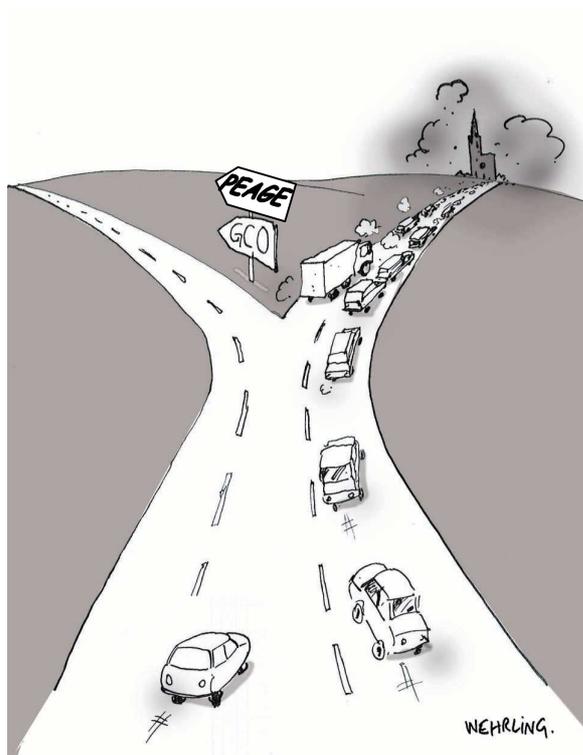


**CONTRIBUTION À L'EXPERTISE CGEDD**



**COLLECTIF GCO NON MERCI**



Le collectif « GCO non merci », élus, agriculteurs, associations  
Aux Ingénieurs Généraux du CGEDD

## CONTRIBUTION DU COLLECTIF « GCO NON MERCI » A LA MISSION D'EXPERTISE

*Notre contribution prend la forme d'éléments de réponse à la lettre de mission que M. le Ministre des Transports a confiée au CGEDD. Nous reprenons les termes de cette lettre en y intercalant paragraphe par paragraphe en « Italique bleu » nos éléments de réponse. En annexe, vous trouverez les pièces, pour la plupart extraites de documents officiels, auxquelles nous faisons référence.*

L'agglomération de Strasbourg est traversée du nord au sud par l'autoroute A35. Cet axe connaît une augmentation continue de son trafic et rencontre des problèmes quotidiens toujours plus importants de congestion. Ces derniers ont pour corollaires un impact accru sur la qualité de vie des habitants des quartiers situés à proximité, une dégradation des conditions de sécurité sur l'axe mais aussi sur le réseau secondaire, ainsi qu'une perte d'attractivité économique de certains bassins d'emploi.

*Nous sommes d'accord sur le constat de congestion, en notant quand-même que les villes les plus attractives économiquement sont aussi, en général, celles qui sont les plus congestionnées (ex : Paris, Nantes, Lyon, etc.)<sup>1</sup>. Nous constatons toutefois que le trafic est stable, voire en légère diminution, depuis plusieurs années. Les encombrements se produisent aux heures de pointe (environ 4h par jour et 2 jours par semaine : les mardis et jeudis hors vacances scolaires)<sup>2</sup>. Le problème est donc de toute évidence le flux pendulaire domicile/travail reliant la zone péri-urbaine à l'agglomération, avec des usagers utilisant leur voiture essentiellement en solo. **Toute solution qui ne cherchera pas à traiter cette cause principale est d'avance vouée à l'échec**<sup>3</sup>.*

Face à cette situation, les précédents Gouvernements ont promu le projet d'autoroute A355 – Grand Contournement Ouest de Strasbourg (GCO), d'une longueur de 24 km, dont l'objectif principal est de constituer un itinéraire nord-sud d'un bon niveau de service facilitant les relations entre les agglomérations alsaciennes de Haguenau, Saverne, Molsheim, Sélestat, en évitant le passage systématique par Strasbourg.

*Nous regrettons, avec les agriculteurs, le sacrifice inutile d'environ 300 ha de terres des plus fertiles de France<sup>4</sup>.*

*Une enquête ménages-déplacements montre que les liaisons entre les villes moyennes concernées par le GCO sont le fait d'une toute petite minorité d'usagers<sup>5</sup>.*

*Suite aux cahiers d'acteurs de 2005, le Préfet a accepté, pour départager des acteurs aux positions souvent opposées, de commander une expertise indépendante (étude TTK). Cette étude a été financée par l'État et alimentée par les chiffres fournis par la DRE de l'époque. Ses conclusions montrent clairement la non opportunité du GCO et mettent en avant un scénario « mixte » (transports collectifs et aménagements routiers), bien plus efficace et bien moins impactant<sup>6</sup>.*

*Cette étude n'a jamais été véritablement prise en compte par les pouvoirs publics et les grands élus promoteurs du projet. Nous ne pouvons pas admettre l'attitude qui consiste à accepter un arbitrage et ne pas tenir compte de ses conclusions. Nous demandons encore aujourd'hui aux autorités, grands élus et promoteurs du projet, d'organiser avec l'expert des séances de présentation et de restitution des résultats (éventuellement remis à jour) de cette expertise.*

*La vallée du Rhin dispose déjà de deux autoroutes, l'une rive gauche, l'A35, et l'autre rive droite : l'A5 allemande<sup>7</sup>.*

*L'autoroute allemande est en chantier et sera bientôt à 2x3 voies. Personne en Alsace ne souhaite que le trafic international bascule du côté alsacien<sup>8</sup>.*

*De plus, l'analyse de TTK des flux de grand transit montre que le GCO n'est pas pertinent pour ces flux<sup>9</sup>.*

<sup>1</sup> Étude Tom Tom

<sup>2</sup> Étude trafic

<sup>3</sup> CP du collectif 6 juin 2012

<sup>4</sup> dossier de presse FDSEA, jeunes agriculteurs et chambre d'agriculture

<sup>5</sup> Enquête ménages - déplacements (pièce D2 page 41 du dossier d'EP)

<sup>6</sup> Étude TTK (pages 50 et 51)

<sup>7</sup> Plan du Rhin supérieur avec les 2 autoroutes

<sup>8</sup> Enjeux du Bienwald

Ce nouvel axe a été conçu pour compléter le réseau routier existant de la métropole strasbourgeoise, essentiellement structuré en étoile autour de Strasbourg, réduire la congestion, la pollution atmosphérique et l'insécurité routière et enfin améliorer l'attractivité locale. La réalisation de ce projet devait s'accompagner d'un projet de requalification de l'autoroute A35 dans la traversée de l'agglomération strasbourgeoise ainsi soulagée, pouvant conduire à consacrer une voie de circulation aux transports collectifs. Ce projet a été déclaré d'utilité publique le 23 janvier 2008.

