été faite selon chacun des fuseaux :

Les scénarios et options d'aménagement sont présentés dans le tableau ci-dessous

Scénarios d'aménagement	Option de référence	Option SE+SO2012	Option SE+SO1	Option SE+SO2	Option SE+SO3	Option SE+SO4	Option SE+SO5
Investissements (€ T.T.C.)	Entre 5 et 10 M€	Entre 65 et 75 M€	Entre 70 et 80 M€	Entre 70 et 80 M€	Entre 70 et 80 M€	Entre 90 et 100 M€	Entre 55 et 65 M€

(référence DMO)

### • Contexte du projet

Ce projet a fait l'objet de nombreuses études depuis 1992.

- 2011 : concertation sur un projet à 2 X 2 voies, budget de 120 M€
- 2012 : concertation sur un projet à 2 X 1 voie avec créneau de dépassement

Il est alors décidé de réorienter les financements prévus vers l'extension des terrepleins du port de Cherbourg

Bien que la concertation de 2012 ait permis d'aboutir à un consensus sur un tracé, celui-ci nécessite une actualisation pour tenir compte des évolutions du territoire et de ses politiques de déplacements, pour mener de nouvelles réflexions sur l'opportunité du contournement en intégrant les objectifs de réduction des impacts environnementaux.

Le 22 octobre 2021, Le Conseil départemental de la Manche, la Région Normandie, la Communauté d'Agglomération du Cotentin et la commune de Cherbourg-en-Cotentin ont acté un protocole entre elles pour l'aménagement du contournement Sud-Ouest de Cherbourg en Cotentin, suivi le 14 décembre 2012 par un COPIL qui a défini leurs objectifs principaux regroupés en 4 volets :

- ↪ Volet Transport/sécurité : Fluidifier la circulation et renforcer la sécurité en favorisant l'intermodalité des modes de transport ; améliorer la circulation des transports exceptionnels
- ↪ Volet Economique/Urbanisme/Aménagement du territoire : Améliorer la desserte des activités économiques (grands pôles, zones d'activités) ; Participer l'attractivité du Cotentin en désenclavant des territoires, en facilitant l'accès aux services et équipements ; réduire les impacts sur l'économie agricole
- ↪ Volet Santé : Améliorer la qualité de l'air dans le Cotentin en réduisant la circulation automobile dans les zones urbanisées denses.
- ↪ Volet Milieux naturels/Paysage : préserver les milieux naturels ou à défaut limiter les impacts ; préserver l'aspect bocager du paysage ; favoriser les activités nature et préserver la ressource en eau

Le contournement Sud-Ouest de Cherbourg-en-Cotentin est selon le Conseil Départemental un équipement structurant nécessaire pour le développement du Cotentin, pour la sécurité des usagers et l'accessibilité aux différentes structures publiques (Polyclinique, SDIS, ...), aux entreprises (Orano à La Hague, Naval Group à Cherbourg-en-Cotentin, EDF à Flamanville, ...).

- **Calendrier du projet et de la mise en service envisagée**

- Octobre 2021 : accord entre les acteurs pour relancer le projet de contournement
- Décembre 2021 : COPIL précisant les objectifs à prendre en compte pour la définition des fuseaux
- Décembre 2022 : COPIL
- Mai 2023 : 3 réunions thématiques (agriculture, environnement, mobilités) avec les acteurs du territoire
- Octobre 2023 : suite des réunions thématiques
- Novembre 2023 : COPIL
- 1<sup>er</sup> semestre 2024 : concertation préalable
- 24 juin 2024 : session du Conseil Départemental , en vue d'une délibération du l'opportunité du projet
- 2024 à 2026 : étude de faisabilité, Concertation continue,
- 2026/2027 : dépôt du dossier de Déclaration d'Utilité Publique, enquête publique, arrêté DUP
- 2028/2033 : travaux

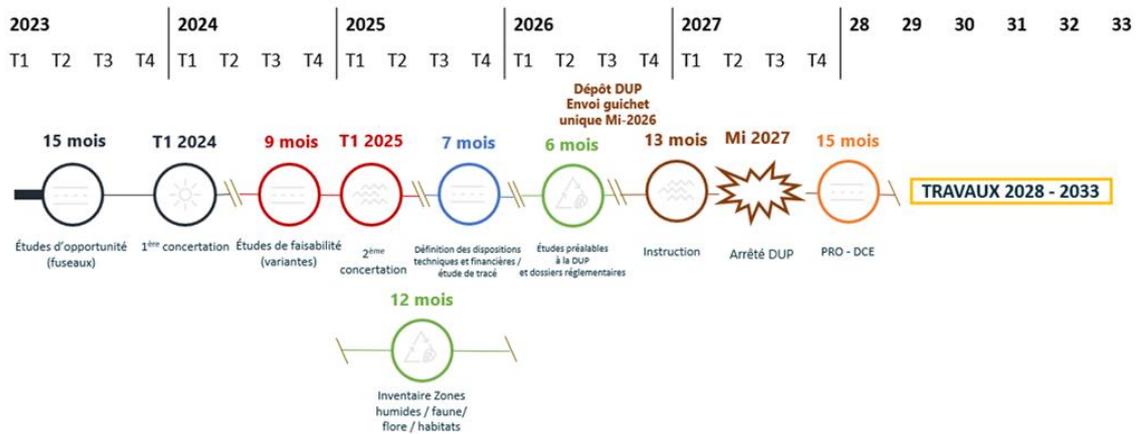


Schéma décisionnel

(Source : dossier de concertation)

- **Calendrier du projet et de la mise en service envisagée.**

La poursuite ou non du projet devrait être décidée lors de la session du Conseil Départemental prévue le 24 juin 2024.

Débuteront alors les études de faisabilité dans le cadre d'une concertation continue qui se poursuivra jusqu'à l'enquête publique au deuxième semestre 2026.

Suite à l'arrêté d'utilité publique et aux autorisations environnementales, les travaux pourront être engagés pour une mise en service prévue en 2033.

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.

## La saisine de la CNDP

- **Contexte de la concertation**

Ce projet de contournement a déjà fait l'objet de plusieurs variantes soumis à diverses concertations depuis 2007 (2007, 2011, 2012).

Ainsi en 2012-2013, l'étude d'un tracé en 2 X 1 voies avec créneaux de dépassement avait été soumise à la consultation du public et trouvé un consensus entre les acteurs locaux, le projet avait été à nouveau différé pour des raisons financières, d'autres investissements ayant été jugés prioritaires.

Le 22 octobre 2021, le Conseil Départemental associé à la région Normandie et à la communauté d'agglomération de Cherbourg-en-Cotentin ont décidé de relancer à nouveau ce projet ce qui a conduit en 2023 à une reprise complète des études pour relier la RN 13 à la RD 901 en traversant la vallée de la Divette par un viaduc de 400 mètres environ.

Le 14 décembre 2021, un comité de pilotage comprenant l'ensemble des collectivités locales, les chambres consulaires, différentes associations intéressées au projet s'est tenu afin de valider les objectifs du projet « traduisant les enjeux et les objectifs actuels et futurs du territoire » qui « permettront par la suite de proposer des tracés répondant à ces besoins ». Il se réunira également le 16 décembre 2022 puis le 7 novembre 2023.

La reprise de ce projet fait suite au choix en 2016 de la région de reprendre le financement des investissements routiers dont celui du contournement de Cherbourg.

Les évolutions réglementaires en matière de protection de l'environnement (études environnementales, séquence ERC...) ne permettant pas de reprendre en l'état le tracé de 2012, le Conseil départemental a repris les études en proposant plusieurs variantes sous forme de fuseaux.

