

Numéro spécial

Projet de contournement Sud-Ouest de Cherbourg

Rappel du contexte

La création d'un contournement par le sud-ouest de l'agglomération cherbourgeoise est un vieux projet. Bien avancé dans les années 2010, il avait été mis en standby face à la priorité financière donnée aux aménagements du port de Cherbourg-en-Cotentin permettant son adaptation aux nouveaux marchés.

Sous le précédent mandat, notre groupe a porté la demande de relance du projet face à l'augmentation des enjeux de sécurité routière dans ce secteur. Dès cette époque, nous demandions que les études soient reprises pour actualiser le projet, peut-être même l'accélérer en trouvant des solutions plus économiques, à tout point de vue, et utilisant, au maximum, les axes existants.

Il aura fallu attendre ce nouveau mandat pour que la situation bouge. Un protocole d'accord financier a été établi entre le Conseil départemental, maître d'ouvrage, la Région Normandie, la Communauté d'Agglomération du Cotentin et la ville de Cherbourg-en-Cotentin. La mise en place d'un nouveau comité de pilotage et la réalisation de nouvelles études confiées au cabinet Egis ont permis la réalisation d'une concertation préalable. La Commission Nationale du Débat Public a été saisie, de manière volontaire, par le Département. La phase de concertation s'est étendue du 26 février au 15 avril 2024. Plus de 1 800 contributions ont été recueillies ainsi que 23 cahiers d'acteurs.

Il convient, aujourd'hui, de tirer les leçons de cette concertation qui, de notre point de vue, s'est déroulée dans de bonnes conditions avec un nombre de contributions important.

Quel bilan faire de cette concertation ?

Les contributions, la participation aux réunions publiques, les débats, montrent un intérêt évident pour ce projet. Que ce soit pour la sécurité, pour les déplacements du quotidien, pour fluidifier les connexions avec l'ouest de la presqu'île, pour accompagner le développement économique du Cotentin, le statu quo n'est pas possible. L'ensemble du Cotentin attend depuis près de 35 ans cette liaison. Pour autant, le projet, tel qu'il est présenté, pose de très nombreuses interrogations.

Le rapport du garant les relate parfaitement bien. D'un projet qui aurait dû être repensé intégralement, le Conseil départemental a présenté une partie Est sans débat possible sur les choix proposés, et plusieurs fuseaux à l'Ouest qui ne sont que des déclinaisons du projet préexistant. Les nombreuses et pertinentes questions relevées par le garant ne trouvent pas, à notre sens, de réponses satisfaisantes dans celles données par le Conseil départemental. En effet, à la lecture de l'annexe 2 au rapport qui sera présentée à la séance plénière du 24 juin et qui a été déjà vue en commission « nature et infrastructures » le 17 juin, le Conseil départemental considère, s'agissant des études, que tout a été analysé, et concernant le tracé, que seul leurs propositions sont crédibles et sérieuses... sans autre argument !

L'essentiel en dernière page

A la dernière page de la lettre, vous retrouverez la synthèse des positions que nous défendons pour la réalisation de cet aménagement au sud-ouest de l'agglomération de Cherbourg-en-Cotentin.

Votre lettre numéro 11

Cette lettre est entièrement consacrée au projet de contournement sud-ouest de Cherbourg-en-Cotentin. Il s'agit d'une des plus importante opération routière portée par le Conseil départemental. Ce sujet, vieux de plusieurs dizaines d'années, est revenu en force jusqu'à la concertation réalisée en début d'année 2024. Le contournement était l'un des principaux sujet de la séance plénière du 24 juin. Nous l'avions précédée d'une conférence de presse. Nous avons également abordé ce dossier lors de la dernière séance plénière du 27 septembre 2024.

Utilisez les QR-Codes

Dans cette lettre, scannez les QR Code pour accéder au fichier PDF des interventions.



Les interventions en vidéo

La plénière est retransmise en direct et consultable en différé sur Vimeo. Le second QR-Code renvoie à l'intervention en vidéo.



65 €. Et pour les conseillers départementaux, vous avez cet état en annexe. Merci pour cette présentation. Si vous n'avez pas de demande parole

Spécial projet de contournement sud-ouest de Cherbourg

Des études à compléter

De nombreux éléments de contextes ne sont pas ou que partiellement, pris en compte dans les études et cette concertation. Comme nous le demandons depuis des années, il ne s'agit pas pour nous de ne rien faire ou de simplement transposer un projet daté qui... pour de multiples raisons a peu de chance d'aboutir en l'état. Il est urgent d'anticiper les changements réglementaires, mais aussi, et surtout, les fortes évolutions économiques et sociétales.