*L'enquête publique montre que le GCO n'est pas destiné à soulager l'A35 (-4,6%)<sup>10</sup>.*

*Et surtout, la conclusion de la commission d'Enquête Publique précise que « le désengorgement n'est pas l'enjeu ni l'objectif du GCO »<sup>11</sup>.*

*Bien au contraire, du fait du GCO, un bouchon majeur et insoluble serait créé sur l'A351. En effet, l'axe RD1004 - RN4 – A351 (autoroute de HautePierre) est déjà très encombré aux heures de pointe. Sur cet axe doit prochainement passer le TSPO<sup>12</sup> (transport en site propre ouest effectué par des bus à haut niveau de service), déboucher le COW (Contournement Oberschaeffolsheim - Wolfisheim) et, de surcroît y est prévu un échangeur avec la future VLIO. Le GCO, s'il se fait, amènera via l'échangeur d'Ittenheim, 14 000 véhicules supplémentaires par jour sur le même axe<sup>13</sup>. **La situation deviendra d'évidence inextricable et le GCO, qui devait pourtant « améliorer les accès à Strasbourg », contribuera fortement à la création d'un nouveau - et sans doute le plus gros - bouchon strasbourgeois...***

*Pour ce qui est de la requalification de l'A35, le tableau des conclusions de TTK montre que ce projet est irréaliste<sup>14</sup>. Pour contraindre des usagers à emprunter un GCO qui n'est pas sur leur tracé naturel, **il faut maintenir l'A35 saturée ! Le scénario GCO + requalification de l'A35 est basé sur une « régulation par la saturation » !***

*Nous rappelons d'ailleurs que cette requalification n'est pas dans la DUP du GCO (voir<sup>11</sup>).*

*La CUS a besoin de l'A35 ne serait-ce que comme barreau CUS nord - CUS sud. L'A35 doit garder impérativement sa vocation de passage mais il faut la soulager du flux radial venant de l'agglomération qui la cisaille. Des solutions ont été proposées (ponts et voiries parallèles à l'A35)<sup>15</sup>.*

*L'étude de TTK propose elle aussi une « séparation des flux » sur l'A35, seule solution réaliste pour « soulager » celle-ci<sup>16</sup>.*

*Le vrai débat pour Strasbourg est celui de l'avenir de l'A35.*

*Concernant la pollution, ce n'est pas en la déplaçant qu'on la réduira. En augmentant le trafic global, le GCO augmentera aussi la pollution de fond. D'ailleurs, comment le GCO pourrait-il réduire cette pollution dans l'agglomération strasbourgeoise puisqu'il n'a quasiment pas d'effet de soulagement de trafic sur l'A35 et que de surcroît il créera un nouveau bouchon sur l'A351?*

*En outre, les vents dominants venant de l'ouest, une partie de la pollution du GCO reviendra dans l'agglomération. Ne vaut-il pas mieux réduire les nuisances pour tous plutôt que de vouloir - vainement comme on l'a vu - les exporter ailleurs, d'autant plus que de nombreuses communes sur le tracé ont déjà largement leur part de pollution du fait du trafic pendulaire saturant leurs rues principales aux heures de pointe ?<sup>17</sup>*

<sup>9</sup> Étude TTK (pages 26-27 et 40-41)

<sup>10</sup> Enquête publique pièce C (pages 27 et 28)

<sup>11</sup> Enquête publique (conclusion)

<sup>12</sup> Projet de TSPO

<sup>13</sup> Trafic sur l'A351

<sup>14</sup> Rapport TTK (page 48)

<sup>15</sup> ADEUS séparation des flux sur l'A35

<sup>16</sup> Rapport TTK séparation des flux sur l'A35

<sup>17</sup> Études pollution

En juillet 2009, le précédent Gouvernement a décidé le lancement de la procédure d'attribution du contrat de concession de la conception, de la construction, de l'élargissement, de l'entretien, de l'exploitation et de la maintenance de l'autoroute A355. La procédure a permis d'aboutir en janvier 2012 à la désignation d'un groupement dont Vinci Concessions était le mandataire comme concessionnaire pressenti.

L'actuel Gouvernement s'est vu contraint de retirer la qualité de concessionnaire pressenti au groupement à la suite des difficultés rencontrées par celui-ci pour réunir le financement nécessaire à la réalisation de l'opération. Par ailleurs, il n'a pas paru possible à l'État de se retourner vers les autres offres car celles-ci n'étaient pas acceptables, que ce soit pour des raisons de coût ou de partage des risques entre le concédant et le concessionnaire. Ainsi la procédure de dévolution du contrat de concession ouverte en juillet 2009 a dû être clôturée.

