

DOSSIER DE PRESSE

**Relance du GCO :
des conclusions dictées par un lobby et
contradictoires avec l'expertise du CGEDD**

07/03/2014



Sujet: Invitation - Conférence de presse - Relance du GCO : ,des conclusions dictées par un lobby et contradictoires avec l'expertise du CGEDD - Vendredi 07 mars à Alsace Nature

De : Communication <communication1@alsacenature.org>

Date : 04/03/14 16:16

Pour : communication1@alsacenature.org



Mardi 04 mars 2014

Invitation Presse

Relance du GCO : des conclusions dictées par un lobby et contradictoires avec l'expertise du CGEDD*

**Conférence de presse, vendredi 7 mars 2014
à 11H30 au siège d'Alsace Nature, 8 rue Adèle Riton à Strasbourg.**

En novembre dernier, suite à la restitution de l'expertise confiée au CGEDD, le projet GCO était relancé sous forme d'un scénario "GCO+PDU" soutenu aujourd'hui par les exécutifs du Conseil régional d'Alsace, du Conseil général du Bas-Rhin et de la Communauté urbaine de Strasbourg et ce malgré les déclarations antérieures de Roland Ries et Jacques Bigot estimant le GCO "inutile" et étant "une mauvaise réponse à un vrai problème".

Et si cette résurrection du GCO n'était due qu'à l'effet d'un lobbying, aussi puissant et effréné qu'aveugle ?

En effet, la CCI (Chambre de Commerce et d'Industrie), poussée par le BTP, n'a jamais accepté l'arrêt du GCO en juin 2012, pourtant lié à l'impossibilité pour Vinci de boucler le montage financier du fait du risque de non-rentabilité. La même CCI a mené une intense campagne de lobbying pro-GCO (rédaction à grands frais d'une brochure "GCO 2016, tous gagnants", achats de pleines pages dans la presse locale pour diffuser des communiqués mensongers,...). C'est toujours la CCI qui a obtenu l'expertise du CGEDD et on peut se demander si ce n'est pas la même CCI qui a dicté les conclusions aux deux experts, ingénieurs des ponts, et imprégnés d'une culture routière. Alors même que nous étions associés à la CCI lors de la rédaction du livre blanc sur les mobilités en 2010, nous regrettons aujourd'hui son obstination. Après avoir rédigé et promu la brochure 'GCO 2016, tous gagnants', elle refuse aujourd'hui tout échange public et médiatique avec nous sur la question. Pourtant, l'enjeu de la mise en place des bonnes solutions pour Strasbourg devrait réunir tous les acteurs.

Nous avons pris le temps d'étudier le rapport d'expertise, principalement alimenté par une étude commandée au CETE* de l'Est, et les chiffres qui y figurent démontrent l'inutilité du GCO et l'impuissance du scénario "GCO+PDU" à améliorer la situation, au contraire, elle sera pire

qu'aujourd'hui. En 2005, l'expertise TTK avait déjà étudiée un scénario identique et conclu qu'il était irréaliste, notamment la partie consistant à transformer l'actuelle A35 en boulevard urbain.

Nous vous invitons à découvrir la réalité des chiffres de l'expertise du CGEDD et constater que ce qui nous est proposé comme "la solution" pour Strasbourg n'est qu'un leurre.

Le collectif GCO NON MERCI

* CGEDD: Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (sic)

* CETE: Centre d'Etudes Techniques de l'Équipement

Contacts Presse :

Luc HUBER - Responsable du Réseau Transports à Alsace Nature - Animateur du Collectif - 06 36 57 77 36

Stéphane GIRAUD - Directeur Régional d'Alsace Nature - 06 84 94 97 26

--

Arnaud REDOUTEY

Chargé de communication

03 88 37 55 44

communication@alsacenature.org



Alsace Nature

8, rue Adèle Riton - 67000 Strasbourg

03 88 37 07 58

 Facebook |  Twitter |  www.alsacenature.org

Rapport d'expertise du CGEDD : des conclusions non cohérentes avec les études du rapport

1. Tableau trafic 2010 (page 32)

En ces points, le trafic moyen journalier annuel (TMJA) et les trafics horaires aux heures de pointes du matin et du soir sont les suivants :

	TMJA 2010		HP du Matin		HP du Soir			
	Total	dont PL	sens N → S	sens S → N	total	sens N → S	sens S → N	total
A	133 000	13 000	5 166	4 198	9 364	4 192	5 239	9 431
B	180 000	13 600	6 521	6 477	12 998	6 575	5 666	12 241
C	167 000	13 300	6 578	5 827	12 405	5 671	5 639	11 310
D	140 000	12 700	4 923	5 599	10 522	5 305	4 085	9 390

(Le pourcentage de PL est homogène pour les points de mesure et varie de 8 à 10 %)

Moyenne trafic journalier section urbaine de l'A35 : 155 000 v/j

2. Tableau trafic prévisionnel 2025, scénario GCO seul, à péage (page 40)

	TMJA		HP du Matin		HP du Soir			
	Total	dont PL	sens N → S	sens S → N	total	sens N → S	sens S → N	total
A	132 538	10 798	5 826	4 920	10 746	4 446	5 981	10 427
B	183 028	12 456	7 448	8 163	15 611	6 821	6 508	13 329
C	179 131	13 112	7 743	7 697	15 440	6 212	7 171	13 383
D	148 755	11 733	5 634	6 981	12 615	6 277	5 127	11 404

Tableau 3 : Situation 2025 de référence avec GCO à péage

Moyenne trafic journalier section urbaine de l'A35 : 168 863 v/j!!! = + 9 % !!!! (par rapport à 2010)

3. Tableau trafic section prévisionnel 2025, scénario PDU + GCO à péage (page 41)

	TMJA		HP du Matin		HP du Soir			
	Total	dont PL	sens N → S	sens S → N	total	sens N → S	sens S → N	total
A	125 598	10 405	5 370	4 504	9 874	4 414	5 408	9 822
B	168 260	12 352	6 818	7 455	14 273	6 445	5 806	12 251
C	166 025	12 858	7 073	6 989	14 062	5 811	6 567	12 378
D	136 710	11 159	4 931	6 262	11 193	5 699	4 838	10 537

Tableau 4 : Situation 2025 de référence avec mesures renforcées du PDU et GCO

Moyenne trafic journalier section urbaine de l'A35 : 149 148 v/j : - 3,8 % !!! (par rapport à 2010)

La même comparaison 2025/2010 aux heures de pointe donne +20% le matin et +15% le soir !

Conclusions :

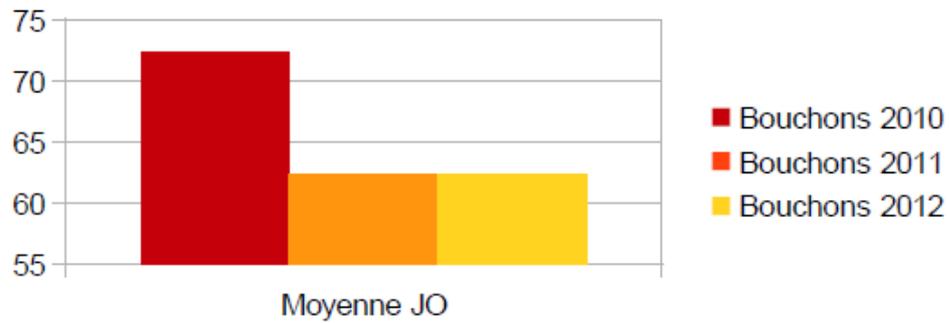
- Le scénario GCO seul conduit en 2025 à une augmentation de trafic de 9 % par rapport à 2010
- Le soit-disant "meilleur" scénario : "GCO + PDU" conduit en 2025 à une baisse du trafic de 3,8 % par rapport à 2010. Le même calcul effectué aux heures de pointe donne 20% et 15% d'augmentation de trafic ! Bref, avec un GCO à env 600 à 700 M€ (combien de financement public ?) et une requalification de l'A35 (PDU), estimée à 200 M€ d'argent public, on arrive à seulement 3,8% de trafic en moins par rapport à 2010 : tout ça pour ça ! Alors même que l'Aspa estime qu'il faudrait que le trafic baisse d'environ 50% pour être conforme aux demandes européennes concernant la pollution aux particules et aux oxydes d'azote.
- Transformer (pour 200M€ !) l'A35 en bld urbain alors même que le trafic 2025 reste à 149 148 v/j est complètement impossible.
- Le GCO déversera en outre 14 000 v/j en plus sur l'autoroute de Hautepierre, déjà saturée aux heures de pointe (DRE "dossier pour un débat" 1999, page 86). Comment croire que la pollution à Strasbourg peut baisser ?
- Ces chiffres montrent bien que les bonnes solutions sont à chercher ailleurs et que l'argent public y serait bien mieux investi (voir "appel des maires pour les solutions cohérentes", tout à fait en phase avec les politiques régionales).