Comment croire que le tracé Est, avec un viaduc à la clé, est la seule solution ?

Comment dimensionner ce nouveau projet dans un contexte où le développement du transport collectif commence à peine... et qu'il prendra son plein essor dans la décennie à venir... dans des ampleurs que les facteurs environnementaux obligeront à rendre exponentielles...

Comment laisser les riverains dans le désarroi en ne proposant aucune solution de sécurisation, à court terme, alors que le projet ne verra le jour, au mieux, que dans 15 ans ?

Comment ne pas tenir compte des annonces d'Orano La Hague mais

aussi d'autres grands donneurs d'ordre du Cotentin qui prévoient un fort, voire un très fort développement de leurs activités dans la décennie à venir ?

Comment ne pas modéliser l'impact et les conséquences pour l'urbanisation péri-urbaine d'un tel projet ?

Comment ne pas approfondir le sujet des mobilités douces ? etc...

Les études, réalisées jusqu'à maintenant avec le parti pris de tenter de transposer l'ancien projet, n'ont pas apporté de réponses suffisantes et doivent être complétées. C'est le sens de nombreuses contributions et cahiers d'acteurs. Cette concertation a ouvert plus de questions qu'elle n'a apporté de réponses. Et ça, le Conseil départemental, de même que les autres cofinanceurs, doivent l'entendre. Nous avons un devoir démocratique de faire d'une riche concertation comme celle-ci, le début d'une démarche et non sa finalisation.

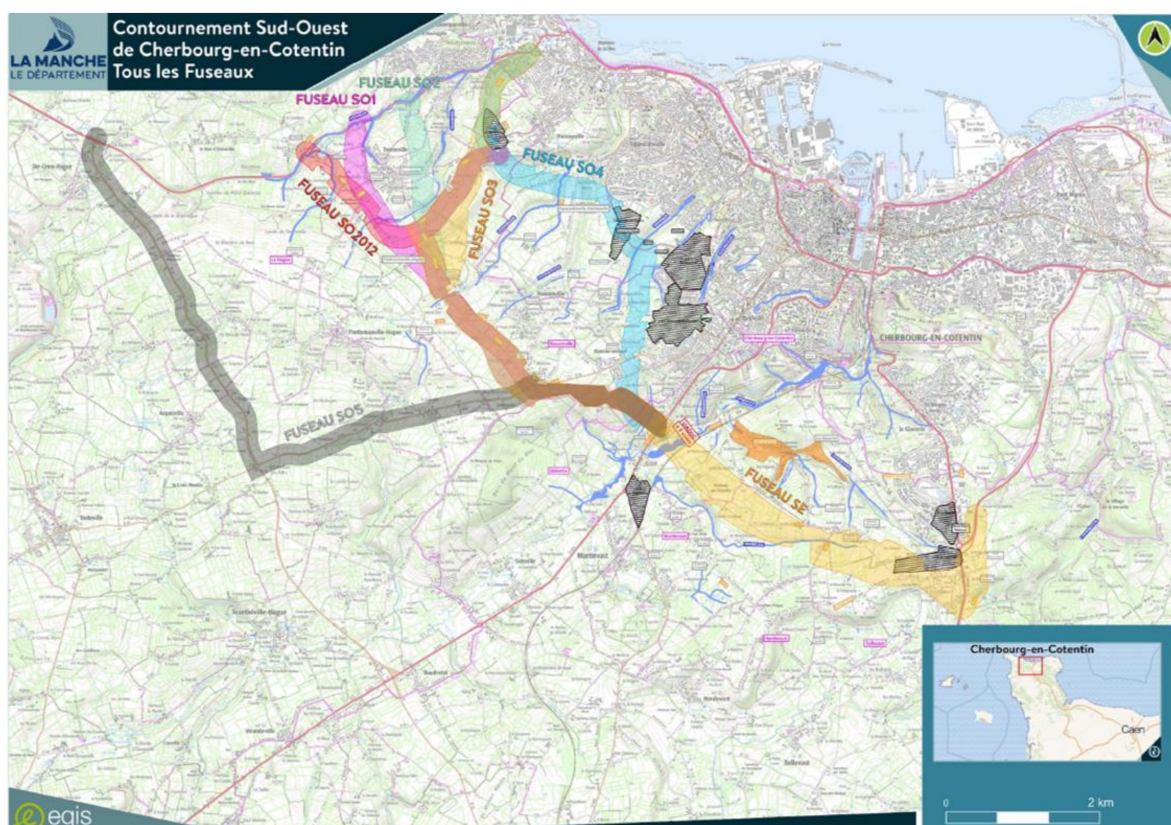
L'argument du coût de ce complément d'études est à mettre en perspective de l'enveloppe globale du projet estimée aujourd'hui, autour de 100 millions d'euros. Choisir d'étudier toutes les possibilités, toutes les alternatives, choisir d'adapter le projet à son nouvel