Préalablement à l'ouverture de la concertation, 3 ateliers thématiques ont été organisés ayant pour thème Agriculture, Environnement et Mobilités, permettant d'affiner les objectifs du projet.

Mai 2023 : enjeux et diagnostics

Novembre 2023 : définition des fuseaux

En cohérence selon le Maître d'Ouvrage avec les documents de planification dont le PDC (Plan de déplacement urbain du Cotentin) et le Schéma directeur Cyclable de Cherbourg-en-Cotentin en vigueur, le projet de contournement propose une liaison en 2 fois 1 voie avec créneaux de dépassement qui se décompose ainsi :

Un fuseau unique en site neuf entre la RN13 et la RD 650 avec un viaduc de 400m pour franchir la vallée de la Divette et la voie de chemin de fer (section Est)

6 propositions de fuseaux entre la RD650 et la RD 901 depuis le viaduc (section Ouest)

Si le département renonce à son projet, une option de référence a été retenue qui comprend des aménagements ponctuels de la liaison RN13 – La Hague par la RD56 et RD22 (travaux de sécurisation).

Durant le débat, Monsieur LE MAIRE, ministre de l'Economie, des Finances et de la Souveraineté industrielle et numérique, en visite sur le site de La Hague, a annoncé la décision de poursuivre la stratégie de recyclage sur le site au-delà de 2040, celle-ci prévoyant :

- Un programme de pérennité/résilience prolongeant les activités de recyclage au-delà de 2040.
- Le lancement des études pour une nouvelle usine de fabrication de combustibles MOX par traitement des déchets entreposés
- Le lancement des études pour une nouvelle usine de traitement des combustibles MOX usés à échéance 2045/2050

l'ensemble devant générer la création de plus de 10 000 emplois, soit le double des effectifs actuels d'Orano.

L'accueil de cette main d'œuvre ne pourra se faire uniquement à proximité du site et générera donc des besoins à satisfaire en mobilité qui n'ont pas pu être pris en compte dans le chiffrage des impacts prévisibles sur le trafic dans le dossier de concertation.

- **Décision d'organiser une concertation**

Par décision lors de la séance plénière du 6 septembre 2023 et en application de l'article L121-17, la CNDP a décidé de répondre favorablement à la demande de désignation d'un garant présentée par le Conseil Départemental de la Manche et a désigné Monsieur Bruno BOUSSION comme garant de la concertation.

## Garantir le droit à l'information et à la participation

« Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques, et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement » - Article 7 de la charte de l'environnement.

La Commission nationale du débat public est l'autorité indépendante chargée de garantir le respect du droit individuel à l'information et à la participation sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l'environnement. Il s'agit d'un droit constitutionnel, qui est conféré à chacune et à chacun.

Afin de veiller au respect de ces droits, la CNDP nomme des tiers garant.e.s neutres, qui ont pour rôle de garantir au nom de l'institution la qualité des démarches de concertation mises en œuvre par les porteurs de projet. Les attentes précises pour cette mission ont été formulées dans la lettre de mission du/ de la garant.e qui se trouve en annexe de ce bilan.

- **Le rôle des garant.e.s**

Un.e garant.e est une personne inscrite sur la liste nationale des garant.e.s, neutre et indépendante, nommée par la CNDP pour garantir une concertation, c'est-à-dire pour garantir le droit à l'information et le droit à la participation selon le Code de l'Environnement. L'absence de conflit d'intérêt est un prérequis indispensable à la désignation d'un.e garant.e. Pour chaque nouveau dispositif dans les territoires, la CNDP mandate un.e ou plusieurs garant.e.s pour garantir la qualité du dispositif participatif au nom de l'institution et dans le respect de ses principes ; à savoir l'indépendance vis-à-vis des parties prenantes, la neutralité par rapport au projet, la transparence de l'information, l'argumentation des points de vue, l'égalité de traitement et l'inclusion de tous les publics concernés. Chaque tiers garant.e est lié.e à la CNDP par une lettre de mission rendue publique qui leur présente leur rôle ainsi que les attentes de la CNDP vis-à-vis du responsable du projet. A l'issue de la concertation, les garant.e.s rédigent un bilan qui est transmis aux porteurs de projet, à la CNDP et à tous les acteurs.

**Pour cette concertation**, le garant avait pour mission d'être particulièrement attentif à aller à la rencontre de tous les acteurs concernés afin d'identifier avec précision les thématiques et les enjeux qu'il est souhaitable de soumettre à la concertation, de débattre de l'opportunité du projet et de ses enjeux en ne se limitant pas à un débat de variantes techniques. Les responsabilités partagées avec les autres acteurs co-financeurs du projet (Région et Communauté d'Agglomération du Cotentin) font que le public doit pouvoir les consulter pour qu'ils apportent des réponses dans leurs champs de compétences respectifs.

## Le travail préparatoire du garant

### Les résultats de l'étude de contexte

Ces dernières années, l'activité économique a été portée dans un premier temps par la construction de l'EPR puis maintenant par les activités liées à l'éolien (fabrication de pales, aire de stockage), par la reprise de la construction navale et de l'hydrolien (, Naval Group, CMN), sans omettre le trafic portuaire (passagers et fret). L'ensemble de ces activités se situent en front de mer, de part et d'autre du port et de la rade.

La ville de Cherbourg-en-Cotentin est accessible par des axes routiers qui convergent en centre-ville.

L'Est est accessible par une rocade (RN13) qui évite toute zone urbaine alors que l'Ouest de Cherbourg et l'accès à la Hague sont desservis par un boulevard (RD901) en centre-ville qui est saturé.

Actuellement, pour rejoindre le site de la Hague, les véhicules en provenance du Sud de l'agglomération ainsi que les convois exceptionnels empruntent la RD56 puis la RD22, voies peu adaptées à ce type de trafic, itinéraire qui est considérée comme « l'option de référence » par le Conseil Départemental. Il comporte un passage inférieur sous une voie ferrée et la traversée relativement étroite du bourg de St Martin Le Gréard avant de rejoindre la D901.

Pour accéder aux grands sites d'emploi de l'agglomération (NAVAL GROUP, SDIS...situés dans la moitié ouest de l'agglomération, les véhicules empruntent la RD901 qui traverse le centre-ville. Cette partie de la 901 est et sera fortement impactée par les travaux de réalisation du BNG (Bus Nouvelle Génération) dont les travaux avaient débuté en 2012.

La section Est propose 3 variantes comprises dans un faisceau très resserré avec chevauchement des options mais toutes en tracé neuf.

La section Ouest propose 6 variantes sensiblement différentes, selon les options en partie en tracé neuf (2000 à 6000 m), en partie en linéaire réhabilité (2000 à 5000 m)

Si à l'origine il avait été envisagé un contournement en 2 X 2 voies (110 km/h), il est aujourd'hui prévu une 2 X 1 voie (80 km/h) sans accès direct, seules les intersections principales seront aménagées.

Au cas où l'opportunité du projet n'était pas démontrée, l'alternative consisterait à réaménager le « fuseau option de référence » en sécurisant les RD56 et RD22 existantes à l'exception de 2000 m en tracé neuf.

Pour appréhender le contexte dans lequel ce projet, nous avons dans un premier temps circuler sur le réseau actuellement emprunté par les habitants lorsqu'ils veulent contourner Cherbourg, notamment aux heures de pointe, constatant ainsi les conditions de circulation sur ces routes transversales.