Autres incohérences du rapport

Page 32 :

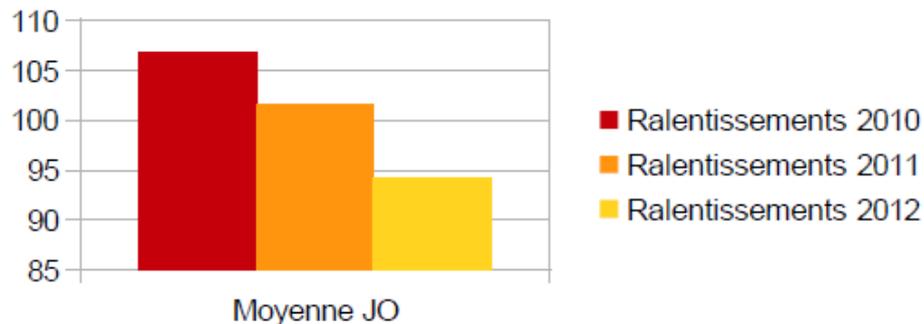
Sur les « h.km » Bouchons :

Une baisse a été observée sur les bouchons entre 2010 et 2011 passant de 72 à 62 h.km. L'année 2012 s'est stabilisée à 62 h.km.



Sur les « h.km » Ralentissements :

Après une première baisse de 5% entre 2010 et 2011, les ralentissements connaissent une seconde baisse de 5% entre 2011 et 2012.



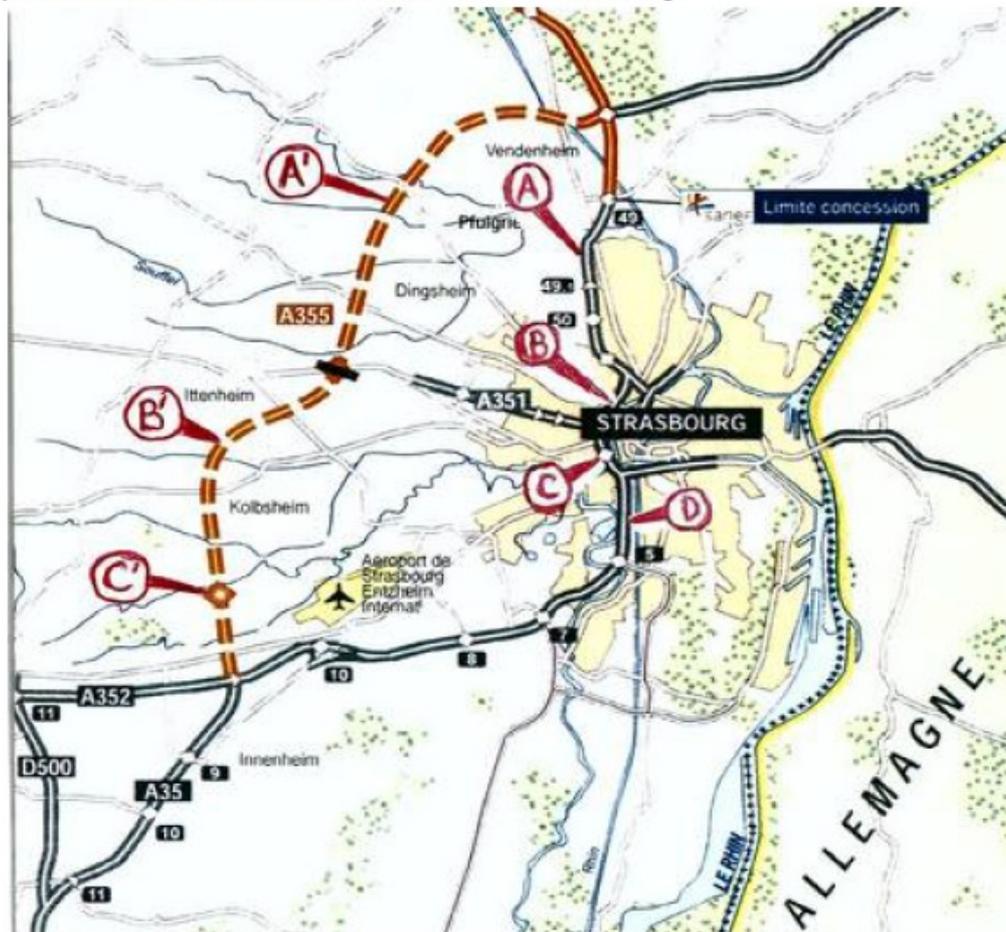
Entre 2010 et 2012, la tendance générale des perturbations est à la baisse que ce soit pour les bouchons ou les ralentissements.

Les experts constatent une baisse des bouchons et des ralentissements entre 2010 et 2012. Pourquoi ne pas donner le tableau du trafic A35 en 2012 (au lieu de celui de 2010) ? Les ratios 2025/2012 seraient d'évidence plus décevants encore que ceux 2025/2010.

Carte page 31:

4.1.1. La situation actuelle

Pour réaliser un état des lieux de la circulation sur l'A35 et ensuite examiner ses perspectives d'évolution, la mission a retenu 4 points (du nord au sud A, B, C, D²) représentatifs de la section traversant Strasbourg.



² A = sortie de l'autoroute A4 ; B = jonction A 350 ; C = section courante au sud de la gare ; D = section courante A 35 sud.

Les experts se servent d'une carte ancienne où même le pont Pflimlin n'apparaît pas, ce qui montre bien que l'aspect transfrontalier a été complètement occulté. L'analyse des flux de grand transit est inexistante. Les chiffres concernant les camions ne tiennent pas compte de l'enterrement (provisoire ?) de l'écotaxe PL. Au demeurant, la comparaison 2025 (scénario PDU+GCO) avec 2010 donne seulement 11,1 % de PL en moins sur l'actuelle A35. Il est inconcevable de prendre une décision concernant un axe nord-sud avant de mettre enfin en place l'écotaxe (cf motion récente de la région) et d'en mesurer les effets.

Selon nous, les vrais enjeux, pour la part routière, concernant le bassin de déplacement strasbourgeois sont :

- l'avenir de l'actuelle A35
- l'indispensable barreau CUS NORD - CUS SUD (où ? actuelle A35 ? VLIO ? Sachant que le GCO prend trop loin et ne permet pas au flux économique de relier Schiltigheim à la Meinau ou Bischheim à Illkirch par exemple)
- Le péage et l'écoredevance (où ? Sur quels axes ?...). A noter que les géographes (Raymond Woessner) et les architectes-urbanistes qui envisagent l'éventualité d'un GCO estiment tous qu'il ne pourrait avoir une quelconque et relative utilité que gratuite. Qui va, dès lors, sortir les 600 à 700 M€ qu'il coûterait ?

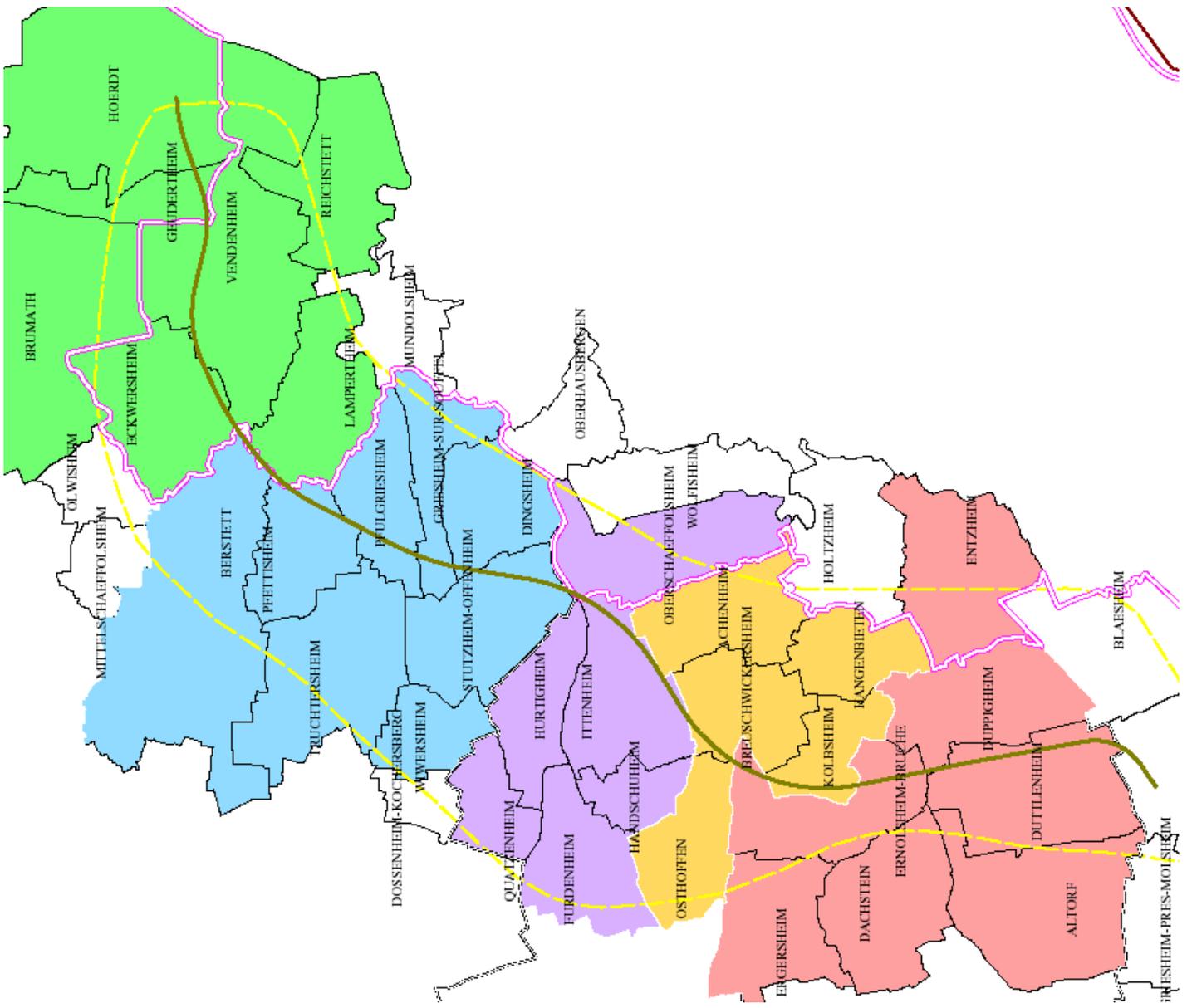
Luc Huber, février 2014

Camions, bouchons, pollution : avec le GCO, tous gagnants ou tous perdants ?