*Nous considérons qu'en tout état de cause, le GCO ne sera pas rentable. D'autres exemples (tunnel Maurice Lemaire, autoroute A65...), ainsi que l'échec de VINCI à boucler le financement du GCO, nous le démontrent<sup>18</sup>. Le risque sera que l'argent public vienne, in fine, massivement renflouer le concessionnaire et ce au détriment des investissements efficaces pour soulager le trafic<sup>19</sup>.*

*Pourtant, les collectivités territoriales ont toutes indiqué qu'elles ne financeraient pas le GCO.<sup>20 21 22</sup>*

Si la nécessité de résoudre les problèmes de transports routiers dans la périphérie de l'agglomération strasbourgeoise fait consensus, force est de constater que la réponse qu'apportait le GCO demeure un sujet de débat. En tout état de cause, il convient de poser clairement les termes du double enjeu : d'une part, assurer le transit nord-sud de l'Alsace par une voie autoroutière adaptée qui ne fasse pas perdurer tous les inconvénients actuels qui pèsent sur l'agglomération strasbourgeoise et, d'autre part, améliorer la desserte de proximité de Strasbourg, notamment en poursuivant les efforts en matière de transports en commun combinés. Compte tenu de l'importance de ces enjeux; il est nécessaire, pour éclairer pleinement les décisions à venir, de disposer d'une analyse de la situation actuelle et des différentes solutions de transport envisageables.

*Rappelons que contrairement à l'Hafraba (liaison Hambourg - Francfort -Bâle ) qui passe, côté allemand, par le Rhin supérieur, Strasbourg n'est pas sur l'axe nord-sud majeur. Personne ne souhaite que le trafic PL de transit de cette Hafraba bascule du côté alsacien. A l'heure où une écotaxe PL doit se mettre en place pour, entre autres objectifs, éviter les reports du côté alsacien des PL qui fuient la LKW Maut, l'Alsace n'a certes pas besoin d'un nouvel axe nord-sud. Les études disponibles montrent que sur les 17 000 PL circulant chaque jour sur l'A35 à hauteur de Strasbourg, les 3/4 chargent ou déchargent en ville et n'emprunteront jamais un éventuel GCO. Le report annoncé du trafic poids lourds de l'A35 sur le GCO pose des problèmes insolubles. Les promoteurs du GCO envisagent une interdiction de transit. Comment comptent-ils faire la différence entre les véhicules à destination ou en provenance de l'agglomération ? Avec quels moyens réprimer les contrevenants ? Comment contraindre des véhicules à prendre un GCO à péage lorsque, en dehors des heures de pointe, l'itinéraire plus court, non encombré et sans surcoût (hors taxe PL) s'offre à eux ?*

*Nous estimons que le GCO ne sera emprunté que si on maintient délibérément l'A35 à un niveau de saturation dissuasif, ce qui serait un comble pour un projet qui se propose de « soulager l'A35 »<sup>23</sup>.*

*La seule façon de soulager l'A35 au droit de Strasbourg est d'éviter le cisaillement des flux de circulation. La séparation des flux de trafic nord-sud et ouest-est proposée dans le « scénario mixte » de l'étude TTK nous semble le plus à même de conserver à l'A35 sa vocation historique d'axe nord-sud en évitant son encombrement dans la section médiane traversant l'agglomération. L'allègement du trafic obtenu permettrait d'accueillir le flux minoritaire « nord-sud alsacien » sans mener à l'engorgement. Le flux pendulaire devra, par ailleurs, être réduit à la source<sup>24</sup>.*

*Enfin, nous regrettons l'absence d'un véritable schéma régional des transports et des déplacements.*

*Le GCO est un sujet de débat, cependant de nombreuses pressions politiques et un lobbying intense de certains milieux économiques parfois de bonne foi mais informés superficiellement du dossier, ont souvent occulté un vrai débat<sup>25</sup>.*

<sup>18</sup> Exemples du tunnel Lemaire, de l'A65,...

<sup>19</sup> la collectivité devrait payer

<sup>20</sup> Textes du CR

<sup>21</sup> du CG67

<sup>22</sup> de la CUS

<sup>23</sup> Comparaisons des analyses TTK

<sup>24</sup> Appel des maires à Breuschwickersheim

<sup>25</sup> Demandes répétées de débat et d'audience du collectif sans aucun succès

*Nous rappelons que lors de la construction du tramway à Strasbourg, les commerçants étaient contre le tram et la piétonisation du centre-ville. Ils étaient pour la voiture au centre-ville. Les mêmes sont aujourd'hui pour le GCO<sup>26</sup>.*

Dans ce cadre, je souhaite confier au Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) une mission qui devra, sur la base des différentes analyses menées tant par l'État que par les collectivités concernées, dresser dans un premier temps un constat objectif des difficultés de déplacement rencontrées et, dans un deuxième temps, examiner les solutions envisagées ainsi que leurs pertinences par rapport aux objectifs rappelés précédemment ainsi qu'aux attentes qui s'expriment localement.

*Nous ne comprendrions pas que la présente mission d'expertise « ignore » le rapport TTK à l'instar du comportement « scandaleux » adopté par les décideurs et milieux économiques jusqu'à présent. Nous comprenons les attentes légitimes des entreprises et des artisans, tout en nous étonnant que les horaires de travail ne soient pas mieux adaptés aux contraintes de circulation<sup>27</sup>.*

*Nous demandons d'agir sur les causes principales de la création des bouchons, et parmi celles-ci, le flux pendulaire des « auto-solistes » aux heures de pointe. Certaines Régions d'Europe ont trouvé des solutions avec la mise en place de parking relais au bord des autoroutes ou de péages urbains. Ailleurs, des entreprises éco-citoyennes incitent financièrement leur personnel à limiter les déplacements seuls en voiture.<sup>28</sup> Ainsi, des plans de déplacements d'entreprise plus ambitieux et bien négociés pourraient largement contribuer à éviter qu'aux heures de pointe, les véhicules utilitaires nécessaires au bon fonctionnement des entreprises ne soient englués dans les bouchons provoqués par les véhicules des salariés (« cols blancs ») des mêmes entreprises. On peut également envisager la régulation aux heures de pointe du trafic de grand transit par arrêté<sup>29</sup> tout en étant réservé sur son application.*

Ces réflexions nécessiteront notamment une actualisation des études de trafics disponibles, en veillant à distinguer les trafics de proximité et ceux en transit dans l'agglomération. Il conviendra enfin d'associer à la réflexion l'ensemble des acteurs locaux concernés.