Plus de 10 entretiens ont été conduits avec les représentants des collectivités locales et du milieu associatif. Les difficultés actuelles de circulation dans Cherbourg et la densité du trafic sur les voies secondaires ont naturellement été mises en avant. Si certains étaient de par leur fonction bien informés du projet, cela a été pour d'autres l'occasion de découvrir la diversité des fuseaux proposés. L'utilité de la concertation a été interrogée, certains partant du principe que la décision était déjà prise. Ces rencontres ont permis de réaffirmer que l'opportunité du projet serait questionnée.

Puis ont été rencontrés :

Monsieur le Président du Conseil départemental accompagné de Monsieur Fortin Larivière, vice-président en charge de ce projet, ainsi que les directeurs des services

Monsieur le Président de la communauté d'agglomération du Cotentin, Monsieur Margueritte, également vice-président de la région

Monsieur le Sous-Préfet de Cherbourg

L'association « La Coopérative Citoyenne »

Monsieur Barbé, Maire de Tollevast et vice-président de la communauté d'agglomération en charge des mobilités

Monsieur Amiot, Maire d'Hardinvast

L'association « Vélorution »

Monsieur Brisset, élu de la Chambre d'Agriculture

Et contactés téléphoniquement :

Madame Mahier, Maire de la commune nouvelle de La Hague

Monsieur Marie, maire de Martinvast

Le Groupement Ornithologique Normand

Un entretien avec Monsieur ARRIVE, maire de Cherbourg-en-Cotentin, n'a pu se tenir avant la concertation, celui n'ayant pas été informé de ma demande de rendez-vous. Il n'aura lieu que durant la concertation.

Indépendamment des difficultés de circulation dans Cherbourg-en-Cotentin dues aux travaux en cours du BNG (Bus Nouvelle Génération) qui les amplifient, les déplacements Est-Ouest sont présentés comme difficiles et devraient l'être à l'avenir du fait du développement économique attendu sur l'ensemble de la presqu'île.

Ces déplacements ne concernent pas seulement la ville de Cherbourg mais bien l'ensemble de la communauté d'agglomération. Ce projet concerne donc l'ensemble du territoire.

Les échanges avec les acteurs ont montré une sensibilité très vive au caractère préservé de la zone concernée par le projet avec un maillage bocager dense, un réseau hydrographique important dans un relief marqué.

Toute la problématique de ce projet résulte de la confrontation de conditions de circulation difficiles, d'un besoin de sécurisation exprimé avec l'aspiration que l'environnement soit préservé.

Ceci avec un public, des élus pour certains, parfois désabusé : « *cela fait 30 ans qu'on en parle !* » « *en 2012, un tracé a été choisi. Pourquoi recommencer ?* »

Il en résulte la nécessité d'informer le public sur l'ensemble du territoire du Cotentin en mettant en avant l'évolution du projet dans ses caractéristiques, et le fait que l'opportunité reste interrogée.

## L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation

- **Le calendrier de la concertation**

Initialement prévue dès janvier, la période de concertation a été arrêtée en prenant en compte la nécessité de conforter le dispositif de concertation initialement envisagé mais également que l'ensemble du processus participatif en incluant le temps de la décision du Maître d'ouvrage dans une année particulière pour le département du fait du 80<sup>ème</sup> anniversaire du débarquement.

- **Les recommandations du garant concernant les modalités d'information, de mobilisation et de participation**

Il y a lieu de rappeler que pour les concertations par application de l'article L121-17, le garant a pour rôle de préconiser des modalités de concertation, le maître d'ouvrage ayant toute liberté pour suivre celles-ci, organiser et conduire la concertation.

Dès notre désignation par la CNDP, nous avons rencontré le Conseil Départemental et l'équipe projet ayant en assistance à Maîtrise d'ouvrage le groupe EDIS.

À la suite de notre étude de contexte, aux contacts avec les acteurs locaux et aux réunions de travail tenues, nous avons transmis le 17 novembre 2023 une note précisant les préconisations relatives aux modalités de concertation.

Des points d'attention ont été soulignés pour ce projet :

- Il concerne l'ensemble du territoire du Cotentin
- Il doit s'articuler nécessairement avec les choix de l'agglomération dans l'organisation de son territoire.
- Les conséquences en matière d'artificialisation des sols au regard de l'objectif de Zéro Artificialisation Net sur le potentiel futur d'urbanisation devront être questionnées.
- Les circulations vélo (non prévues à ce jour) devront être prises en compte
- Les impacts environnementaux (zones humides, espèces protégées, maillage de haies...) devront également être évalués pour chacune des variantes, avec une approche ERC.

Prenant en compte qu'il sera difficile pour le grand public d'appréhender les impacts de chacune des variantes, d'autant plus qu'il est possible d'imaginer des combinaisons entre elles, il a été recommandé de proposer des grilles de choix qui aillent au-delà de la gestion des flux de véhicules en intégrant les impacts environnementaux, sans omettre les conséquences sur l'agriculture.

**et des modalités de la concertation préconisées :**

- mettre en œuvre en amont de la concertation et durant celle-ci une communication forte et large pour convaincre le public que sa participation est utile.
- Le périmètre de diffusion des informations doit correspondre à celui des impacts du projet dans l'aménagement du territoire.

- Informer l'ensemble des habitants du Cotentin en amont de la concertation par supports écrits (flyers, affiche, panneaux, courriers nominatifs...).
- Plus de la moitié des déplacements se font dans le cadre du travail. Il paraît opportun de se rapprocher des grands groupes (Naval Group ; CMN ; Orena...) pour mettre à disposition de leur personnel des supports d'information.
- Organiser des débats mobiles par une présence sur les lieux de vie du public (marchés locaux, centres commerciaux..)
- Les réunions publiques doivent couvrir l'ensemble du territoire
- Les permanences complètent les réunions publiques
- Des déplacements sur site pour permettre au public de mieux apprécier les impacts paysagers, environnementaux.

Cela étant naturellement complété par la mise en place d'un site internet permettant au grand public et aux acteurs de s'exprimer (registre/ cahiers d'acteur) et mettant à disposition outre le dossier de concertation et ses annexes, les études techniques ayant accompagnées la définition des fuseaux alternatifs.

- **La prise en compte des recommandations par le/la responsable du projet**

Pour présenter ses propositions, le conseil départemental a mis en ligne :

- Un dossier de concertation analysant les motivations du département, présentant une synthèse des options mises en débat, décrivant l'environnement du projet, les effets de celui-ci sur l'environnement
- Un atlas cartographique dans lequel le public peut retrouver sous forme cartographique tous les sujets présentés dans le dossier
- Une plaquette récapitulant les options présentées
- 3 documents techniques :
  - Evaluation socio-économique
  - Etat initial de l'environnement
  - Note sur l'élaboration des fuseaux

Du fait de la multiplicité des fuseaux, de leurs caractéristiques très différentes, du contexte environnemental très sensible, se prononcer sur l'opportunité du projet puis exposer ses préférences pour tel ou tel fuseau était un exercice difficile pour le public quelles que soient les facilités que les uns ou les autres pouvaient avoir pour s'approprier ce dossier.

L'objet de la concertation a toujours été bien rappelé : « Faut-il faire ou ne pas faire ? quel fuseau retenir ? »

## Un Plan de communication large

### Le dispositif de concertation :

---

77 750 courriers adressés à chacun des foyers du Cotentin

---

1 insertion dans le Manche Mag' de janv/fév/mars 2024

---

2 encarts presse et des spots radio

---

4000 flyers dont 1500 distribués sur les marchés

---

300 exemplaires d'une affiche A324 panneaux en bord de route

---

1000 plaquettes support pour les réunions publiques

---

3 réunions publiques

---

5 permanences

---

1 site internet (plateforme ou registre enligne etc...)