Sources utilisées : documents officiels (EP, rapport TTK comm EP, rapport Duron, rapport CGEDD...)



Rappel tracé du GCO



Le GCO est-il une solution ?

Nuisances et coûts

- Env 280 ha de terres pour commencer...
- Coupure de chemins
- Bruit
- Pollution
- Paysages
- Espèces protégées
- Sacrifice du poumon vert à l'ouest de Strasbourg...
- 600 M€ ? (% argent public ?)
- Péage (3€ / VL ?)
- Périurbanisation ?

Bénéfices attendus

- soulagement A35 ?
- désengorgement de Strasbourg ?
- trafic PL ?
- barreau nord-sud ?
- Amélioration de la qualité de l'air pour les riverains de l'A35 ?

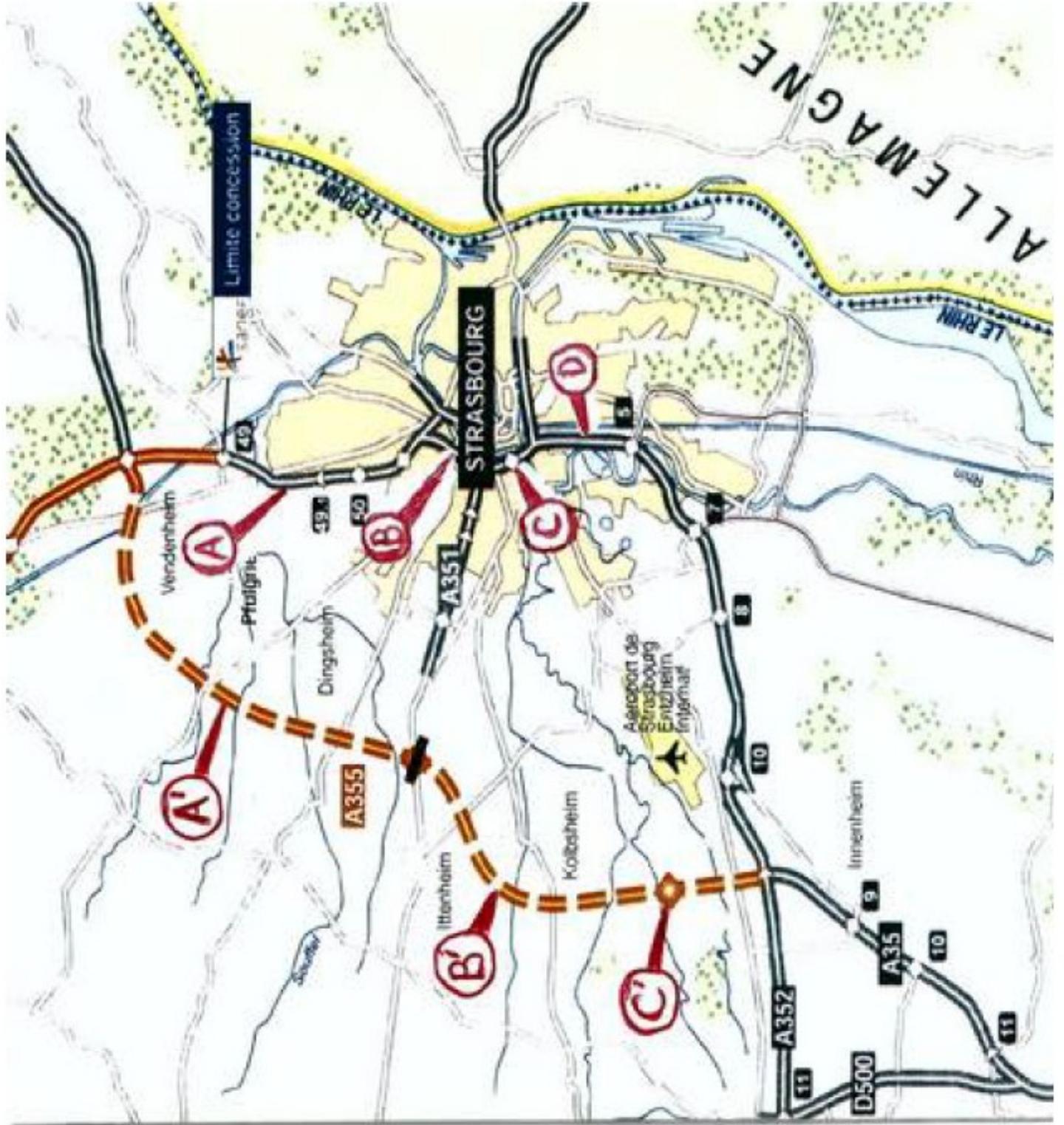
GCO 2016: tous gagnants ?

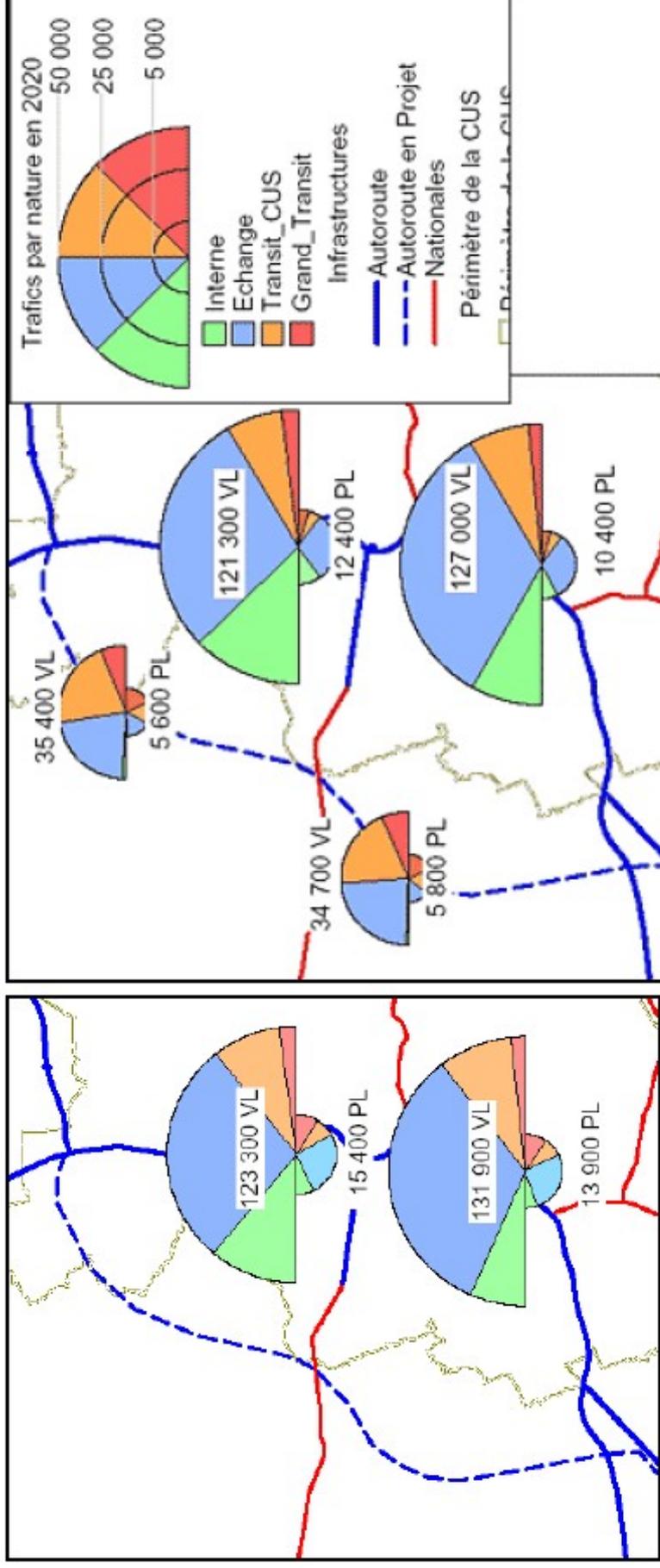
Ou sacrifice inutile ?

Enjeu Poids lourds

	A35 Nord		A35 Sud	
	VL	PL	VL	PL
Trafic interne à la CUS	24 %	18 %	14 %	12 %
Trafic en échange avec la CUS	54 %	51 %	64 %	53 %
Trafic en transit par rapport à la CUS	22 %	31 %	22 %	35 %

Tableau p 12 « GCO 2016 : tous gagnants »





Soulagement A35 nord

- PL -20%
 - VL -1,7%
- A35 sud
- PL -25%
 - VL -3,7%

Traffic supplémentaire A35+GCO nord

- PL + 2600
 - VL + 33400
- A35+GCO sud
- PL + 2300
 - VL + 29800

Actualisation rapport CGEDD (extraits des conclusions)

- Pour ce qui concerne le trafic sur le GCO, celui-ci est estimé, quel que soit le scénario, entre 26 000 et 30 000 véhicules par jour dont 4 700 à 5 200 PL.