*Nous demandons une réflexion commune avec recherche de consensus plutôt que d'être juste « associés » avec les acteurs locaux concernés. Pourquoi ne pas réaliser ce qui fait consensus plutôt que de dépenser inutilement du temps, de l'argent et de l'énergie sur ce qui divise ?*

*C'est le sens des demandes du collectif depuis de nombreuses années: **priorité aux solutions alternatives, prise en compte du rapport TTK.***

*Enfin, nous savons que le prix du pétrole va augmenter, que des solutions innovantes devront être trouvées, c'est la raison pour laquelle nous demandons que le GCO, qui relève d'une vision obsolète des mobilités, ne soit pas construit (voir<sup>24</sup>). Les bonnes terres agricoles seront indispensables pour nourrir la population dans les années à venir. Les sacrifier pour une autoroute qui ne résoudra pas les problèmes est une insulte à l'avenir(voir<sup>4</sup>).*

Le Collectif « GCO NON MERCI ».

<sup>26</sup> Lorsque l'histoire bégaie (Article de presse JC Lambert)

<sup>27</sup> Témoignage d'un chef d'entreprise

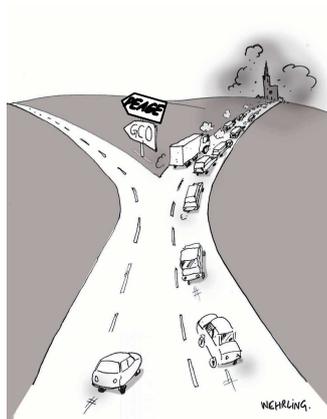
<sup>28</sup> Aide financière des entreprises via les PDE

<sup>29</sup> Écrêter le trafic (Article de presse JC Lambert)

## LISTE DES ANNEXES

- 1 Étude Tom Tom
- 2 Étude trafic
- 3 CP du collectif 6 juin 2012
- 4 dossier de presse FDSEA, jeunes agriculteurs et chambre d'agriculture
- 5 Enquête ménages - déplacements (pièce D2 page 41 du dossier d'EP)
- 6 Étude TTK (pages 50 et 51)
- 7 Plan du Rhin supérieur avec les 2 autoroutes
- 8 Enjeux du Bienwald
- 9 Étude TTK (pages 26-27 et 40-41)
- 10 Enquête publique pièce C (pages 27 et 28)
- 11 Enquête publique (conclusion)
- 12 Projet de TSPO
- 13 Trafic sur l'A351
- 14 Rapport TTK (page 48) - limitations de vitesse
- 15 ADEUS séparation des flux sur l'A35
- 16 Rapport TTK séparation des flux sur l'A35
- 17 Études pollution
- 18 Exemples du tunnel Lemaire, de l'A65,...
- 19 la collectivité devrait payer
  - 20 Textes du CR,
  - 21 du CG67,
  - 22 de la CUS
- 23 Comparaisons des analyses TTK
- 24 Appel des maires à Breuschwickersheim
- 26 Lorsque l'histoire bégaie (Article de JC Lambert)
- 27 Témoignage d'un chef d'entreprise
- 29 Écrêter le trafic (Article de JC Lambert)

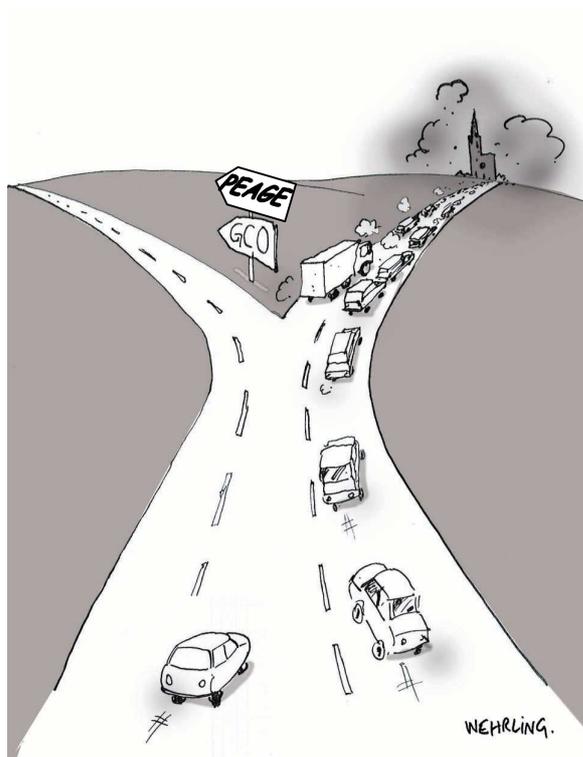
Divers



**COLLECTIF GCO NON MERCI**

*Le site <http://gcoventenheim.free.fr>  
a été créé en juin 2006 par un « concerné ».  
C'est plus un site archives qu'un site de synthèse.  
Il est possible de télécharger les documents officiels.*

**ETUDE TOM-TOM**



**COLLECTIF GCO NON MERCI**

## Les villes les plus embouteillées.

A en croire, les études publiées par l'INRIX (1) et les GPS TomTom (2), Nantes et Paris seraient les villes où vous avez le plus de chance de rester immobilisé dans un bouchon. Les villes méditerranéennes semblent en revanche épargnées.

Nantes, N°1 du classement des embouteillages selon les GPS TomTom.

Nantes serait la ville où la circulation est la plus difficile parmi toutes les villes françaises de plus de 100 000 habitants : 42,3% des routes nantaises sont congestionnées chaque jour sur le réseau principal. Orléans et Toulouse complètent le podium selon une étude réalisée via les GPS TomTom.

Nantes n'est pas la seule ville mal classée dans l'Ouest de la France. Brest (8ème) et Caen (10ème) ne sont pas plus brillantes. En revanche, si vous décidez d'habiter Rennes (35ème) ou Angers (34ème) vous rencontrerez plus de fluidité sur les routes.