### Un courrier aux habitants

Un courrier conjoint des 4 collectivités porteuses du projet a été adressé aux habitants , la distribution dans les 77 741 boites aux lettres étant assurée par la poste.



(zone de distribution : source CD50)

### Les réseaux sociaux

Facebook : 45236 couvertures +276 interactions

Twitter : 4596 couvertures + 24 interactions

Linkeln : 9321 couvertures + 71 interactions

### ***Les médias***

2 encarts dans la Presse de la Manche les 29 et 30 mars

Un spot radio sur NRJ Cherbourg du 4 au 9 mars et du 25 au 29 mars

Article dans le magazine Terre Bleue (86 000 exemplaires)

### ***Communication locale***

Sur le site de la ville de Cherbourg

Relais sur les réseaux sociaux et le site internet

Affichage du 14 mars au 4 avril dans les abris-bus et panneaux sucette du territoire de la CAC

24 Panneaux sur 6 routes départementales desservant Cherbourg

### ***Mise à disposition du dossier***

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.

Ont été également mis en ligne au fur et à mesure de leur déroulement, les diaporamas de chacune des actions publiques : conférence de presse, réunions.

Lors de chacune des réunions publiques, la plaquette informative qui présentait les grands enjeux du projet et la cartographie de chacune des variantes proposées était distribuée aux participants.

Pour aller au plus près des salariés des entreprises, il a été remis à chacune des grandes entreprises du secteur (Orano, EDF, Naval group, CMN...) un kit de communication à mettre à disposition du personnel dans ses locaux (salle de repos, de restauration...)

Au regard du nombre de personnes qui se sont exprimées sur le site de la concertation (1769 avis) et des 23 cahiers d'acteur qui ont été publiés, le dispositif de communication mis en place par le Conseil Départemental pendant toute la durée de la concertation a atteint son public et permis l'expression de sensibilité différente.

Le 7 février 2024, les représentants du Conseil Départemental, de la région Normandie, de la communauté d'agglomération du Cotentin et de la ville de Cherbourg-en-Cotentin, le garant étant présent en visio, ont tenu une conférence de presse L'annonce de la concertation a alors été reprise dans la presse écrite et audio-visuelle.



(crédit A.SOUBIGOU-Le Cotentin)

Le 8 février 2024, à l'invitation du Président de la Communauté d'Agglomération et à l'occasion d'un conseil communautaire auquel avaient été conviés les 192 membres de la collectivité, une présentation de la concertation et de ses modalités a été faite par le Conseil départemental et le garant.

Elle a également été annoncée en 4<sup>ème</sup> de couverture du magazine mensuel du Conseil départemental diffusé à tous les foyers du département.

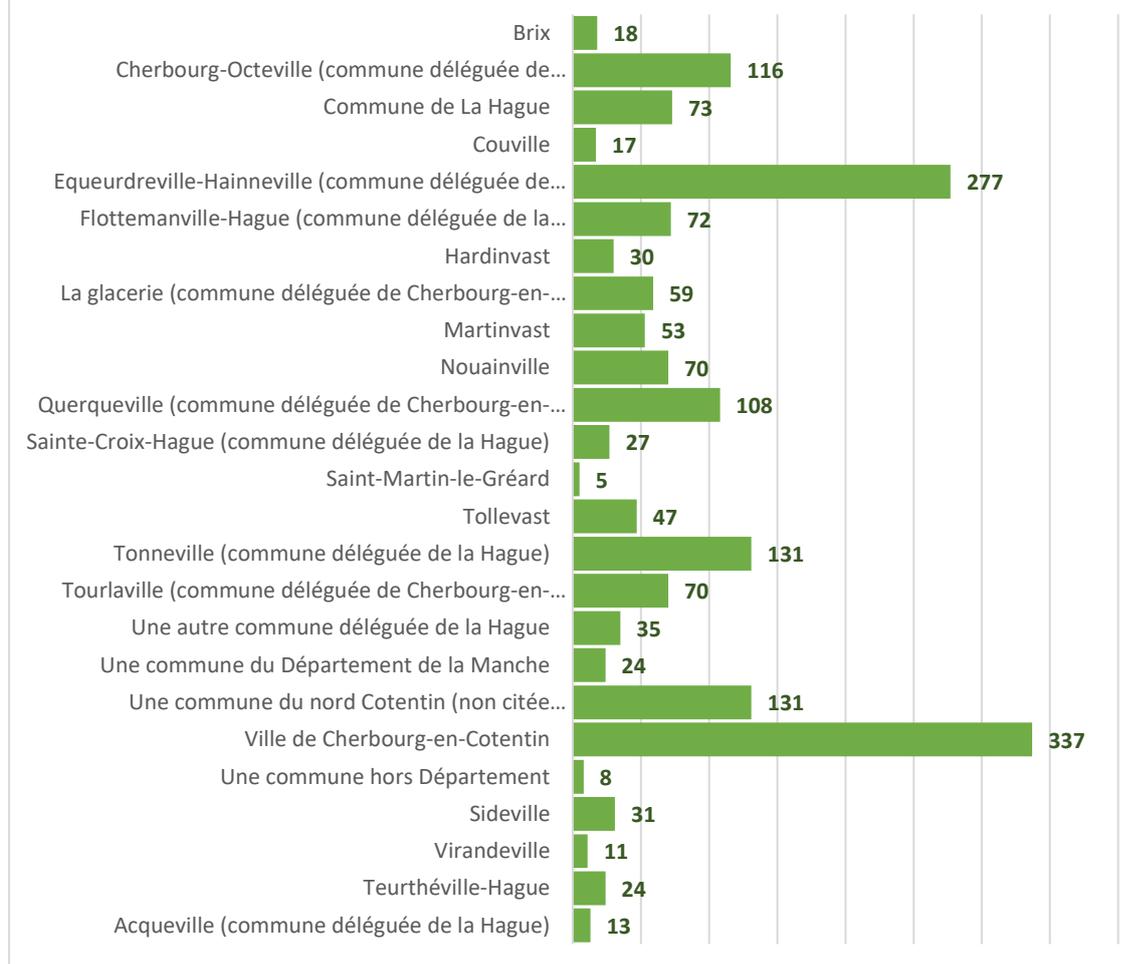
La concertation a fait l'objet d'un suivi régulier avec la parution d'articles (plus de 30) dans la presse locale ( La Presse de la Manche, Ouest-France) , de reportages dans la presse audio (RCF Calvados-Manche, France Bleu Cotentin, Tendances-Ouest) ainsi qu'une couverture par FR3 Normandie.

Aux dires de plusieurs habitants de différentes communes, la distribution des courriers individuels a manifestement connu quelques manques.

A l'échelle du territoire, le conseil départemental a mis en œuvre un dispositif efficace pour informer le public de la tenue de cette concertation comme en témoigne le recueil des observations qui a permis de recenser leur commune d'origine, étant ciblé les communes les plus impactées potentiellement par les fuseaux.

On constate que les habitants des communes déléguées appartenant à la commune de la Hague se sont exprimés significativement de même que ceux de Cherbourg-en-Cotentin.

### Répartition par lieu résidence



*(ventilation des contributions par commune)*

## Avis sur le déroulement de la concertation

La CNDP garantit deux droits complémentaires pour l'ensemble des citoyen.ne.s, le droit d'accéder aux informations et le droit de participer aux décisions, pour tous les projets, plans et programmes qui ont un impact significatif sur l'environnement. En France, ces droits sont constitutionnels, il s'impose à tous les responsables de projet, sans restriction. En d'autres termes, les porteurs de projet ne choisissent pas librement de permettre, ou non, la participation du public ; au contraire, ils sont tenus par la loi de permettre aux publics d'exercer leurs droits.