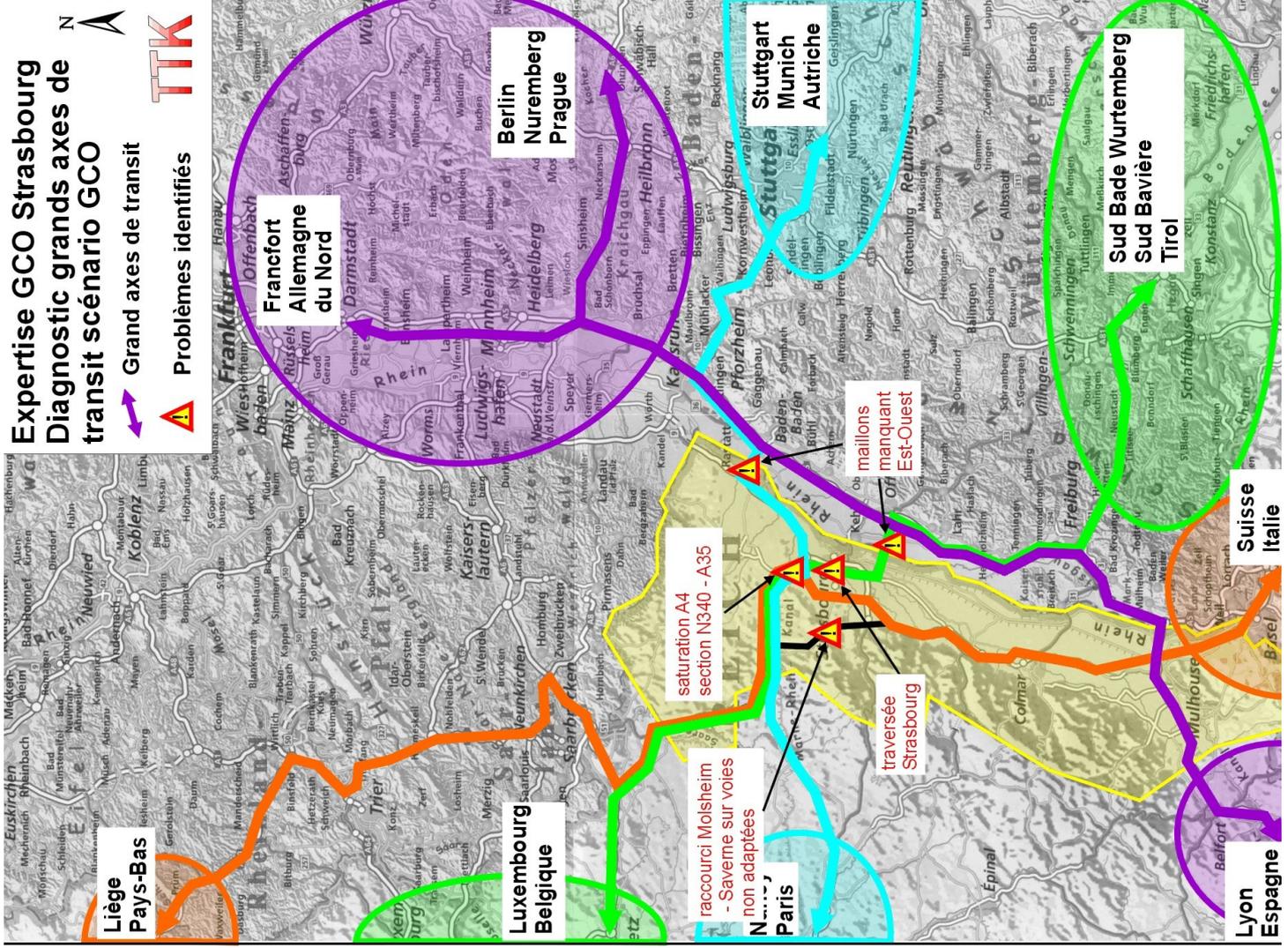
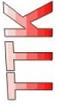
Surcroît de trafic PL dû au GCO :

A35 2010	A35 2025 (sans GCO)	A35 2025 (avec GCO)	GCO	GCO + A35 (2025)	Compar 2025 (avec et sans GCO)
13 150	15 226	12 025	5 000	17 025	+ 1799 (+11,8%)

Expertise GCO Strasbourg Diagnostic grands axes de transit scénario GCO

↔ Grand axes de transit

⚠ Problèmes identifiés



Axe majeur européen:



Axes de circulation et carrefours

- La Mégalopole
- Les axes terrestres
 - l'axe majeur
 - autre axe important
 - carrefour majeur
 - carrefour secondaire
- Les axes maritimes
 - l'axe majeur (1er rang mondial)
 - autre axe important
- carrefours maritimes :
 - le 1er port mondial
 - autre port important
- Les carrefours aériens :
 - plus de 80 Millions de passagers
 - 20 à 60 Millions de passagers

Enjeux trafic et encombrements

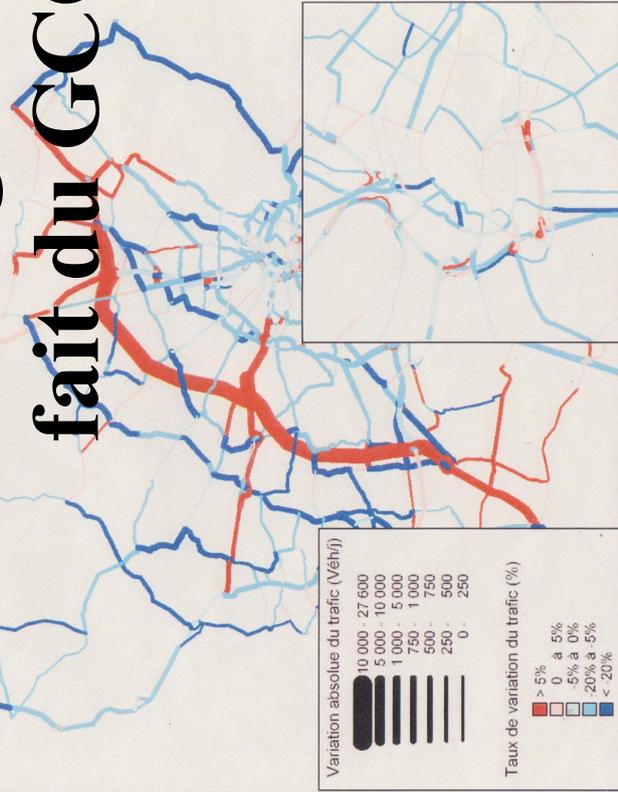
Le calcul des temps de parcours sur certaines relations (Wimersheim - Strasbourg Cronenbourg, par exemple) met en évidence le fait que le GCO permet un gain significatif par rapport à la situation de référence. On compte un gain de 10 minutes environ sur les parcours « radiaux » à l'heure de pointe, grâce à l'amélioration des conditions de circulation sur la rocade notamment. Ces temps apparaissent cependant supérieurs aux temps actuels du fait de l'accroissement général du trafic, qui sera d'autant moindre que l'urbanisation sera plus modérée.

Sur A35 Nord, le trafic passe, avec le projet, de 138 500 à 137 700, soit 5 000 véhicules de moins environ et sur A35 Sud de 145 700 à 137 400, soit 8 000 véhicules de moins. L'effet sur la section Sud est plus marqué d'une part du fait des projets de transports collectifs, mais aussi du fait que le GCO est une alternative d'accès à Strasbourg plus performante venant du Sud que du Nord (distances et temps de parcours).