environnement favorisera son acceptation, réduira les délais de réalisation, sera, très certainement, facteur de réductions du coût final. De même, tous les éléments recueillis permettront de mieux préparer la déclaration d'utilité publique et accroîtra les chances d'aller au bout.

Un amendement porté par le groupe

Face à cette situation et pour permettre de porter, de manière positive et constructive, ces sujets, nous avons rédigé, en application de l'article 56 du règlement intérieur, une proposition d'amendement au rapport et au projet de délibération (voir ci-après). L'idée est, pour nous, d'acter le bilan de la concertation livré par le garant et, de choisir de reprendre les études multicritères en les focalisant plus particulièrement sur les questions soulevées au cours de la concertation. Nous souhaitons également, que ces nouvelles études puissent partir d'un autre éclairage et d'un autre parti-pris que la commande qui avait été donnée au cabinet Egis.

Dans l'exposé de l'objet de l'amendement, sont expliqués les points précis qui justifient cette proposition.



Présentation des fuseaux envisagés (dossier de concertation)

CONSEIL DÉPARTEMENTAL DE LA MANCHE

AMENDEMENT

Article 56 du règlement intérieur

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

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

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

Proposition d'amendement au rapport

1- Il est proposé de remplace le paragraphe suivant

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

Par

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

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

2- Et de remplacer le projet de délibération par :

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

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

Objet

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La technicité nécessaire pour étudier ces alternatives implique des études complémentaires et, probablement, un autre regard que celui du seul cabinet déjà consulté. Seul le maître

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

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

Fait à Saint-Lô, le 17 juin 2024

Séance plénière du 24 juin 2024

Rapport 3.03 > Contournement sud-ouest de Cherbourg-en-Cotentin - Suites de la concertation préalable

24/06/2024

Intervention de Thierry Letouzé

> S'ouvrir à une autre vision du projet



Monsieur le Président, cher.e.s Collègues,

Sous le précédent mandat, notre groupe a porté la demande de relance d'un projet de contournement au sud-ouest de Cherbourg en Cotentin, face à l'augmentation des enjeux de sécurités routière dans ce secteur. Dès cette époque, nous demandions que les études soient reprises pour actualiser le projet, peut-être même l'accélérer en trouvant des solutions plus économiques, à tout point de vue, et utilisant, au maximum, les axes existants.

Il aura fallu attendre ce nouveau mandat pour que la situation bouge. Un protocole d'accord financier a été établi entre le Conseil départemental, maître d'ouvrage, la Région Normandie et la Communauté d'Agglomération du Cotentin. La mise en place d'un nouveau comité de pilotage et la réalisation de nouvelles études confiées au cabinet Egis ont permis la réalisation d'une concertation préalable. La Commission Nationale du Débat Public a été saisie, de manière volontaire, par le Département. La phase de concertation s'est étendue du 26 février au 15 avril 2024. Plus de 1 800 contributions ont été recueillies ainsi que 23 cahiers d'acteurs.

Il convient, aujourd'hui, de tirer les leçons de cette concertation qui s'est déroulée dans d'excellente condition démocratique, avec un nombre de contributions important, mais qui n'a pas permis de dessiner de majorité, ni sur l'opportunité du projet, ni sur le choix d'un fuseau, pour ceux qui pensent ce projet nécessaire.

Les contributions, la participation aux réunions publiques, les débats, montrent un intérêt évident pour ce projet. Que ce soit pour la sécurité, pour les déplacements du quotidien, pour fluidifier les connexions avec l'ouest de la presqu'île, pour accompagner le développement économique du Cotentin, le statu quo n'est pas possible. L'ensemble du Cotentin attend depuis près de 35 ans cette liaison. Pour autant, le projet, tel qu'il est présenté, pose de très nombreuses interrogations.