### Le droit à l'information a-t-il été effectif ?

Le public a pu durant toute la concertation s'informer en consultant le dossier de concertation, l'atlas cartographique et les dossiers techniques.

Il était consultable et téléchargeable sur le site du Conseil départemental (<https://www.manche.fr>) sur lequel les modalités et dates des événements ont été publiées.

Lors des débats mobiles dans les centres commerciaux, ces informations ont été relayées.

Le maître d'ouvrage a bien souligné que cette concertation s'articulait autour de 2 questions

- L'opportunité du projet : faut-il le faire ou non ?
- Parmi les 6 fuseaux proposés, lequel choisir ?

En mettant en parallèle ce qu'il adviendrait en cas d'abandon du projet.

Le dossier était compréhensible, clair et les documents techniques qui l'accompagnaient permettaient de comprendre les hypothèses sur lesquelles ce projet avait été construit. L'analyse multifactorielle des impacts présentée sous forme de tableau illustre les avantages et inconvénients pour chacun des fuseaux.

L'information sur la tenue de la concertation a été de grande ampleur et abondamment relayée par les médias tout au long du débat.

Le choix reproché au maître d'ouvrage de ne pas tenir de réunion sur la commune de la Hague (commune nouvelle regroupant 19 communes depuis Tonneville jusqu'à Jobourg) ne paraît pas avoir limité l'expression du public au vu des observations reçues.

Ainsi le droit à l'information a été respecté.

### Le droit à la participation a-t-il été effectif ?

#### Site internet

Le public a pu accéder à l'ensemble des documents de la concertation d'une manière continue en consultant le site du département sur la page d'accueil duquel un onglet permettait d'accéder directement aux pages du projet.

Des registres dans 23 communes

Dans 16 d'entre elles, 63 contributions ont été portées sur les registres

2 pour Acqueville  
1 pour Brix  
5 pour CEC  
6 pour Octeville  
6 pour Equeurdreville-Hainneville  
1 pour Flottemanville-Hague  
1 pour la Glacerie  
2 pour La Hague  
1 pour Martinvast  
2 pour Nouainville  
4 pour Querqueville  
1 pour Sideville  
8 pour Sainte-Croix-Hague  
3 pour Tollevast  
17 pour Tonneville  
2 pour Virandeville

### **18 Questions en ligne**

Ces questions reçues sur le site ont toutes reçues des réponses du Maître d'ouvrage. Elles portaient soit sur les modalités de la concertation, soit sur des points du dossier de concertation comme l'origine d'une donnée par exemple

### **8 permanences dans les centres commerciaux**

Dans 4 centres commerciaux de l'agglomération, un stand mobile a été tenu

Tourlaville, les 6 et 25 mars 2024

La Glacerie, les 8 et 9 mars 2024

Les Eleis les 2 et 22 mars 2024

Querqueville les 29 et 30 mars 2024

**212 personnes rencontrées**

### **Consultation en mairie**

Le public a pu consulter le dossier dans chacune des 23 mairies à leurs heures habituelles d'ouverture et dans 12 d'entre elles porter une contribution sur un registre

<i>commune</i>	<i>nbre de contribution</i>
Cherbourg-Octeville	4
Cherbourg-en-Cotentin	5
Virandeville	2
Flottemanville-Hague	1
La Glacerie	1
Querqueville	2
Tonneville	1
Tollevast	1
La Hague	3
Ste Croix-Hague	9
Les Pieux	1
St Pierre-Eglise	3
autre	2

**Soit 35 personnes**

### **Permanences dans 6 mairies**

Un.e représentant.e du Conseil Départemental a été présente à chacune des 5 permanences pour répondre aux questions du public :

Mairie Les Pieux	12 personnes
Mairie Cherbourg-en-Cotentin	17 personnes
Mairie St Pierre-Eglise	5 personnes
Mairie de Ste Croix-Hague	11 personnes
Mairie de Martinvast	15 personnes
Mairie de Valognes	6 personnes

**66 personnes rencontrées**

### 3 Réunions publiques

12 mars 2024 Hardinvast, salle communale

200 personnes



26 mars 2024 Equeurdreville, salle de l'Agora

350 personnes





**730 personnes rencontrées**

***Avis et observations reçus***

**1769 observations**

***Cahiers d'acteurs***

**23 cahiers provenant de 21 acteurs**

Cahier d'acteurs – LFI 50 – Mars 2024

Cahier d'acteurs – ARSOC – Cahier N°1 – Avril 2024

Cahier d'acteurs – VELORUTION Cherbourg – Avril 2024

Cahier d'acteurs – LA COOPÉRATIVE CITOYENNE – Cahier N°1 – Avril 2024

Cahier d'acteurs – LA COOPÉRATIVE CITOYENNE – Cahier N°2 – Avril 2024

Cahier d'acteurs – COLLECTIF DES HABITANTS ET DES PROPRIÉTAIRES AGRICOLES  
du COUDRAY, de HERVILLE et du MESNILDOT – Avril 2024

Cahier d'acteurs – GROUPE NORMANDIE ÉCOLOGIE – Avril 2024

Cahier d'acteurs – COTENTIN NATURE QUALITÉ DE VIE – Avril 2024

Cahier d'acteurs – VILLE DE CHERBOURG-EN-COTENTIN- Avril 2024

Cahier d'acteurs – FEDÉRATION RÉGIONALE DES TRAVAUX PUBLICS DE NORMANDIE  
– Avril 2024

Cahier d'acteurs – COMMUNE DE LA HAGUE – Avril 2024

Cahier d'acteurs – SCEA FERON ET COPROPRIÉTAIRES – Avril 2024

Cahier d'acteurs – COLLECTIF HAMEAUX DE LA POSTELLERIE ET RUE JULES FERRY –  
CHERBOURG-EN-COTENTIN- Avril 2024

Cahier d'acteurs – MANCHE NATURE – Avril 2024

Cahier d'acteurs – CCI OUEST NORMANDIE – Avril 2024

Cahier d'acteurs – LE CERCLE DU COTENTIN – Avril 2024

Cahier d'acteurs – ARSOC – Cahier N°2 – Avril 2024

Cahier d'acteurs – CHAMBRE D'AGRICULTURE DE LA MANCHE – Avril 2024

Cahier d'acteurs – MOUVEMENT DÉMOCRATE DE LA MANCHE – Avril 2024

Cahier d'acteurs – COLLECTIF DES RIVERAINS DE LA RD16 – Avril 2024

Cahier d'acteurs – PÔLE DE PROXIMITÉ DE DOUVE ET DIVETTE – Avril 2024

Cahier d'acteurs – GÉNÉRATION.S MANCHE – Avril 2024

Cahier d'acteurs – LES ÉCOLOGISTES DE LA MANCHE – Avril 2024

Certains acteurs se sont aussi exprimés en déposant des observations

Il convient de noter qu'un collectif, la « Coopérative citoyenne » créé en 2020 et se présentant comme défendant l'écologie, la solidarité et la démocratie, a organisé des ateliers et des déplacements sur les lieux pour échanger avec les riverains sur le projet, cela en parallèle de la concertation.