Les villes bordant la Méditerranée se montrent moins embouteillées que leurs consœurs. Marseille et Montpellier n'arrive qu'en 13ème et 22ème position alors qu'à en croire leurs habitants, il s'agit des villes les moins fluides de France ! Perpignan, Aix-en-Provence et Nîmes apparaissent quant à elles dans le bas du classement.

Paris, Lyon, Lille : trio de tête des villes les plus congestionnées selon l'INRIX.

Alors que la ville n'occupe une étonnante 12ème place dans le palmarès réalisé par TomTom, l'INRIX la place gagnante devant les deux grandes métropoles lilloises et lyonnaises. La société américaine spécialisée dans l'info-traffic complète son étude en précisant le jour et les horaires où il vaut mieux emprunter les transports en commun et laisser sa voiture à la maison. **Qu'elle que soit sa ville d'habitation, il est préférable d'éviter les plages horaires suivantes : le mardi entre 8 heures et 9 heures et le vendredi entre 17h et 18h.**

- Meilleur jour de circulation : lundi
- Meilleur matinée : vendredi
- Meilleure plage horaire de circulation : lundi de 6 à 7 heures

A noter que huit des dix pires points noirs en Europe se situent en Île-de-France !

Le classement des villes les plus embouteillées selon l'INRIX :

- 1- Paris
- 2- Lyon
- 3- Lille
- 4- Limoges
- 5- Bordeaux
- 6- Rouen
- 7- Marseille
- 8- Grenoble
- 9- Nantes
- 10- Poitiers
- 11- Strasbourg**
- 12- Toulouse
- 13- Reims
- 14- Montpellier
- 15- Amiens
- 16- Rennes
- 17- Toulon

18- Clermont-Ferrand

19- Nice

20- Nancy

21- Metz

22- Caen

23- Le Havre

24- Orléans

25- Dijon

26- Tours

27- Besançon

(1) L'INRIX est un fournisseur d'informations de trafic haute précision et de services au conducteur. Etude "les villes les plus embouteillées" réalisée du 1er août 2009 au 31 juillet 2010 et reposant sur l'analyse de données provenant de véhicules d'étude équipés de GPS notamment des taxis, des navettes d'aéroport, des camionnettes de livraison, des poids-lourds...

(2) L'étude TomTom recense les vitesses réelles de circulation, compilées ces deux dernières années, grâce aux 5,5 millions d'utilisateurs de TomTom en France. Les informations de conduite sont envoyées, de manière anonyme, à chaque fois qu'un usager connecte son GPS au serveur gratuit du fabricant. Période analysée : septembre 2008 à septembre 2010.

## Europe

Rank	City	Country	Congestion	Morning peak	Evening peak	Highways	Non-Highways
1	Istanbul	Turkey	57%	84%	125%	61%	54%
2	Warsaw	Poland	45%	93%	91%	43%	49%
3	Marseille	France	42%	86%	80%	24%	54%
4	Palermo	Italy	40%	69%	65%	30%	50%
5	Rome	Italy	34%	81%	61%	27%	37%
6	Paris	France	34%	71%	65%	33%	34%
7	Stuttgart	Germany	33%	61%	70%	33%	34%
8	Brussels	Belgium	33%	78%	83%	27%	38%
9	Hamburg	Germany	32%	50%	56%	27%	36%
10	Stockholm	Sweden	30%	67%	78%	27%	34%
11	Nice	France	29%	44%	58%	17%	36%
12	Vienna	Austria	28%	51%	53%	20%	34%
13	Lyon	France	27%	64%	58%	22%	35%
14	Berlin	Germany	27%	43%	50%	23%	32%
15	Cologne	Germany	27%	48%	58%	25%	32%
16	Dublin	Ireland	27%	53%	58%	21%	37%
17	Bradford-Leeds	United Kingdom	27%	52%	56%	24%	29%
18	London	United Kingdom	26%	55%	53%	13%	35%
19	Toulouse	France	26%	82%	60%	21%	33%
20	Milan	Italy	26%	75%	53%	22%	29%
21	Prague	Czech Republic	26%	60%	43%	20%	31%
22	Budapest	Hungary	25%	52%	46%	6%	35%
23	Naples	Italy	25%	43%	46%	14%	38%
24	Luxembourg	Luxembourg	24%	53%	61%	15%	37%
25	Oslo	Norway	24%	64%	85%	20%	31%
26	Munich	Germany	24%	50%	43%	17%	33%
27	Nottingham	United Kingdom	24%	54%	52%	6%	31%
28	Strasbourg	France	23%	42%	70%	19%	30%
29	Manchester	United Kingdom	22%	52%	50%	14%	31%
30	Frankfurt am Main	Germany	21%	49%	41%	16%	31%
31	Genoa	Italy	21%	38%	39%	12%	32%
32	Lille	France	21%	51%	54%	16%	26%
33	Nantes	France	21%	53%	53%	16%	27%
34	Lisbon	Portugal	21%	51%	49%	11%	21%
35	Birmingham	United Kingdom	20%	41%	42%	15%	30%
36	Turin	Italy	20%	45%	38%	9%	25%
37	Gothenburg	Sweden	20%	37%	58%	18%	21%
38	The Hague	Netherlands	20%	46%	44%	11%	27%
39	Newcastle-Sunderland	United Kingdom	20%	35%	42%	14%	24%
40	Liverpool	United Kingdom	20%	35%	36%	3%	25%
41	Rotterdam	Netherlands	19%	37%	58%	13%	28%
42	Barcelona	Spain	19%	48%	38%	15%	21%
43	Porto	Portugal	17%	31%	37%	8%	25%
44	Glasgow	United Kingdom	17%	33%	37%	8%	23%
45	Copenhagen	Denmark	17%	40%	36%	6%	26%
46	Amsterdam	Netherlands	16%	35%	39%	9%	30%
47	Ruhr region west	Germany	16%	28%	35%	12%	27%
48	Helsinki	Finland	15%	30%	38%	10%	21%
49	Ruhr region east	Germany	15%	25%	29%	11%	24%
50	Bern	Switzerland	15%	28%	38%	3%	32%
51	Madrid	Spain	14%	41%	30%	9%	20%
52	Palma de Mallorca	Spain	14%	26%	20%	6%	19%
53	Seville	Spain	13%	25%	22%	10%	17%
54	Murcia	Spain	13%	19%	15%	7%	22%
55	Valencia	Spain	11%	19%	17%	5%	19%
56	Malmö	Sweden	11%	15%	20%	7%	21%
57	Zaragoza	Spain	10%	15%	13%	1%	18%
58	Málaga	Spain	10%	16%	11%	6%	11%