Le rapport du garant les relate parfaitement bien. D'un projet qui aurait dû être repensé intégralement, le Conseil départemental a présenté une partie Est sans débat possible sur les choix proposés, et plusieurs fuseaux à l'Ouest qui ne sont que des déclinaisons du projet préexistant. Les nombreuses et pertinentes questions relevées par le garant ne trouvent pas, à notre sens, de réponses satisfaisantes dans celles données par le Conseil départemental. En effet, à la lecture de l'annexe 2 au rapport le Conseil départemental considère, s'agissant des études, que tout a été déjà analysé, et concernant le tracé, que seul leurs propositions sont crédibles et sérieuses... sans autre argument !

De nombreux éléments de contextes ne sont pas ou que partiellement, pris en compte dans les études et cette concertation.

Comme nous le demandons depuis des années, il ne s'agit pas, ni de ne rien faire, ni de simplement transposer un projet daté qui... pour de multiples raisons a peu de chance d'aboutir en l'état. Il est urgent d'anticiper les changements réglementaires, mais aussi, et surtout, les fortes évolutions économiques et sociétales.

Comment croire que le tracé Est suivi d'un viaduc soit la seule solution ?

Comment dimensionner ce nouveau projet dans un contexte où le développement du transport collectif commence à peine... et qu'il prendra son plein essor dans la décennie à venir et dans des ampleurs que les facteurs environnementaux obligeront à rendre exponentielles...

Comment laisser les riverains dans le désarroi en ne proposant aucune solution de sécurisation, à court terme, alors que le projet ne verra le jour, au mieux, que dans 15 ans ?

Comment ne pas tenir compte des annonces d'Orano La Hague mais aussi d'autres grands donneurs d'ordre du Cotentin qui prévoient un fort, voire un très fort développement de leurs activités dans la décennie à venir ?

Comment ne pas modéliser l'impact et les conséquences d'une urbanisation péri-urbaine d'un tel projet ?

Comment ne pas approfondir le sujet des mobilités douces ?

Les questions suscitées par les premières études, avec un parti pris de transposition d'un ancien projet, n'ont pas apporté de réponses suffisantes et doivent être complétées. C'est le sens de nombreuses contributions et cahiers d'acteurs. Cette concertation a ouvert plus de questions qu'elle n'a apporté de réponses. Et ça, le Conseil départemental, de même que les autres co-financeurs, doivent l'entendre.

Nous avons un devoir démocratique de faire d'une riche concertation comme celle-ci, le début d'une démarche et non sa finalisation.

Il n'y a aucune difficulté de notre part à approuver la poursuite de l'opération du contournement Sud-Ouest de Cherbourg-en-Cotentin, mais ce qui sourd de la conclusion de la concertation, nous oblige !

Nous proposons donc à l'assemblée de ne pas nous contenter de reporter le choix d'un ou plusieurs fuseaux à une future réunion de l'assemblée départementale

mais bien de prévoir une étude multidimensionnelle plus précise adossée aux précieuses contributions.

Concrètement, nous vous demandons de voter un amendement à notre délibération formulé de cette manière :

- de prendre acte du bilan de la concertation préalable tel que rédigé par le garant ;
- de reporter le choix de la poursuite de l'opération du contournement Sud-Ouest de Cherbourg-en-Cotentin après une étude multidimensionnelle plus précise ;
- de reporter le choix d'un ou plusieurs fuseaux à une future réunion de l'assemblée départementale ;
- d'approuver le document « Enseignements de la Maîtrise d'ouvrage » apportant certaines réponses aux interrogations et recommandations du garant, qui devra être complété par une analyse plus complète ;

Nous avons porté cet amendement lors de la commission. Il semblait qu'au début des conversations, nous soyons d'accord pour dire qu'il fallait qu'on aille plus loin. Quant à moi, j'ai simplement exprimé le fait qu'il fallait que ce soit plus compréhensible dans la délibération. A vous entendre tous aujourd'hui, on est d'accord sur le principe de continuer à réfléchir et peut-être de dézoomer un petit peu, de considérer que ce n'est peut-être pas le meilleur emplacement pour travailler, que c'est une étude globale d'aménagement du territoire du Grand Est du Cotentin. Notons-le dans la délibération.