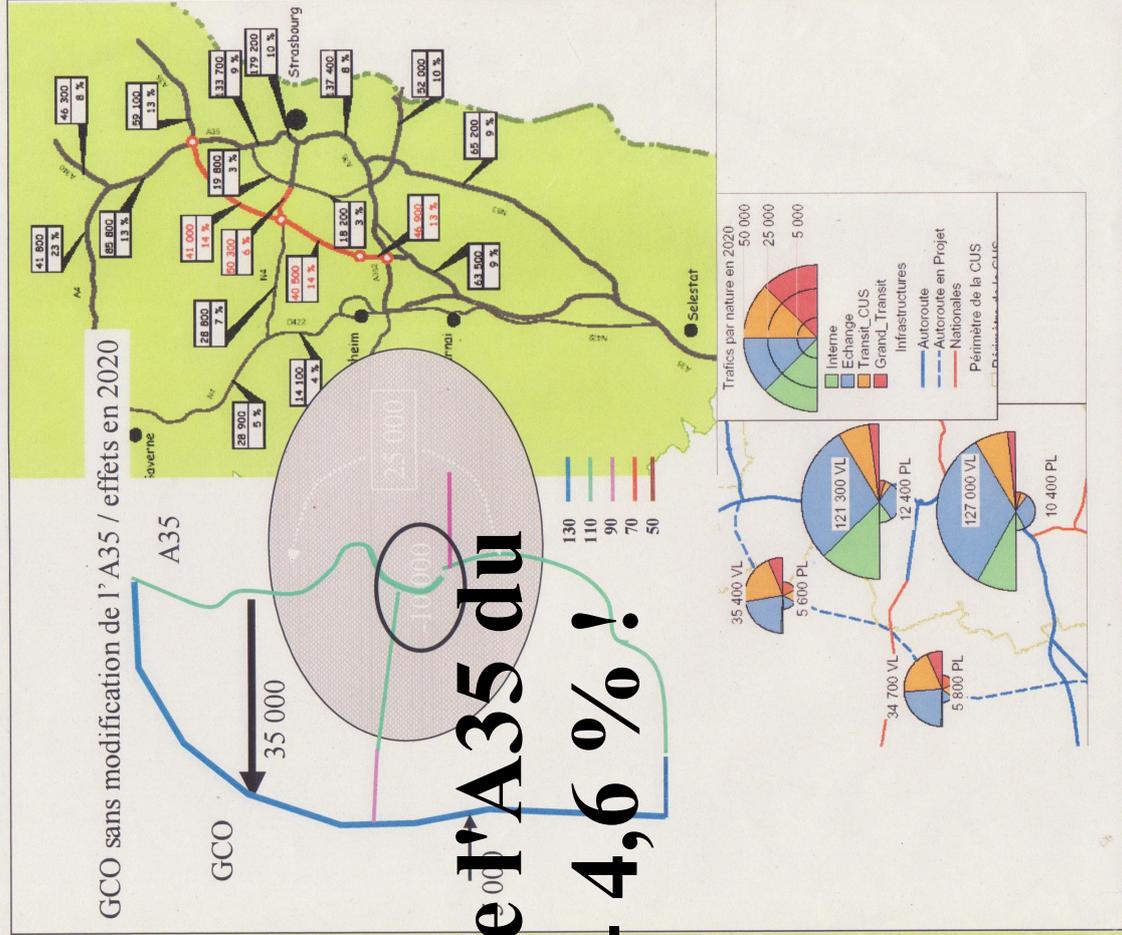
L'analyse du type de trafic (échange, interne, transit) montre effectivement un accroissement du trafic interne de plus de 3 000 VL et 200 PL sur l'A35 Nord et l'A35 Sud, alors que les trafics d'échange et de transit sont bien réduits de plus de 10 000 véh./j.

En conclusion, le choix d'un tracé du GCO proche de l'agglomération permet de dégager sur l'A35 un « ballon d'oxygène » d'environ 30 000 véhicules/jour, qui peut être soit un gain net (en mettant en œuvre des mesures de restriction sur l'A35), soit un volume dont l'utilisation peut être contrôlée pour certains types d'usages (report suite aux extensions du tramway...). Ce volume représente 15% du trafic de la section la plus chargée (A35 au droit de Cronenbourg) et plus de 30% des sections d'entrée dans Strasbourg (A35 au droit d'Ostwald ou de Reichstett).

Soulagement fait du GCO :

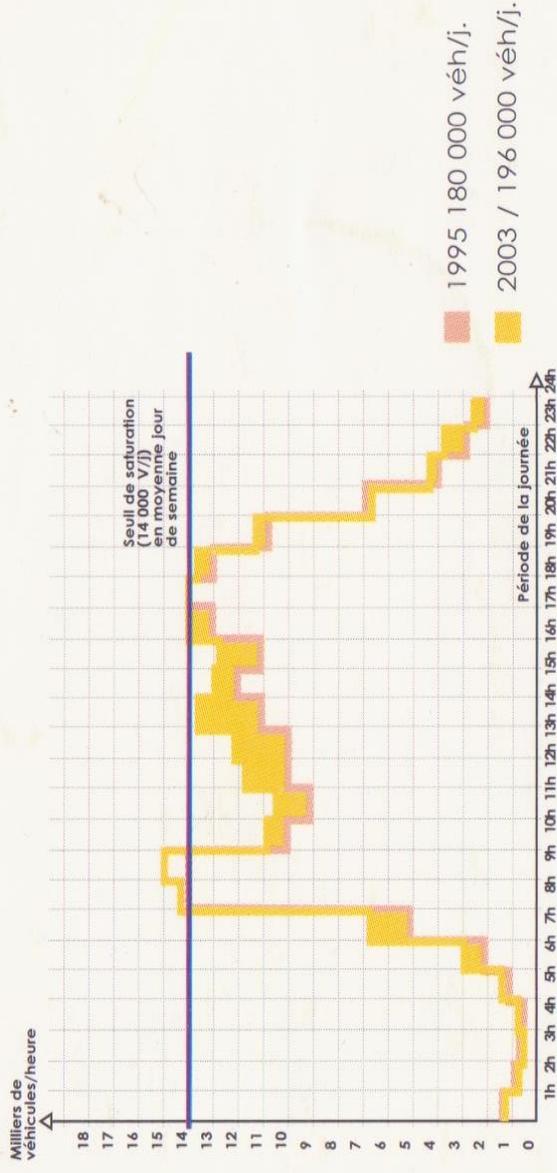


Effets du GCO en 2020 sur le trafic moyen journalier annuel (hyp. haute de trafic)

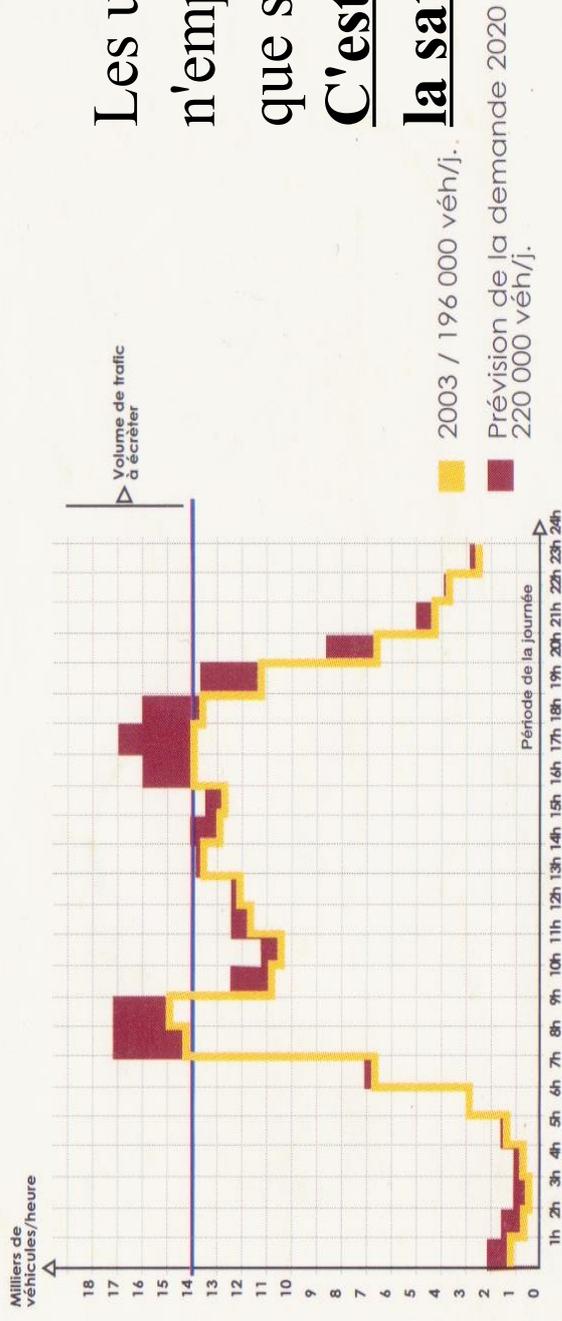


Synthèse des effets du projet à l'horizon 2020. (hypothèse haute de croissance des trafics)