#### Quelques chiffres clefs de la concertation :

---

296 personnes rencontrées individuellement

730 participants aux réunions

1769 contributions enregistrées

62 contributions sur les registres

## Synthèse des arguments exprimés

### Synthèse des observations et propositions ayant émergées pendant la concertation

#### L'opportunité du projet

Le public s'en est largement emparé dans toutes les modalités d'expression, que cela soit lors des réunions publiques, au travers des 1769 observations déposées sur le site internet ou dans les cahiers d'acteurs avec des avis très partagés

Débattre de l'opportunité du projet a clairement été annoncé comme étant une question essentielle qui était soumise au public.

L'éventail des arguments avancés pour se prononcer en faveur ou non du projet est très large allant du contexte local avec ses enjeux et ses impacts au contexte mondial du réchauffement climatique obligeant à revoir nos modes de vie et donc de déplacement.

#### L'opportunité du moment choisi pour débattre ?

Mais l'opportunité de la conduite d'une concertation dans le contexte actuel a été aussi questionnée.

Cette concertation a été conduite alors que les travaux du BNG (Bus Nouvelle Génération) en cours dans le centre-ville de Cherbourg ont entravé la circulation générant des temps de déplacement très longs et surtout un report du trafic routier vers les voies parallèles inadaptées.

La conduire dans ce contexte de perturbations a souvent été reproché. Pour certains il aurait fallu attendre la mise en service du BNG pour juger de son impact sur le trafic dans le centre de Cherbourg et sur les voies de contournement utilisées aujourd'hui

De même il est mis en avant que les déploiements des différents plans de mobilité, que cela soit à l'échelon du Cotentin ou de l'agglomération Cherbourgeoise, sont trop récents pour pouvoir juger de la pertinence de leurs effets sur le trafic routier.

La question de l'opportunité du moment choisi a été relancée par l'annonce de Monsieur LEMAIRE, Ministre des Finances, des prochains travaux sur le site d'Orano avec des perspectives conséquentes d'emplois nouveaux ( 6000 à 10000 emplois).

D'autres personnes ont salué l'organisation de cette concertation qui leur donnait l'occasion de s'exprimer.

#### Une opportunité débattue

Le plus souvent le constat porté sur la saturation du trafic sur Cherbourg et sa périphérie est fait que ce soit par le grand public ou les acteurs qui se sont exprimés.

Le projet n'emporte pas pour autant un consensus global, son opportunité étant vraiment débattu.

## Un choix de société

Certains expriment une opposition au projet comme étant « anachronique ». Il est perçu comme en contradiction avec les politiques publiques actuelles visant à lutter contre le réchauffement climatique, la réduction de notre empreinte carbone, l'artificialisation des sols, la préservation de la biodiversité... Selon eux, « l'urgence climatique est bien là » qui met en cause l'artificialisation des sols, la dégradation des espaces naturels... ainsi que nos modes de déplacement alors que « la création de voies rapides incite à augmenter l'usage des véhicules » au détriment d'autres modes de transport.

Pour d'autres, « il répond à un réel besoin » au regard de la saturation du trafic entre l'Est et l'Ouest pour prendre en compte :

- Des conditions de déplacements journaliers « invivables »
- La sécurité des riverains et les usagers
- Les besoins des entreprises implantées à l'ouest de Cherbourg
- Le développement attendu d'Orano

Sans contester les objectifs du projet, il a été demandé que soit « réinterroger les modèles de flux routiers à la lumière des enjeux industriels comme de l'évolution des usages » (ville de Cherbourg).

D'autres rappellent que « *le support de mobilité* » (la route) « *n'est pas à confondre avec l'usage* » (CA FN travaux publics), soulignant ainsi que les émissions de GES de la construction sont limitées.

## Gouvernance du projet

Le choix des associations qui ont participé aux COPIL lors de la préparation du projet est interrogé par la « Coopérative citoyenne » (Cahier acteur)

L'avis des « conseils de jeunes » du département et de la ville de Cherbourg a-t-il été sollicité ?

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 ». (Coop citoyenne)

## Le contenu du dossier

Durant la concertation, si la qualité du dossier a été saluée à plusieurs reprises, sa complétude a parfois été mise en cause sur les points suivants :

- 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.
- La consommation foncière du projet annoncé (60 à 80 ha) ne paraît pas prendre en compte les emprises des voies de substitution qu'il faudra créer puisque la circulation des engins agricoles ne sera pas autorisée.
- 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 ... ?

Cela est souligné pour les fuseaux éloignés des zones d'activités concernées, du SDIS, du site universitaire.

Les hypothèses retenues dans les évolutions de trafic ont été questionnées, notamment celles relatives aux autres modalités de transport que la voiture.

### **Les impacts environnementaux**

Sont cités ceux portant sur la biodiversité, sur le maillage de haies bocagères, les paysages, les zones humides, le réseau hydrographique et l'existence de captage d'eau sur le fuseau SE.

Ils justifient leur opposition à ce projet pour certains, estimant qu'un aménagement de l'existant doit être envisagé.

Pour d'autres, sans mettre en cause la nécessité de ce projet, « *la prise en compte de toutes les possibilités pour les diminuer est réclamée* »

Mais aussi des craintes sur les impacts indirects : « *quelles sont les garanties prévues pour que les alentours du contournement ne soient pas colonisés par la construction de centres commerciaux ou autres ?* »

Il a été relevé que ce projet paraît en opposition avec la volonté portée par les collectivités de promouvoir le caractère naturel du Cotentin avec la candidature au label Geoparc de l'UNESCO.

### **Le cadre de vie, le bruit, la pollution**

Des inquiétudes très fortes se sont exprimées par les riverains :

Ainsi pour les habitants de Tonneville, les 3 fuseaux SO2012, SO1 et 2 qui seront proches du bourg, seront source de bruit alors qu'ils subissent déjà celui de la D901. L'effet « *coupure* » du tracé en isolant certains hameaux est jugé inacceptable par certains.

La réalisation d'aménagement routier pour rétablir les continuités est accueillie avec scepticisme, le relief étant particulièrement marqué.

De même pour les riverains du fuseau SO5 (le Coudray, carrefour des Pelles, St Croix-Hague...) prévu en aménagement de l'existant.

Su un effet positif sur la qualité de l'air est reconnu par certains pour le centre-ville de Cherbourg, il est contesté par d'autres à l'échelle de la globalité du projet, la pollution étant simplement déplacée de la ville vers la campagne.

### **La Loi « ZAN »**

L'objectif de zéro artificialisation nette justifie pour certains leur refus du projet. Le respect des objectifs du SRADDET ou du SCOT est questionné.

La mise en application de la loi interroge : « *qui sera débiteur des hectares consommés pour aménager ces 15 km de route ?* » (CA Ville de Cherbourg)

Selon un acteur, cette difficulté pourrait être résolue en « *déclarant le projet de contournement SO de Cherbourg-en-Cotentin, au minimum comme d'intérêt régional-ce qui figure déjà dans le SRADDET-voire, plus justement, d'intérêt national* »

## **Le développement économique/accès aux entreprises**

Si l'accès aux grands pôles d'emploi, aux entreprises situés dans les zones d'activité est jugé comme essentiel par certains car indispensable pour assurer le développement économique, il est aussi demandé par nombre de personnes en invoquant :

- des temps de déplacement journalier trop longs
- pour les artisans, des pertes de temps de travail préjudiciables
- la prise en compte des conséquences sur la fluidité des milliers d'emplois attendus sur le site de la Hague
- l'augmentation à venir du trafic poids lourds

Pour d'autres, la nature devant prévaloir sur l'économique, il préconise :

- de développer les transports en commun d'autant plus que les parkings des entreprises sont déjà saturés
- que les plans de mobilité des entreprises incitent les salariés à utiliser les transports en commun

## **L'agriculture et l'emprise foncière**

L'artificialisation des sols est refusée par certains comme portant atteinte à l'autonomie alimentaire, aux circuits courts de consommation. Elle paraît « contraire à la loi « Climat et résilience » de 2021 » (CA La Hague).