Texte



Vidéo



Rapport 3.03 > Contournement sud-ouest de Cherbourg-en-Cotentin - Suites de la concertation préalable [Retranscription] 24/06/2024

Le débat

> Intervention de Dominique Hébert



Il y a des choses qui nous surprennent quand même dans ce que vous dites, parce que vous évoquez le fait qu'aucun fuseau n'est arrêté ou n'est défini de manière définitive. Pour autant, dans l'étude qui vient d'être faite, le tracé Est, le fuseau Est, est quand même bien considéré et c'était bien noté comme étant un invariable. Quand on voit cela, cela veut dire qu'il n'y a pas d'alternative possible. C'est quand même ce qui a été repris par le garant dans son rapport en disant que c'est quand même une partie qui a beaucoup questionné et qui interroge aussi à peu près 50 % des personnes qui ont participé à ce débat.

Vous parlez aussi du fait qu'une étude complémentaire, comme la demande le garant - du moins, c'est ainsi que je l'ai interprété - offrirait la possibilité d'apporter des réponses à un certain nombre de questions qui ressortent de la concertation.

Mais aujourd'hui, on ne voit pas ces réponses de manière ferme. C'est vraiment l'engagement que l'on demande au Département de la Manche, c'est-à-dire pouvoir aller au bout des choses.

Vous dites que vous avez pris les études qui ont été faites pour les transports collectifs, avec le bus de nouvelle génération dans la ville de Cherbourg-en-Cotentin, mais aussi tout le développement du réseau des transports en commun dans le Cotentin. Mais concernant ces études, il faut peut-être aussi envisager leur réactualisation, parce qu'elles ont été faites voici déjà un certain temps, et entre-temps, on voit aussi l'évolution. Cela étant, vous dites que ce sont là des paroles politiques, et qu'il ne faut peut-être pas les prendre de manière aussi sérieuse que cela, mais par rapport aux milliers de créations d'emplois à Orano, cela m'interroge. Si des élus ne font plus confiance aux paroles d'autres élus, on peut comprendre que les habitants perdent également confiance en leurs élus.

Ces paroles et ces engagements, et ces projets à Orano, ils sont aujourd'hui travaillés de manière très sérieuse par l'industriel et je crois que l'on ne peut y apporter que du crédit. Il faut aussi que l'on regarde

les plans de déplacement de ces entreprises, que ce soit pour Naval Group ou Orano, puisqu'elles vont devoir aussi mettre en place des mesures pour faire venir leurs salariés sur leur site. On voit des exemples. Par exemple, très récemment, on l'a vu dans le secteur de Dunkerque où ils doivent construire une Gigafactory avec 32 000 salariés, sans parking. Cela veut dire que c'est le développement des transports en commun

qui va devoir s'opérer. Quant à l'usine d'Orano, il faudra aussi aller dans ce sens-là. Et comment l'intègre-t-on aujourd'hui ? Dans l'étude, ce n'est pas fait. D'ailleurs, dans son rapport, le garant l'a dit : il n'y a pas d'interrogation des grands donneurs d'ordres. En ce qui nous concerne, on demande simplement un complément de cette étude multicritère et que l'on ne nous dise pas que le fuseau Est avec le viaduc soit un invariant. Cependant, on peut peut-être être d'accord sur l'ensemble et être en désaccord à la marge, mais il faut que cette marge soit très clairement précisée. Et aujourd'hui, j'ai plutôt tendance à dire que c'est relativement flou. Et comme certains le disent : « Quand c'est flou, il y a un loup ».

> Intervention de Pierre-François Lejeune



Je vous confirme que nous travaillons nos dossiers - puisque c'était une question que

vous vous posiez - parce que c'est quand même un enjeu majeur pour notre territoire. Nous étions bien tous présents lors des réunions publiques et, effectivement, nous avons pu entendre les différentes parties prenantes. En effet, vous avez évoqué le contenu du rapport. Quant à moi, je vais vous parler de la délibération en tant que telle, notamment du projet d'amendement.

Il y en a qui sont artisans de la synthèse et peut-être allons-nous réussir à avoir

finallement une synthèse de toutes les paroles que nous prenons aujourd'hui. J'ai une question assez claire : est-ce qu'au niveau de la délibération, lorsqu'il est marqué de reporter le choix d'un ou plusieurs fuseaux à une future réunion de l'assemblée départementale, on intègre dans ces fuseaux le viaduc et le tracé Est qui ont été considérés dans le rapport comme des invariants ? Merci.

> Intervention de Karine Duval



J'ai suivi attentivement les échanges, mais je vois beaucoup de flou et finalement de

pseudo-incompréhension. Mais en ce qui nous concerne, notre demande est toute simple : on a 50 % des gens qui ont posé des questions, 50 % des gens dont les réponses à leurs questions sont balayées en deux lignes dans les annexes 2.