## Europe

Rank	CI change	City	Country	Congestion	Morning peak	Evening peak	Highways	Non-Highways
1	▲	Moscow	Russia	66%	106%	138%	62%	68%
2	▲	Istanbul	Turkey	55%	80%	125%	58%	51%
3	▼	Warsaw	Poland	42%	84%	88%	39%	46%
4	▲	Marseille	France	40%	77%	77%	24%	50%
5	▼	Palermo	Italy	39%	64%	64%	27%	49%
6	▲	Stuttgart	Germany	33%	59%	67%	32%	34%
7	---	Paris	France	33%	70%	65%	32%	34%
8	▼	Rome	Italy	33%	76%	63%	25%	37%
9	▼	Hamburg	Germany	32%	49%	55%	27%	36%
10	▼	Brussels	Belgium	32%	75%	81%	26%	37%
11	▼	Dublin	Ireland	29%	62%	62%	22%	39%
12	▼	Stockholm	Sweden	28%	62%	70%	25%	32%
13	---	Berlin	Germany	28%	42%	50%	24%	32%
14	▼	London	United Kingdom	27%	56%	55%	14%	36%
15	---	Nice	France	27%	41%	54%	15%	34%
16	▼	Cologne	Germany	26%	49%	54%	24%	32%
17	---	Lyon	France	26%	58%	56%	21%	34%
18	▲	Leeds-Bradford	United Kingdom	26%	54%	59%	22%	31%
19	▼	Vienna	Austria	25%	43%	50%	17%	32%
20	▼	Milan	Italy	25%	70%	55%	20%	29%
21	▲	Toulouse	France	25%	76%	56%	20%	32%
22	▼	Naples	Italy	25%	40%	45%	13%	37%
23	▲	Luxembourg	Luxembourg	25%	52%	59%	16%	37%
24	▲	Nottingham	United Kingdom	24%	59%	52%	6%	32%
25	▼	Budapest	Hungary	24%	46%	45%	6%	33%
26	▼	Manchester	United Kingdom	24%	62%	59%	16%	33%
27	▲	Munich	Germany	24%	49%	42%	18%	33%
28	▼	Prague	Czech Republic	23%	52%	40%	18%	29%
29	▼	Oslo	Norway	23%	61%	75%	19%	30%
30	▼	Strasbourg	France	23%	41%	64%	18%	30%
31	▼	Frankfurt am Main	Germany	22%	48%	41%	17%	30%
32	▲	Birmingham	United Kingdom	22%	46%	45%	16%	31%
33	▼	Liverpool	United Kingdom	21%	38%	39%	4%	27%
34	▲	Lille	France	21%	53%	48%	16%	27%
35	▼	Newcastle-Sunderland	United Kingdom	21%	41%	43%	15%	26%
36	▼	Lisbon	Portugal	20%	45%	51%	10%	21%
37	▼	Nantes	France	20%	52%	49%	15%	27%
38	▼	Genoa	Italy	20%	37%	38%	11%	32%
39	▼	Turin	Italy	20%	44%	39%	10%	25%
40	▼	The Hague	Netherlands	20%	46%	45%	11%	27%
41	▼	Rotterdam	Netherlands	19%	38%	55%	13%	29%
42	▼	Barcelona	Spain	19%	46%	38%	15%	22%
43	▼	Göteborg	Sweden	19%	33%	52%	17%	21%
44	▼	Glasgow	United Kingdom	18%	38%	42%	10%	25%
45	▼	Ruhr region west	Germany	18%	32%	35%	14%	29%
46	▼	Helsinki	Finland	18%	35%	40%	13%	23%
47	▼	Porto	Portugal	18%	31%	39%	9%	25%
48	▼	Copenhagen	Denmark	17%	42%	34%	8%	26%
49	▼	Amsterdam	Netherlands	17%	35%	39%	10%	29%
50	---	Ruhr region east	Germany	16%	29%	30%	12%	25%
51	▼	Palma de Mallorca	Spain	16%	25%	22%	7%	20%
52	▼	Madrid	Spain	14%	39%	29%	8%	20%
53	▼	Bern	Switzerland	13%	24%	38%	1%	31%
54	▼	Seville	Spain	13%	24%	20%	9%	17%
55	▼	Murcia	Spain	12%	18%	15%	5%	22%
56	▼	Valencia	Spain	11%	18%	19%	5%	19%
57	▼	Malmö	Sweden	10%	14%	18%	6%	22%
58	▼	Málaga	Spain	10%	16%	12%	5%	12%
59	▼	Zaragoza	Spain	9%	13%	13%	0%	18%