Pour d'autres qui la regrettent, la nécessité « d'un réseau routier plus fonctionnel » est prépondérante.

L'évaluation de l'emprise (50/60 ha) est interrogée

Il est évoqué :

- La non prise en compte du besoin foncier pour la création de voies pour la circulation des engins agricoles interdit de circulation sur la voie créée, les aménagements connexes, les parkings de covoiturage
- Les emprises liées au profilage de la route selon le relief, notamment pour les accès au viaduc
- L'absence de prise en compte du besoin de voies cyclables
- La nécessité d'un aménagement foncier, tout en mettant en doute que la réserve foncière existante puisse permettre une compensation du fait de son éloignement
- Il est demandé que le tracé soit éloigné du siège des exploitations.

Si les impacts sur l'agriculture sont mis en avant d'une façon générale pour refuser le projet, les exploitants, sans pour autant contester systématiquement le projet, expriment de fortes inquiétudes. Il est cité :

- L'impact sur la structure parcellaire des exploitations
- Par suite du projet de 2012, des exploitants ont développé leur exploitation, investi. Ils n'acceptent pas que le projet puisse remettre en cause ce développement.
- L'interdiction de circulation pour les engins agricoles, donc des allongements de temps de parcours et la nécessité de rétablir des continuités pour le cheptel.
- L'absence de réserve foncière mobilisable dans le cadre d'un futur réaménagement foncier

Plus généralement, « l'évaluation des incidences sur l'agriculture est jugée partielle » (CA CDAM50)

### **Les temps de parcours**

Les temps actuels de déplacement que ce soit à titre professionnel, pour rejoindre la RN13 depuis l'ouest de l'agglomération ou pour traverser l'agglomération sont jugés trop longs. Si cette opinion est aussi relayée par des artisans qui mettent en avant les pertes de temps qui pèsent sur eux quotidiennement, elle s'applique également pour les déplacements du quotidien depuis les communes proches pour accéder au centre-ville, rejoindre les zones commerciales, la RN13...

La réduction de ces temps de parcours chiffrée dans le dossier ne justifie pas pour ceux qui s'y opposent un tel projet, ses impacts et son coût.

Pour certains, cette future route étant plus attractive, elle deviendra un axe de déplacement préférentielle et supportera un report de trafic qui provoquera une nouvelle congestion.

### **La Sécurisation des déplacements**

L'état actuel du réseau de routes départementales, le comportement des utilisateurs (vitesse excessive, incivilités...), sont une préoccupation non seulement des usagers mais aussi des riverains des voies de contournement utilisées.

Dans l'attente de la réalisation, il est demandé quelles mesures seront prises pour les sécuriser et pour en assurer l'entretien. Certains proposent de les rendre moins intéressantes en termes de délai par des aménagements, des limitations d'usage (poids lourds)

Une attention particulière est portée sur certaines voies qui verront leur trafic augmenté (D16, D22, D 64 et D 123):

La RD22 jugée accidentogène, nécessitant des aménagements comme la réalisation de zones de dépassement du fait des prochains travaux sur le site de la Hague qui verront une augmentation du trafic poids-lourds

Une étude complémentaire sur la ou les alternatives consistant à sécuriser les itinéraires existants a été demandée.

### **Les autres modalités de transport**

La place des autres modalités de transport est interrogée, au regard d'un projet qui est considéré comme encourageant encore davantage l'usage de la voiture, la création d'une voie rapide attirant les véhicules et incitant à augmenter leur usage.

Il est souvent considéré que les plans de déplacement (Cap Cotentin, réseau urbain) n'ont pas encore produit pleinement leurs effets, que leur organisation (horaires, arrêts) nécessite parfois d'être adaptés, notamment le BNG.

La progression de la part modale des transports collectifs a été prise en compte à hauteur de 70% à échéance de 2033 alors que Cap Cotentin fixe celle-ci à 2025. Ce choix est interrogé.

Pour une partie du public, « L'effet des différentes mobilités alternatives n'est pas étudié » (Ca Vélorution) ;

« Pourquoi ne pas attendre le résultat de l'évolution qui ne manquera pas de se produire ? »(Ca Cotentin Nature)

Le constat est fait que les parkings des grandes entreprises sont saturés, alors qu'il est annoncé des projets de développement sur le site de la Hague et sur les zones d'activités de l'ouest de Cherbourg. La prise en compte du développement attendu des modalités alternatives de transport dans les plans de mobilité des entreprises est questionnée.

L'intérêt de ces autres modes de déplacement est parfois mis en doute :

- « Qui fera l'effort de délaissier son véhicule personnel si on lui facilite la tâche en lui créant une nouvelle route ? »
- « j'attends qu'un bus plus rapide me permette de me rendre à mon travail sans prendre ma voiture »
- L'offre de transports collectifs « restera freinée par le besoin de souplesse »

Multiplier des aires de covoiturage et rendre attractifs les pôles multimodaux avec parking en périphérie de CEC est demandé.

### **Les pistes cyclables**

La prise en compte de l'usage du vélo est un sujet largement débattu par le public.

L'absence d'aménagement cyclable sur ce contournement quel que soit le fuseau qui sera retenu, est mise en cause que ce soit dans les contributions ou les cahiers d'acteur

Dans les études d'évolution du trafic, l'augmentation de la part modale du vélo a été prise en compte à hauteur de 1% alors que le plan vélo de l'agglomération prévoit 12% en 2030. Cette différence n'est pas comprise.

A l'issue du projet, considérer que certaines routes départementales puissent devenir des itinéraires « vélo » alors qu'un trafic de 4000 véhicules/jour est prévu, est contesté.

Cependant, pour certains, les circulations douces resteront marginales, pour des raisons liées aux contraintes (météo, relief, temps, ...).

### **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 surcoûts pour adapter celles-ci au gabarit des convois

### **L'urbanisation**

Certains craignent que cette route soit un frein à l'extension de Cherbourg en référence au SO4 alors que pour d'autres elle favorise l'urbanisation autour des points de raccordement, donnant naissance à de nouvelles zones.

## Les fuseaux

Le constat peut être fait que le public favorable à l'opportunité de ce projet a relativement peu émis une préférence pour un ou des fuseaux, parfois sans même la motiver. A l'inverse, le refus de tel ou tel fuseau a été exprimé au regard d'impact sur le cadre de vie.

Un besoin de hiérarchie entre les objectifs annoncés a été exprimé pour se prononcer car « aucun fuseau proposé ne répond à l'ensemble des finalités proposées » (CA Ecologistes) Lorsqu'un choix a été fait, il porte soit sur un seul fuseau, soit sur plusieurs fuseaux.

Nous développerons ici les points saillants relevés pour chacun des faisceaux

Le **fuseau SE** étant unique, il n'est cité qu'en étant associé à un fuseau ouest, sans qu'il soit fait d'observation particulière.

Il en est de même **pour le viaduc**.

Une proposition est faite pour éviter sa 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).

Pour le **fuseau SO5**, les avis sont partagés. Se faisant parfois par défaut, le choix en sa faveur est motivé par :

- Loin de Cherbourg, préservant le cadre de vie à la périphérie
- utilisation de voies existantes,
- moindre impact écologique, sur les populations notamment Tonneville,
- pertinent pour desservir la Hague (prise en compte des futurs travaux) sous réserve pour certains d'aménager la RD56 qui est déjà accidentogène

Mais il est refusé par d'autres car

- ne permettant pas de rejoindre l'ouest de Cherbourg, ses zones d'activités,
- ne répond pas aux besoins du territoire
- l'impact sur l'activité agricole

et s'il devait être retenu, la nécessité de sécuriser la RD22 et la traversée de St Croix-Hague pour les riverains.