Notre question est seulement la suivante : est-ce que vous pouvez ajouter à la délibération le fait de reporter le choix d'un ou plusieurs fuseaux, y compris les inva-

riants, puisque vous êtes ouvert à l'invariant sur la partie Est du tracé ? Mais ce n'est pas écrit. C'est juste cela que nous demandons. Si tel était le cas, nous voterions la délibération. Si tel n'était pas le cas, nous demanderions au nom de l'article 44 de scinder les votes en quatre, comme c'est notre droit de le demander.

> Intervention de Dominique Hébert



Monsieur le président, on n'est pas là non plus pour recevoir les leçons de certains. En ce qui nous concerne, effectivement, on travaille ce dossier avec sérieux. Il y a des collectivités comme celle de La Hague, et cela a été dit par Jean-Marc Frigout, mais c'est également le cas de Cherbourg-en-Cotentin, qui ont réalisé des cahiers d'acteurs. Il y a des réponses qui sont posées par les collectivités, mais qui n'ont pas forcément été fournies. On vous demande juste une précision parce que cette question de l'invariant du tracé Est et du viaduc représente quand même l'une des raisons majeures à propos de laquelle de nombreux habitants s'interrogent, y compris les collectivités.

De même, monsieur le président, je vous rappelle que l'un de vos engagements est de ne pas porter de projets contre l'avis des élus du territoire concerné. Dans le cas présent, vous avez quand même des élus. En dehors du vice-président, vous avez les élus conseillers départementaux du territoire, les élus des collectivités qui ont réalisé des cahiers d'acteurs, et donnez-leur un petit peu de crédit en précisant de manière très claire et en inscrivant simplement dans la délibération le fait que la totalité du tracé Est et Ouest peut être réinterrogé à la lecture des études à venir et de la concertation, concertation dont on a bien entendu que vous souhaitiez la poursuivre auprès des habitants et des acteurs publics.

On va vous donner une copie de notre déclaration. Mais il est écrit dans le texte que nous ne sommes pas opposés au projet. Il n'y a donc aucun doute à ce sujet.

Ce que l'on veut, y compris en termes de responsabilité politique, c'est s'assurer que le projet ne soit pas daté, que ce projet soit bien construit au regard des enjeux environnementaux, sociétaux et de

développement du territoire, avec les aménagements qui seront effectués par les collectivités, que ce soient les communes ou l'EPCI, comme vous l'avez dit. On veut que ce projet réponde aux besoins justes, et c'est la raison pour laquelle on veut que ce projet soit toujours réinterrogé sur la réalité et qu'il réponde aux besoins des habitants.

L'une des questions la plus posée dans les contributions porte sur la partie du tracé Est. Comme il est noté dans le rapport que c'était un invariant, ce qui nous interrogeait vraiment, il s'agit de savoir si vous acceptez qu'il soit également réinterrogé. Vous y répondez favorablement aujourd'hui et c'est très bien. Quant à nous, on aurait souhaité que ce soit inscrit dans la délibération pour le graver un petit peu dans le marbre. Et puis, vous l'avez dit vous-même, est-ce que l'on ne doit pas avoir des doutes sur la parole des politiques ? On voulait que cela soit écrit dans la délibération, c'est-à-dire que la totalité du projet puisse être réinterrogée en fonction des études à venir.

Spécial projet de contournement sud-ouest de Cherbourg

> Intervention de Karine Duval



Après concertation avec mes collègues, je propose que l'on fasse valoir cet article 44, qui permet de scinder les votes,

et de les scinder en trois de la manière suivante :

- un premier bloc : nous prenons acte du bilan de la concertation préalable tel que rédigé par le garant et de la poursuite de l'opération du contournement sud-ouest ;
- un deuxième bloc qui concerne le report du choix d'un ou plusieurs fuseaux à une future réunion de l'assemblée départementale, puisqu'il n'est pas amendé ;

- un troisième bloc : approuver le document « Enseignements de la maîtrise d'ouvrage » apportant certaines réponses aux interrogations et recommandations du garant.

Après avoir scindé ce vote, j'appelle tous mes collègues élus départementaux - parce qu'il ne s'agit vraiment pas d'une opération typée et politique - à faire appel à leur sens d'élu du territoire parce que c'est un projet de territoire. Merci.