# Strasbourg

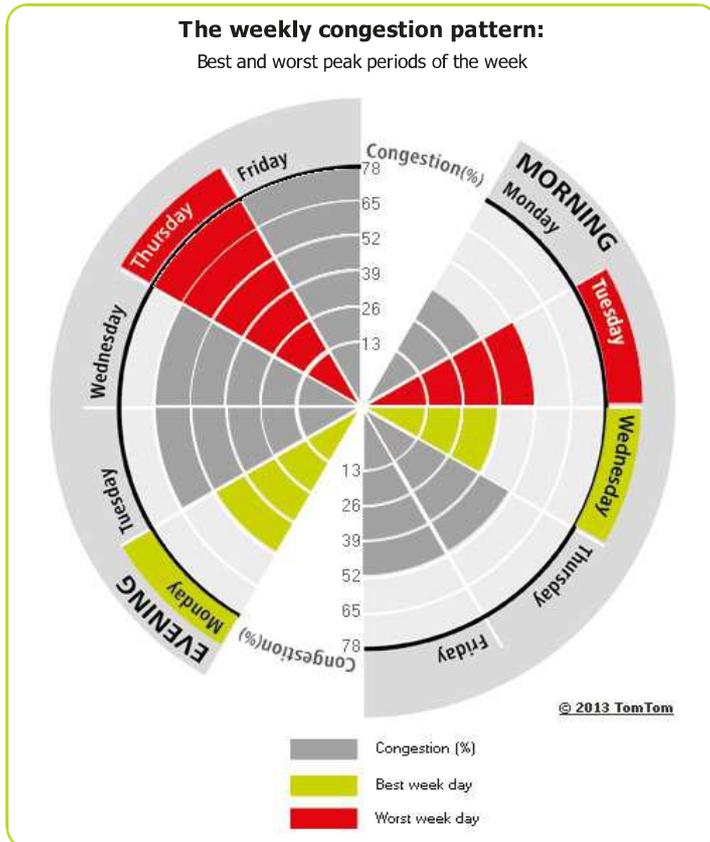


**Congestion level**

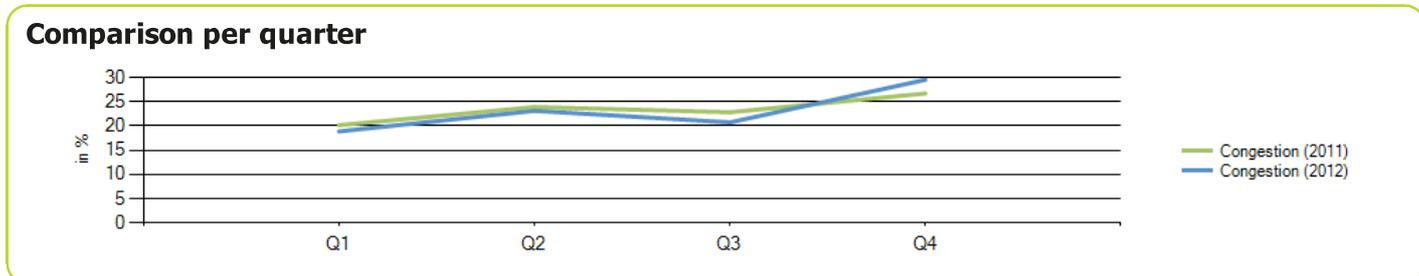
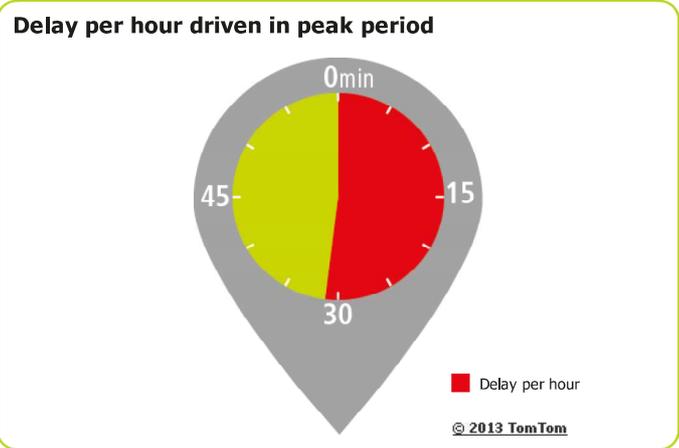
# 23%

**Ranking**

Ranking of city compared to continent	30/59
Congestion level on highways	18%
Congestion level on non-highways	30%
Delay per hour driven in peak period	31 min
Delay per year with a 30 min commute	78 h



Most congested specific day	Tue 13 Nov 2012
Total network length	321 mi
Total network length highways	73 mi
Total network length non-highways	249 mi
Total vehicle miles	4 429 380 mi



ACTUALITE REGION

publié le 22/06/2012 à 15:35

Trafic routier

## Strasbourg en tête de l'Hexagone pour le recul du trafic routier



**Les conducteurs franciliens perdent 58 heures par an dans la circulation, Paris étant la quatrième ville la plus embouteillée d'Europe, selon une étude réalisée à partir des données Eurostat par Inrix, société d'info-traffic américaine. Dans l'Hexagone, c'est à Strasbourg que le recul du trafic routier a été le plus important...**

Paris arrive toutefois derrière Milan (Italie), Bruxelles et Anvers (Belgique), en tête d'un classement de treize nations européennes. Les conducteurs franciliens ont cependant passé 3 heures de moins dans les bouchons qu'en 2010, date de l'étude précédente.

Dans l'Hexagone, la métropole parisienne est la zone la plus congestionnée, suivie par Lyon et Bordeaux, où les conducteurs perdent respectivement 45 heures et 44 heures par an dans la circulation.

**C'est à Strasbourg que le recul du trafic routier a été le plus important: 6 heures de moins en 2011 par rapport à 2010.**

Selon l'indice Inrix, la France se classe au sixième rang des pays européens les plus concernés par l'engorgement du trafic. L'encombrement a augmenté de 1% en France en 2011 par rapport à 2010, alors qu'il diminuait de 15% dans le monde pendant la même période.

Les conducteurs français ont passé 36 heures dans les bouchons en 2011 -autant qu'en 2010-, soit davantage, en moyenne, que leurs homologues européens (34 heures en Espagne ou 32 heures au Royaume-uni).

Cela reste toutefois nettement mieux qu'en Belgique (55 heures dans les bouchons) ou qu'aux Pays-Bas (50 heures).