Situation actuelle en jour ouvrable sur l'A35 Cronenbourg



Prévision de la demande 2020



Saturation A35 à
14 000v/h

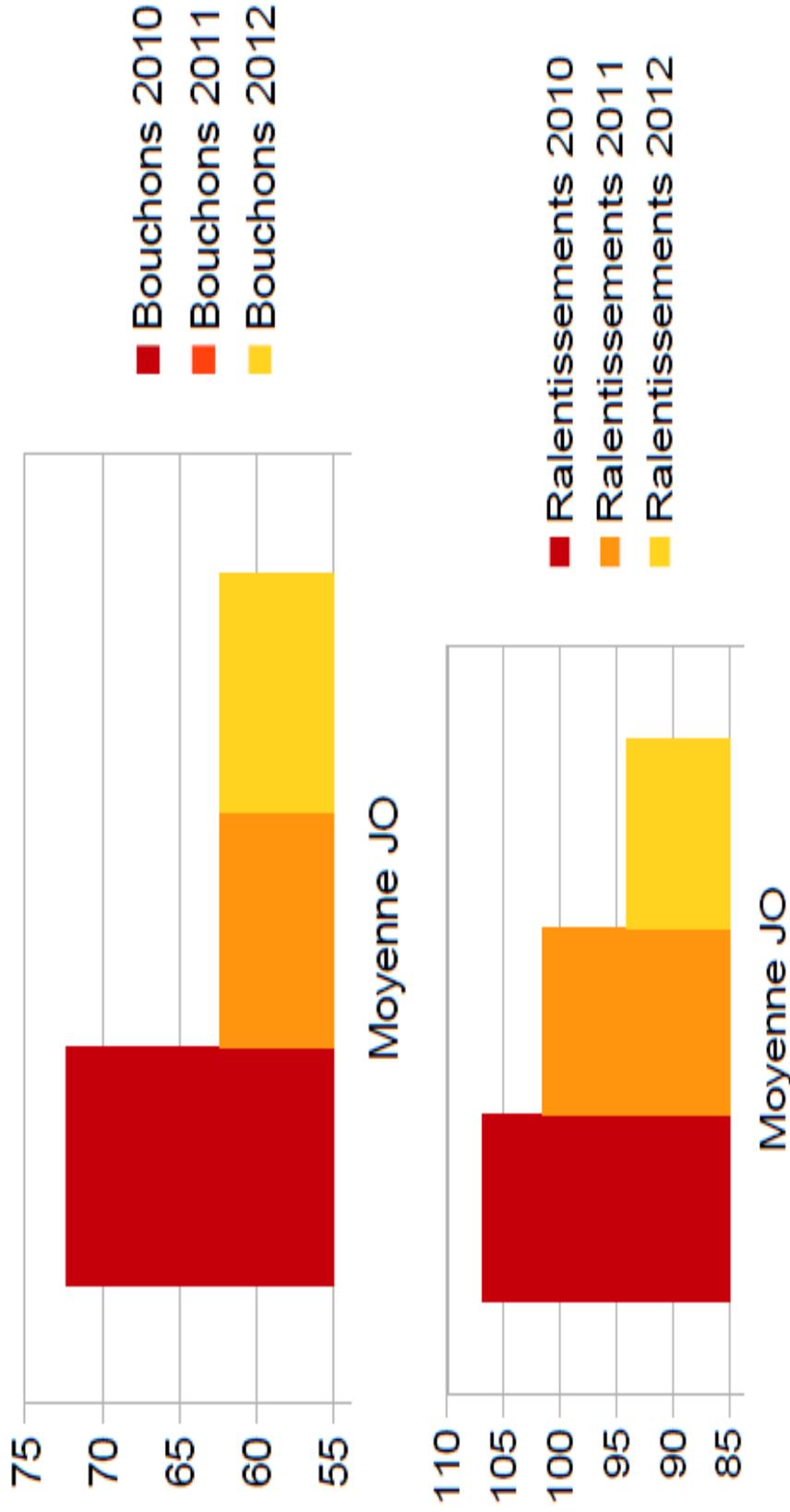
Les usagers
n'emprunteront le GCO
que si l'A35 est saturée !
**C'est la régulation par
la saturation !**

Extrait dossier de concertation DRE

Actualisation : rapport CGEDD

	TMJA 2010		HP du Matin			HP du Soir		
	Total	dont PL	sens N → S	sens S → N	total	sens N → S	sens S → N	total
A	133 000	13 000	5 166	4 198	9 364	4 192	5 239	9 431
B	180 000	13 600	6 521	6 477	12 998	6 575	5 666	12 241
C	167 000	13 300	6 578	5 827	12 405	5 671	5 639	11 310
D	140 000	12 700	4 923	5 599	10 522	5 305	4 085	9 390

(Le pourcentage de PL est homogène pour les points de mesure et varie de 8 à 10 %)



Concerne A4 + A35 + A351 en h.km par jour ouvrable

Actualisation rapport CGEDD (extraits des conclusions)

1. Scénario « PDU » intégrant les mesures complémentaires de renforcement du transfert modal de la voiture solo vers les autres modes ;
2. Scénario « GCO » seul ;
3. Scénario « GCO + PDU »

L'analyse des résultats par la mission conduit aux constats suivant :

- Le scénario 1 réduit le trafic sur l'A35 d'environ 10 % que ce soit en moyenne journalière ou aux heures de pointe. La baisse concerne essentiellement les VL et très peu les PL ;
- Le scénario 2 réduit un peu moins le trafic total, de 6 à 10 % en moyenne journalière mais davantage aux heures de pointe, de 9 à 12 %. En revanche, la baisse du trafic intéresse beaucoup plus le trafic PL (de -20 à -24 %) que le trafic VL ;
- Le scénario 3 cumule les effets des deux précédents et conduit à une baisse estimée de la circulation journalière totale de l'ordre de 14 %, et de 20 à 26 % des poids lourds. Aux heures de pointe, la baisse est de l'ordre de 15 à 20 %.
- Pour ce qui concerne le trafic sur le GCO, celui-ci est estimé, quel que soit le scénario, entre 26 000 et 30 000 véhicules par jour dont 4 700 à 5 200 PL.

Un raisonnement contestable...

1. Les études 2010-2012 montrent que les bouchons et les ralentissements – et donc le trafic et la pollution - diminuent...
2. Il semblerait logique d'extrapoler cette tendance vertueuse à 2025
3. Au lieu de cela, on projette une assez forte augmentation de trafic « au fil de l'eau » en 2025 et on compare avec les scénarios 2025 « PDU », « GCO », « GCO+PDU »
4. Cette « expertise » serait-elle une commande pour justifier, même faiblement, le GCO ?

Bilan PL

- Une majorité des PL circulant sur l'A35 chargent ou déchargent dans l'agglomération.
- Parmi ceux qui transitent, tous ne sont pas concernés par le GCO (destination pont Pflimlin ou zones d'activité sud : Benfeld, etc...)
- Le GCO est surtout utile pour les PL en transit qui se reportent d'Allemagne (env 2000 PL/j) pour échapper à la LKW Maut et qui n'apportent rien à notre économie
- Pour quoi le Kochersberg devrait-il sacrifier ses terres fertiles pour des camions dont personne ne veut ? Ne vaut-il pas mieux réduire la nuisance pour tous plutôt que la reporter ailleurs ?
- La priorité est de mettre en place l'écoredevance PL en Alsace et d'en mesurer les effets avant de prendre une décision sur un axe nord-sud

Bilan 2025 / 2010 !

1. L'Aspa indique que, pour respecter les préconisations européennes concernant les particules et les dioxydes d'azote, il faudrait diviser par 2 le trafic des grands axes, et notamment l'A35
2. Comparons donc les scénarios 2025 au trafic 2010

Rappel Trafic 2010 sur l'actuelle

A35

	TMJA 2010		HP du Matin		HP du Soir		
	Total	dont PL	sens N → S	sens S → N	sens N → S	sens S → N	total
A	133 000	13 000	5 166	4 198	4 192	5 239	9 431
B	180 000	13 600	6 521	6 477	6 575	5 666	12 241
C	167 000	13 300	6 578	5 827	5 671	5 639	11 310
D	140 000	12 700	4 923	5 599	5 305	4 085	9 390

(Le pourcentage de PL est homogène pour les points de mesure et varie de 8 à 10 %)

Moy. **155 000** 13 150

11 322

10 593

2025 : scénario GCO (à péage)

	TMJA		HP du Matin			HP du Soir		
	Total	dort PL	sens N → S	sens S → N	total	sens N → S	sens S → N	total
A	132 538	10 798	5 826	4 920	10 746	4 446	5 981	10 427
B	183 028	12 456	7 448	8 163	15 611	6 821	6 508	13 329
C	179 131	13 112	7 743	7 697	15 440	6 212	7 171	13 383
D	148 755	11 733	5 634	6 981	12 615	6 277	5 127	11 404

Tableau 3 : Situation 2025 de référence avec GCO à péage

Moy: 2025 160 863 12 025

13 603

12 136

Rappel 2010 155 000 13 150

11 322

10 593

2025/2010 **+3,8%** -8,6%

+20%

+14,6%

Surcroît de trafic dû au GCO

A35 2010	A35 2025 (sans GCO)	A35 2025 (avec GCO)	GCO	GCO + A35 (2025)	Compar 2025 (avec et sans GCO)
155 000	172 991	168 863	28 000	196 863	+ 23 872 (+13,8%)

2025: scénario PDU+GCO

	TMJA		HP du Matin			HP du Soir		
	Total	dont PL	sens N → S	sens S → N	total	sens N → S	sens S → N	total
A	125 598	10 405	5 370	4 504	9 874	4 414	5 408	9 822
B	168 260	12 352	6 818	7 455	14 273	6 445	5 806	12 251
C	166 025	12 858	7 073	6 989	14 062	5 811	6 567	12 378
D	136 710	11 159	4 931	6 262	11 193	5 699	4 838	10 537