Le **fuseau SO4** est un fuseau souvent choisi car :

- proche de Cherbourg,
- facilite le « désengorgement » du centre-ville
- permettant un accès facile à toutes les zones d'activités
- un accès facilité pour le secteur du Thivet
- permettant une desserte d'Equeurdreville
- avec des questionnements sur son débouché carrefour Marcel Sembat notamment pour les convois exceptionnels

Mais aussi exclu :

- Trop proche de Cherbourg, formant une barrière avec la partie bocagère
- Impact sur l'agriculture, l'environnement notamment les zones humides
- Favorisera l'extension de l'urbanisation de part et d'autre des points d'accès
- Frein au développement de la CUC
- Un cout excessif
- Un réseau routier (RD16) pas adapté au trafic attendu, notamment en poids lourds
- Une insertion en zone urbaine avec « tellement d'habitants »

**Les fuseaux 1.2 et 3** sont généralement choisis en deuxième option comme étant intermédiaire avec le 4 et le 5.

Comme intérêt pour ces 3 fuseaux, il est cité :

- Pas trop près de Cherbourg
- Jonction à la fois pour la Hague et l'ouest de Cherbourg à la RN13 pour les SO1 et 2
- pertinent du point de vue environnemental
- Facile d'accès pour tous les types de véhicules

Mais ils sont exclus par d'autres en raison de :

- Impact sur l'agriculture
- La proximité avec Tonneville, l'isolement de certaines parties de la commune, la construction en cours d'une zone pavillonnaire

Le **SO1** : s'il est considéré par certains comme un bon compromis entre desserte des ZA et des habitations, il est mis en avant des facteurs défavorables:

- La coupure de la commune de Tonneville
- La dégradation de la qualité de l'air , l'impact sonore dans une zone d'habitats dense (rue d'Alleu)

Le **SO2** fait l'objet d'arguments défavorables :

- Coupure de la commune de Tonneville
- Absence de lien avec le SDIS et les zones d'activité

Mais présente des avantages :

- Double branche permettant de répartir les flux
- Plus proche de la ville
- une branche vers la ZA de Bénècère

Pour le **SO3**

- Idéal pour les villages périphériques
- Permettra une future extension de Cherbourg

Mais

- Aucun intérêt pour aller vers la Hague
- Trop proche de Cherbourg
- Saturation du trafic au niveau de la ZA de Bénècère

**Le fuseau SO2012** est souvent cité, parfois en considérant qu'il a déjà été validé.

L'intérêt de ce fuseau est motivé par :

- Permet de sécuriser la RD 16 et la RD 406E1
- Contourner Tonneville par des axes existants
- Moindre impact environnemental
- Séparation des flux sur 2 branches
- Desserte aisée de l'ouest de Cherbourg

Il est également proposé un mixte pour le fuseau SO2012 en le complétant, au Nord, par la branche du S03 permettant d'arriver à Querqueville via l'Avenue de Bénécère (au carrefour avec la Rue Marcel Sembat).

## Demande de précisions et recommandations au responsable du projet

Ce que dit la loi sur le principe de reddition des comptes : « Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable indique les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. » (L121-16 CE) Concrètement, suite à la publication du bilan de la concertation par les garant.e.s le responsable du projet ou la personne publique responsable de l'élaboration du plan ou du programme décide du principe et des conditions de la poursuite du plan, du programme ou du projet. Il précise, le cas échéant, les principales modifications apportées au plan, programme ou projet soumis à la concertation. Il indique également les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. Le bilan de la concertation et les enseignements tirés par le responsable du projet doivent figurer dans les dossiers de demande d'autorisation et ces documents font donc partie des dossiers d'enquête publique ou de participation publique par voie électronique.

### Précisions à apporter de la part du responsable du projet

Par ses contributions, ses cahiers d'acteur et ses interventions lors des réunions, le public a fait part de ses questionnements.

A ce stade de la démarche participative, dans la mesure où le Conseil Départemental n'a pas arrêté sa décision de poursuivre ou non son projet, que le tracé n'est pas défini, il n'est pas possible de répondre aux demandes de précision du public sur les impacts du projet et la prise en compte de la séquence ERC (éviter, réduire, compenser).

Le dossier de concertation et les études que vous avez présenté ont suscité des interrogations, parfois des contestations et à minima des demandes d'éclaircissements auxquels vous voudrez bien répondre et plus particulièrement aux suivantes :

- 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 à l'environnement, 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 ?
- 2 L'absence de prise en compte des déplacements en vélo : Cela vous paraît-il en cohérence avec l'évolution actuelle des modes de déplacement ? estimez-vous qu'il faille répondre à cette demande ? Si oui, quels impacts cela aurait-il sur votre projet (emprise foncière, cout, intégration dans les différents plans vélo) ?
- 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 ?
- 4 Artificialisation des sols et emprise du tracé : la question a été posée de savoir quelle collectivité en serait débitrice ? la réponse est-elle connue à ce jour ?

- 5 Quel 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 ?

### Recommandations du garant pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique

Eventuellement au regard des interrogations sur la nécessité d'entreprendre des études complémentaires et du temps nécessaire pour les réaliser et si vous donnez suite à celles-ci, le temps de la concertation préalable se prolongera de fait pour s'achever lorsque le Conseil Départemental aura délibéré sur la poursuite de ce projet.

Aussi le garant vous adresse les recommandations suivantes :

1. cette concertation a mobilisé un public très important. Il paraît nécessaire, quel que soit votre décision, de poursuivre le dialogue avec le public pour expliquer les suites que vous entendez donner à cette concertation. Vous voudrez bien en préciser les modalités.

2. Une concertation continue devra être éventuellement assurée jusqu'à l'enquête publique. Il vous appartient dans votre réponse à ce bilan d'en préciser les modalités.

3. 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

4. Le COPIL en place est composé de différents membres. Il serait opportun que ceux-ci soient représentatifs de l'ensemble des sensibilités

Remis ce jour à Monsieur Le Président du Conseil Départemental

A St Lô, le 13 mai 2024

Bruno BOUSSION

Garant CNDP



## Liste des annexes

- Annexe 1

-

Annexe 1 Tableau des demandes de précisions et recommandations du garant

Réponses à apporter par le responsable du projet et les acteurs décisionnaires à la concertation préalable —			
Demande de précisions et/ ou recommandations JJ/MM/AAA	Réponse du/ des maître(s) d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée JJ/MM/AAA	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus JJ/MM/AAA	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris  JJ/MM/AAA
Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse			
<i>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 ?</i>			
<i>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) ?</i>			

<p><i>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 ?</i></p>			
<p><i>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 ?</i></p>			
<p><i>5.Quelle que soit la suite que vous donnerez à ce projet, la question de la sécurité des riverains et des usagers reste poser pour les années à venir. Ces routes étant de la compétence du département, quelles réponses pouvez-vous apporter ?</i></p>			
<p>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.</p>			
<p><i>1.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.</i></p>			

<p><i>2. Une concertation continue devra être éventuellement assurée jusqu'à l'enquête publique. Quelles modalités pensez-vous mettre en place ?</i></p>			
<p><i>3. 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</i></p>			
<p><i>4. Le COPIL en place est composé de différents membres. Il serait opportun que ceux-ci soient représentatifs de l'ensemble des sensibilités</i></p>			