> Intervention de Dominique Hébert : Explication de vote



Je souhaite seulement expliquer notre vote pour la délibération suivante. Nous voterons contre puisque vous avez refusé d'intégrer par écrit, y compris la partie Est.

A propos de la troisième question, pour les réponses données aux questions posées

par le garant, nous nous abstiendrons, considérant que toutes les réponses n'ont pas été fournies dans le rapport joint en annexe de la délibération.

Rapport 3.03 > Contournement sud-ouest de Cherbourg-en-Cotentin - Suites de la concertation préalable [Retranscription] 24/06/2024

Les votes

Point 1 : prendre acte du bilan de concertation préalable tel que rédigé par le garant, approuver la poursuite de l'opération de contournement sud-ouest de Cherbourg.

Délibération adoptée par 52 voix pour, avec deux abstentions

Point 2 : reporter du choix d'un ou plusieurs fuseaux à une future réunion de l'assemblée départementale

Délibération adoptée par 40 voix pour, 11 voix contre, avec trois abstentions

Point 3 : Approuver le document « Enseignements de la maîtrise d'ouvrage ».

Délibération adoptée par 41 voix pour, avec 13 abstentions

Séance plénière du 27 septembre 2024

Intervention de Karine Duval

> Mise au point en ouverture de séance



En premier lieu, quelques points de clarification concernant le projet de contournement sud-ouest de Cherbourg-en-Cotentin. En effet, à la relecture, dans le compte rendu de la dernière plénière, du long débat, largement nécessaire, que nous avons eu au sujet de cette voie, nous souhaitions préciser quelques éléments. Car, bien que le débat ait duré plus d'une heure trente et que nous ayons demandé à scinder le vote en trois parties pour

clarifier nos points d'accord et de désaccord, personne n'a aujourd'hui une vision claire des choix actés.

Nous vous demandons de ne pas considérer le viaduc et le fuseau Est comme des invariants du projet, d'approfondir les études en élargissant la focale aux routes départementales 56 et 22, comme une alternative, notamment, pour les poids lourds et, enfin, de fournir des études précises sur un réaménagement de la longue chasse. Nous demandons que soient alors pris en compte les annonces concernant l'usine Orano-La Hague, devenues, depuis, le plan AVAL lancé récemment par l'entreprise. Si vous pouviez douter, en juin, des annonces du ministre, force est de constater qu'Orano, comme industriel, a pris le chemin de cette extension, du chantier à venir et des nombreux emplois à la clé. On ne peut plus nier

cette nouvelle réalité. Nicolas Ferrand a été nommé pilote du projet Orano. Et le département sera associé au comité de suivi qui devrait se mettre en place. Vous conviendrez, comme nous, que faire transiter des véhicules jusqu'aux portes de Cherbourg pour les faire remonter vers Orano est un non-sens sachant que le flux essentiel de véhicules provient du sud et que 3 000 voitures de moins sur un trafic de 47 000 voitures à la gare nous laisse sceptiques.

Aujourd'hui la donne a changé et vous le savez. La politique de mobilité sur le Cotentin aussi, comme le montre les travaux qui se sont achevés dans Cherbourg-en-Cotentin. Les aspects financiers et environnementaux nous obligent à plus de sobriété. Vous le savez, Monsieur le Président, c'est un mot que vous employez vous-même... et c'est la ligne qui a aussi

Spécial projet de contournement sud-ouest de Cherbourg

conduit à réviser d'autres grands aménagements routiers. L'adhésion des élus locaux est aussi, aujourd'hui, le minimum démocratique à obtenir.

Alors, oui, c'est le moment Monsieur le Président d'incarner la Manche sobre et audacieuse que vous prônez et de « Bench marker », comme vous aimez le faire, en regardant de près ce que sont en train de faire nos amis dunkerquois, par exemple, en accueillant une giga factory de 30 000 emplois sans créer ni routes, ni parkings.

Reprendre les études, surtout, comme nous l'avions demandé, avec un regard différent, sans le carcan du projet précédent et désuet est, pour nous, et nous le redisons, la seule façon de réussir ce projet. Nous voulons bien sûr que les mobilités s'améliorent dans un des bassins d'emploi les plus dynamiques de France, et c'est pourquoi il est urgent d'agir, il est urgent de prendre en compte tous les nouveaux paramètres, pour un projet mieux adapté, plus durable, plus rapide à mettre en œuvre et, très probablement, bien moins coûteux !