Tableau 4 : Situation 2025 de référence avec mesures renforcées du PDU et GCO

Moy:
2025 149 148 11 694

12 350

11 247

Rappel 2010 155 000 13 150

11 322

10 593

2025/
2010 - 3,8% - 11%

+9,1%

+6,2%

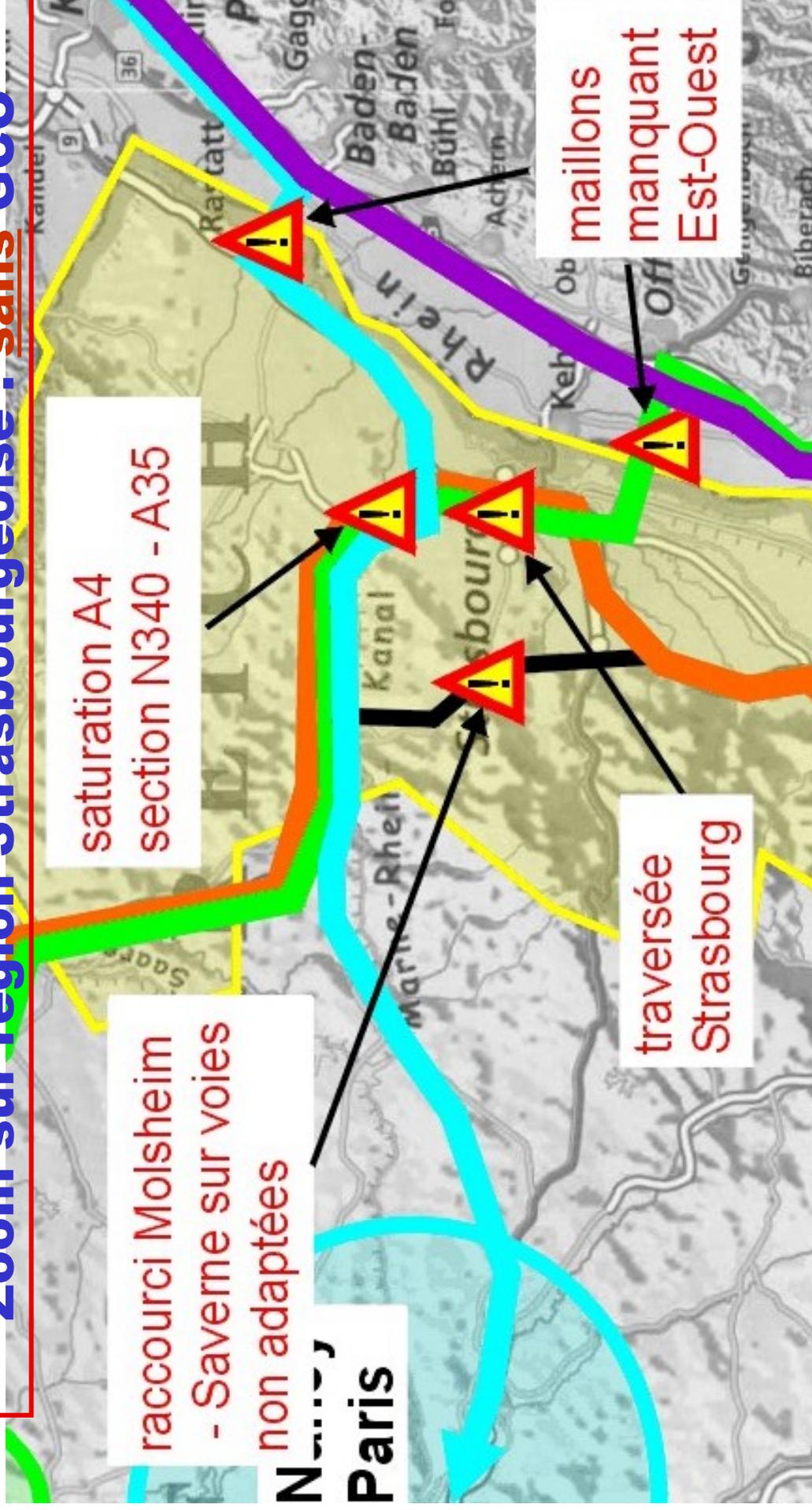
Tout ça pour ça !

- 600 à 700 M€ pour le GCO (combien d'argent public ?)
- 200 M€ d'argent public pour la requalification de l'A35
- Et tout ça pour obtenir, entre 2010 et 2025, une baisse du trafic de 3,8 % sur l'actuelle A35, transformée de surcroît en Bld urbain

Les « oublis » du CGEDD

- Pour que le GCO soit suffisamment emprunté, il faut que l'actuelle A35 soit saturée davantage et plus longtemps !
- Coût et rentabilité du GCO nouveau avec 26 000 à 30 000 vh/j contre 40 000 pour le projet initial (et pourtant Vinci a échoué)
- Le GCO amènera, via l'échangeur d'Ittenheim, 14 000 vh/j de plus sur l'autoroute de Haute-pierre = super bouchon W !
- Pas d'analyse des flux de grand transit
- Aucune analyse agricole et environnementale
- + de camions, + de bouchons, + de trafic = + de pollution !
- Solutions pour respecter les demandes européennes sur la réduction des pics de pollution (trafic – 50 %) ?

Zoom sur région Strasbourgeoise : sans GCO



- (5) Soulager l' A35
- (4) Réorganiser les accès à Strasbourg
- (1) Assurer la continuité de l'axe Nord Sud
- (2) Améliorer les liaisons entre villes moyennes

Zoom sur région Strasbourgeoise : avec GCO

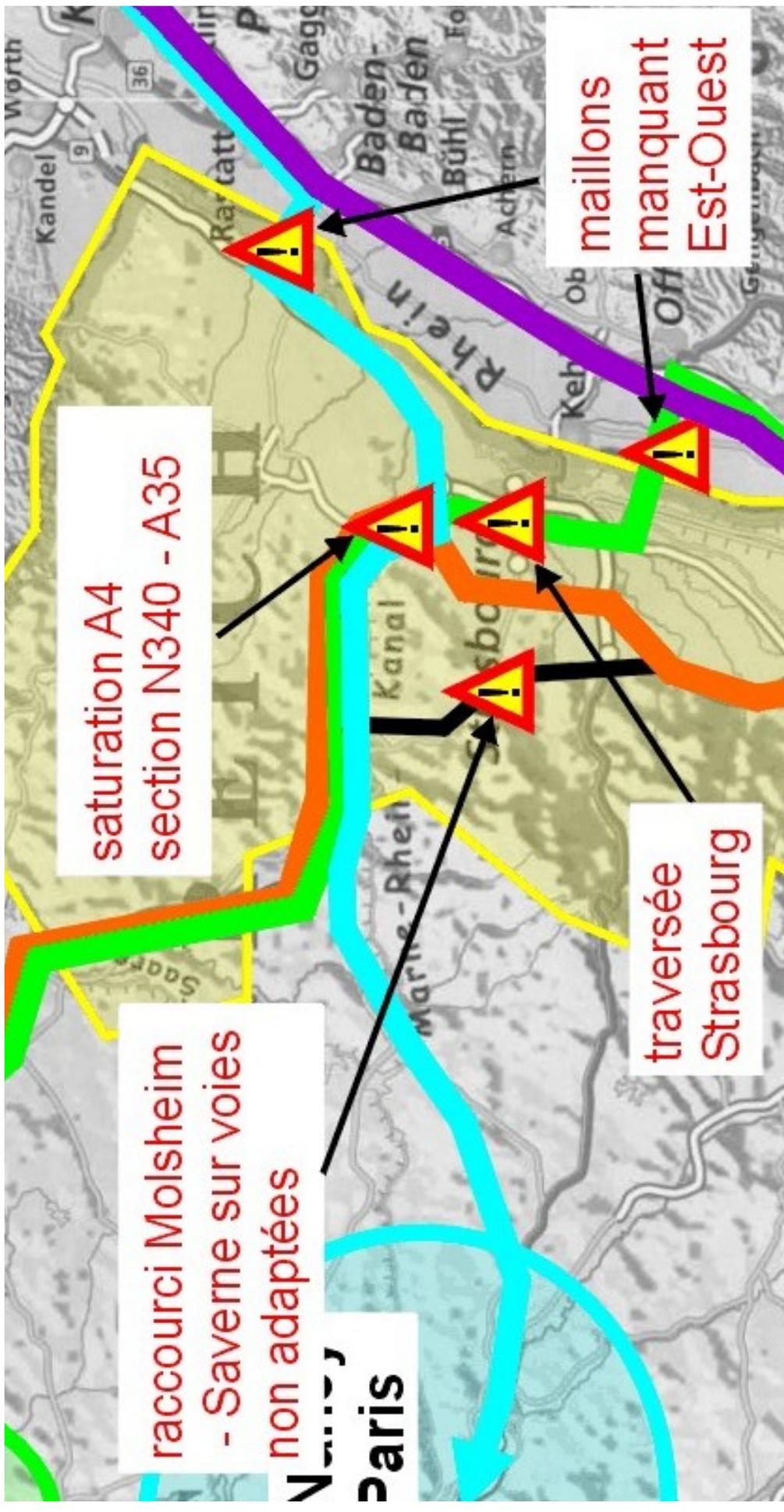
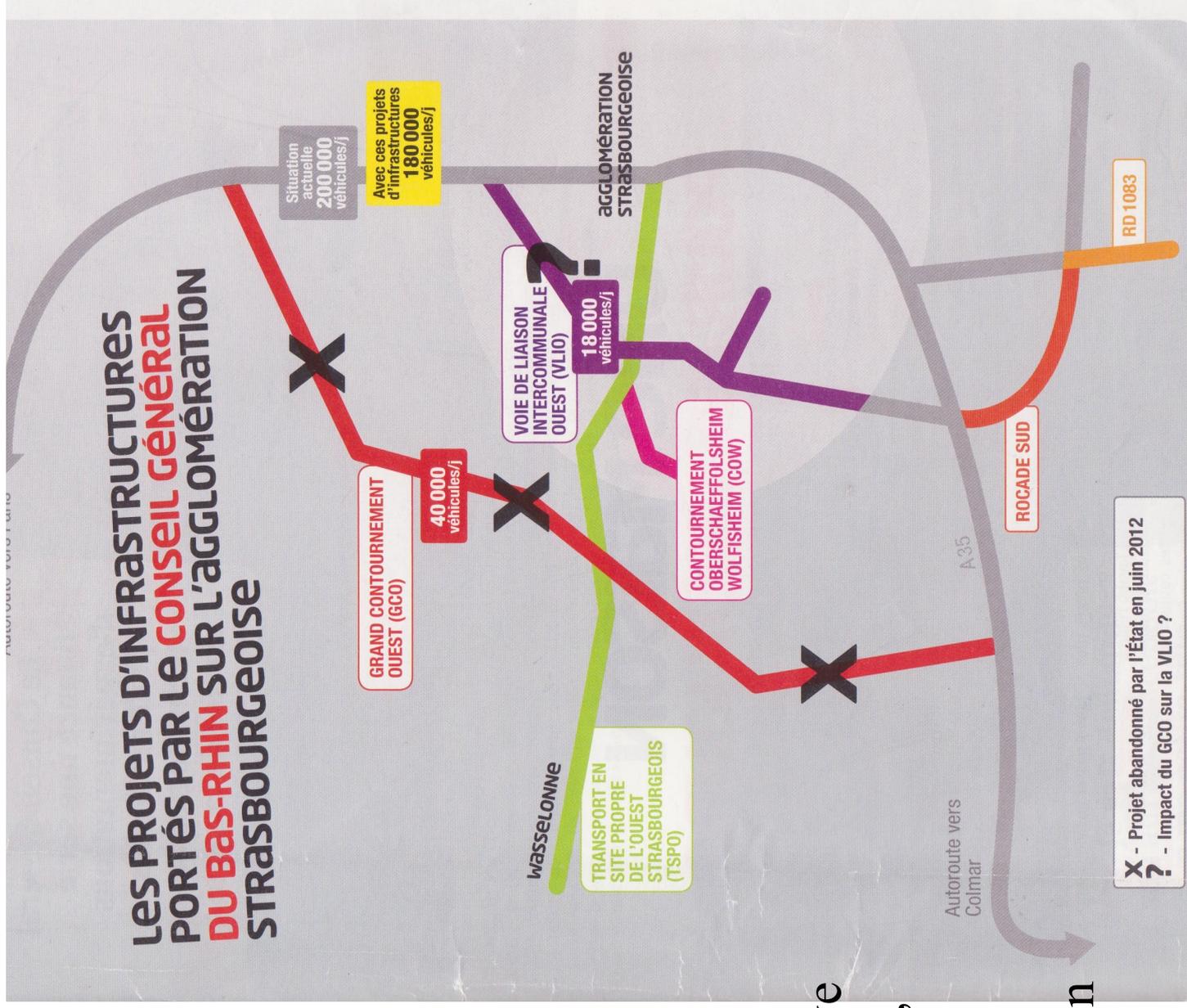


Planche extraite du magazine du conseil général du Bas-Rhin p25 septembre-octobre 2012

NB: noeud insoluble de l'A351. Le GCO amènerait 14 000 v/j supplémentaires sur cet axe

Pollution de l'air ?
Le GCO serait une tentative vaine de l'exporter ailleurs, tout en augmentant la pollution globale...
Réduire le diesel aurait bien plus d'impact...



Évaluation multicritère

Scénarios Critères	G.C.O.	G.C.O. + REQUALIFIC. A35	Tout « T.C. »	« MIXTE »
Coûts d'investissements	CCI: implosion à retardement CGEDD: GCO seul	CCI: apaisement! CGEDD: GCO+PDU	CGEDD: PDU seul Transit au cœur de l'agglo.	Les bonnes solutions sont là : C'est quand qu'on s'y met ? (partenariat CCI: livre blanc sur les mobilités)
Qualité de l'organisation des trafics routiers (GT)				
Impacts sur l'environnement				
Impacts sur l'évolution de l'urbanisation				
Cohérence orientations environnement et urbanisme			Répond aux objectifs : • Scoters • état	Ré
Difficultés de réalisation du scénario	Projet validé - DUP prouvé - Financement réduit	• Techniques • Juridiques • Politiques	Pas de consensus sur une politique TC	Retour arrière processus d'études

FAVORABLE

Moyen / passable

DEFAVORABLE

Rapport DURON (commission « mobilités 21 »)

A 355 Grand Contournement Ouest de Strasbourg (GCO)

Autoroute à 2x2 voies élargissable à 2x3, d'une longueur de 24 km, le projet déclaré d'utilité publique de Grand Contournement Ouest de Strasbourg (GCO) doit permettre d'assurer la continuité de l'axe Nord Sud alsacien en évitant l'agglomération strasbourgeoise, et d'améliorer les relations entre les villes moyennes alsaciennes situées au nord et au Sud de Strasbourg.

Le projet apparaît aujourd'hui controversé et soulève de nombreuses interrogations quant à sa pertinence comme réponse aux problèmes que rencontre l'agglomération de Strasbourg. Dans ce contexte, après analyses comparatives des enjeux nationaux des différents projets, la commission considère qu'il n'est pas possible de retenir le projet dans la catégorie des premières priorités. Elle le classe à ce stade dans les secondes priorités quel que soit le scénario financier considéré.

Les enjeux majeurs pour l'agglomération

- Le barreau CUS NORD – CUS SUD : où ?
- L'avenir de l'A35 ?
- La place de la voiture dans l'agglomération ?
- Péage : où ?
- Ecoredevance : quand et sur quels axes, à quel coût ?
- Comment faire baisser l'autosolisme venant des zones péri-urbaines et qui génère le flux encombrant la ville ?

GCO : il vous en donne davantage.... Davantage de camions, de bouchons et de pollution !

Qui a dit : "avec le GCO, les pendulaires reprendraient leur voiture"; "le contournement est une solution archaïque", "en trompe l'oeil", "fondée sur un pseudo-bon sens"; **"le transfert de nuisances n'est plus possible dans des territoires comme le nôtre"** ? C'est Roland Ries, le Maire de Strasbourg, qui livrait une analyse très lucide dans un article de l'Express d'octobre 2008. Retrouvez votre clairvoyance, M. le Maire ! Ne devenez pas un de ces élus qui flatte l'électorat en cautionnant les mensonges de lobbies très puissants qui ont réussi à populariser l'idée trompeuse que "GCO = désengorgement". En 2008, vous avez été élu en ayant le courage de dire la vérité sur ce dossier. Si, comme vous en avez la conviction, "le GCO est une mauvaise réponse à une bonne question", vous ne pouvez pas vous renier. Ce n'est pas en noyant la "mauvaise réponse" dans quelques bonnes qu'on traite les problèmes. Au contraire, on les aggrave...

Davantage de camions :

Il suffirait donc de rebaptiser le GCO en A35 et de l'intégrer dans "un pacte global" pour qu'il se pare de toutes les vertus. La seule "utilité" de ce contournement sera de transformer l'Alsace en couloir à camions nord-sud, ces mêmes camions qui se reportent d'Allemagne uniquement pour échapper à la taxe allemande, car le GCO n'est pas sur le tracé des autres flux de grand transit. Et on attend toujours l'écoredevance équivalente promise à l'Alsace depuis maintenant 8 ans et sur laquelle les gouvernements successifs rivalisent de faiblesse et d'incohérence. Pas d'écoredevance et un couloir à camions en prime : c'est la double peine pour notre région - avec hélas la bénédiction d'une partie de nos élus. Ces camions de transit qui n'apportent que nuisances et aucun bénéfice à notre économie, et dont personne ne veut, pourquoi le Kochersberg devrait-il les subir et sacrifier ainsi 280 hectares de ses terres fertiles, si vitales pour notre avenir à tous ? L'intérêt général commande de réduire les nuisances pour tous (écoredevance) plutôt que de les déplacer (GCO).

Davantage de bouchons :

Nous avons pris le temps de lire le rapport des deux experts. Comme nous le présentions, vu leur cursus (ingénieurs des ponts) et les pressions à l'origine de cette commande, ils proposent un GCO, maquillé et accompagné pour le rendre présentable. La réduction de l'emprise de 300 ha à 280 ha, le scénario "GCO+PDU", ne tromperont que ceux qui veulent se laisser tromper. C'est toujours le même cadeau empoisonné mais avec un joli ruban. Ce rapport confirme aussi ce que nous craignons : **pour que le GCO, à péage, soit suffisamment emprunté et donc puisse espérer être rentable, il faut saturer encore davantage l'actuelle A35**, en réduisant sa capacité ! Le GCO amènera de surcroît 14 000 vh/j en plus sur l'autoroute de Hautepierre. On voit d'ici la tête des artisans et chefs d'entreprise qui ont besoin que leurs véhicules utilitaires circulent aisément sur ces axes internes à la communauté urbaine. La CCI leur avait promis le désengorgement et ils seront encore davantage englués dans les bouchons ! Alors même que, de l'avis des experts, le trafic et les encombrements avaient baissé ces dernières années et ce sans GCO !

Davantage de pollution :

Des bouchons plus denses et plus longtemps sur l'actuelle A35 et sur l'autoroute de Hautepierre, davantage de camions de transit en Alsace... Le GCO ne peut pas réduire la pollution dans l'agglomération. En augmentant le trafic global, il va au contraire l'aggraver.

Et que devient donc le rapport Duron de juin 2013, rédigé par la commission mobilités 21

composée d'élus de tous bords ? Ce rapport avait mis en doute la pertinence du GCO et l'avait estimé "non-prioritaire". Pourquoi n'a t-il pas eu, tout comme l'expertise TTK d'ailleurs, les honneurs d'une restitution officielle à Strasbourg ?

Notre collectif refusera toujours de sacrifier le Kochersberg, Strasbourg et l'Alsace aux seuls intérêts d'un lobbying aveugle. Continuons à oeuvrer ensemble pour les solutions efficaces à soulager l'agglomération, la condition indispensable étant l'abandon du GCO qui ne ferait qu'aggraver la situation.

Luc HUBER, pour le collectif GCO NON MERCI, décembre 2013



alsace nature

8 rue Adèle Riton - 67000 Strasbourg
tél : 03.88.37.07.58 - email : siegerregion@alsacenature.org