A priori notre assemblée sera amenée à se prononcer à nouveau sur le contournement lors d'une prochaine session. Mais avant cela, vous voulions vraiment insister sur... nos « invariants » à nous, ces points que nous pensons indispensables à prendre en compte dans les réflexions des semaines et mois à venir. Nous souhaitons vraiment être entendus, cette fois.

Texte



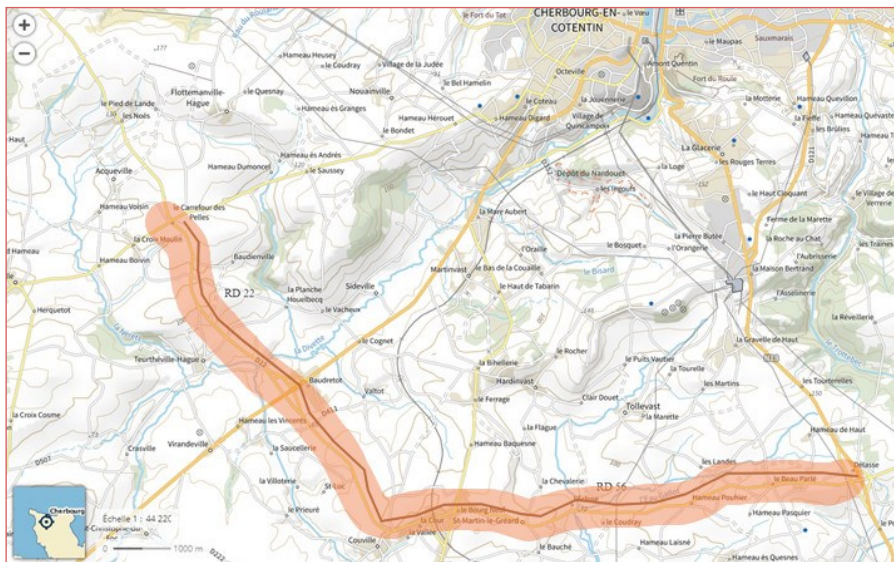
Vidéo



Synthèse de nos positions

Notre ligne de conduite est celle de l'intérêt général, notre détermination est celle de la sécurisation des axes.

- Actons l'évolution future du site Orano-La Hague en mesurant l'impact de l'ampleur des investissements. Définissons les infrastructures nécessaires en lien avec le directeur de projet AVAL d'Orano et le comité de pilotage dont le Conseil départemental sera membre.
- Prenons en compte ce que d'autres territoires développent en ce moment pour mieux nous en inspirer. Le cas échéant rendons nous à Dunkerque pour voir de plus près comment là-bas on prépare l'avenir.
- Elargissons la focale des études complémentaires et incluons, dedans, les D56 et 22 (cf. carte) qui ont vocation à accueillir le trafic venant du sud du département. Et planifions, à court terme, la sécurisation de la Longue chasse.
- Considérons dès lors que le viaduc sur la Vallée de Quincampoix, un ouvrage d'art de 4 à 600 mètres de long tout de même n'est plus un invariant du programme tout comme le tracé Est.
- Intégrons à nos études les premiers effets du réseau de bus interurbains et du nouveau réseau de bus mis en place par l'agglomération de Cherbourg-en-Cotentin et intégrons, dans ces nouvelles études, la phase 2 de ce dispositif.
- Attardons nous sur l'impact environnemental et social irrémédiable qu'aurait ce tracé notamment à la Glacerie avant d'aller plus loin dans la recherche du faisceau



Vos élus

Pierre-François LEJEUNE
(Cherbourg-en-Cotentin 1) ;
Karine DUVAL, Thierry LETOUZÉ
(Cherbourg-en-Cotentin 2) ;
Odile LEFAIX-VÉRON, Dominique HÉBERT
(Cherbourg-en-Cotentin 4) ;
Frédérique BOURY (Les Pieux) ;
Stéphanie COUPÉ, Gilles LELONG
(Cherbourg-en-Cotentin 5)

Contacts

Courriel : groupe.gse50@manche.fr
Tél : 02 33 05 97 92
Courrier : Conseil départemental de la Manche, 50050 Saint-Lô Cedex
Collaborateur du groupe
Martial Defoy : martial.defoy@manche.fr
Twitter : @gse_cd50
Facebook : facebbok.com/gse.cd50

La lettre

Cette lettre peut être téléchargée sur notre site : www.gse50.fr/lettres

N° 11 > Octobre 2024

Directrice de publication : Karine Duval