Sans surprise, c'est la tranche 17H00-18H00 qui constitue le pire moment pour se retrouver sur la route en France. A cette heure-là, le trajet prend 36% plus de temps que lorsque la circulation est fluide. Quant au vendredi, c'est le pire jour de la semaine pour rouler, le lundi étant le meilleur.

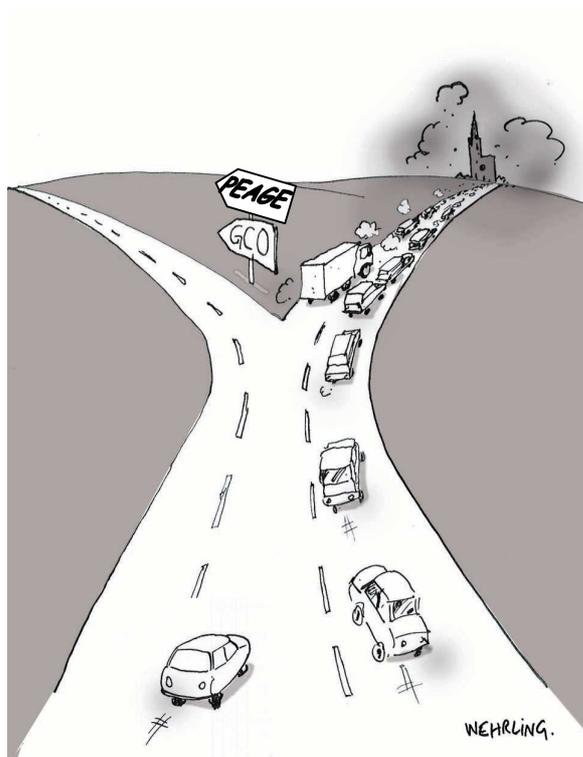
Inrix s'appuie sur les données de l'office européen des statistiques Eurostat.

### Le classement en détail:

1. Paris/Ile-de-France: 58 heures par an dans la circulation
2. Lyon: 45 heures par an
3. Bordeaux: 44 heures par an
4. Toulouse: 40 heures par an
5. Grenoble et Toulon: 39 heures par an
- 7. Strasbourg: 37 heures par an**
8. Nantes: 35 heures par an
9. Rennes: 31 heures par an
10. Caen: 30 heures par an



## ÉTUDE TRAFIC



**COLLECTIF GCO NON MERCI**

« il faut dimensionner le transport collectif pour les heures de pointe et la voirie pour les heures creuses. »

Maurice Doublet  
préfet de la région parisienne au moment de la construction du périphérique

Bison futé nous permet de suivre la circulation en temps quasi-réel . Ci-après des exemples de suivi de trafic à des dates prises au hasard lors de la rédaction de ce document. Il existe des suivis sur le site « <http://gcoventenheim.free.fr> » datant de l'enquête publique (2006)

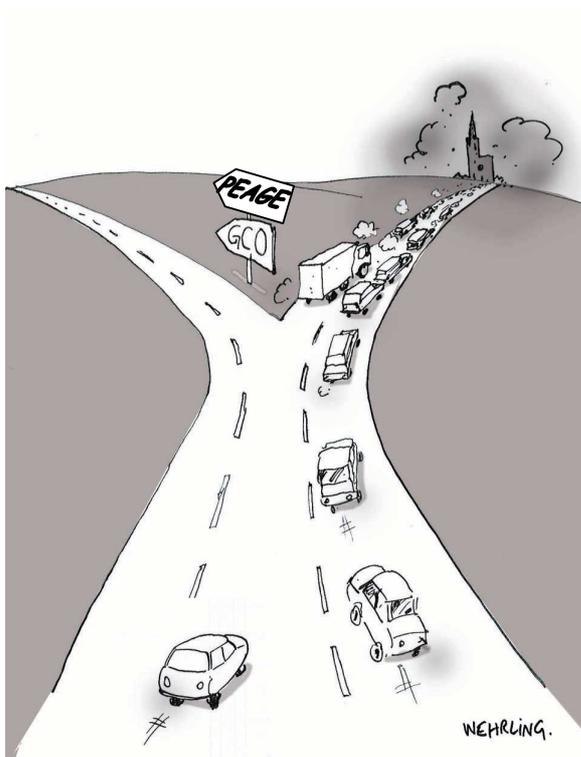
Mardi 5 mars matin



Vendredi 8 mars matin



**CP DU COLLECTIF 6 JUIN 2012**



**COLLECTIF GCO NON MERCI**



Retrait du projet GCO : mettons enfin en place les bonnes solutions !

Le retrait du GCO a été annoncé hier par les médias. Le collectif GCO NON MERCI se réjouit de cette nouvelle. Aucun citoyen sérieux, lucide et bien informé ne regrettera ce projet obsolète, qui aurait conduit à un sacrifice inutile de 350 hectares de terres très fertiles, et qui, en attirant davantage de trafic, aurait finalement aggravé les problèmes (encombres, pollution...) qu'il était sensé résoudre.

En cherchant à imposer, depuis 13 ans, "une mauvaise réponse à un vrai problème", en écartant les conclusions d'une expertise indépendante que l'état avait pourtant acceptée et financée, les promoteurs du GCO ont pris la responsabilité de retarder l'indispensable mise en place des solutions efficaces.

Le collectif appelle tous les acteurs à travailler d'urgence et de concert sur ces solutions efficaces. Pour éviter le report en Alsace des poids lourds en transit, il s'agit déjà de mettre en place une écoredevance à la hauteur des enjeux. Elle est promise à l'Alsace depuis 7 ans et on l'attend toujours.

Aux heures de pointe, le problème principal est le flux automobile des trajets radiaux domicile-travail, constitué pour majorité d'usagers seuls dans leur voiture, certains n'ayant guère d'autre choix. Une partie de ce trafic ne doit plus monter sur l'A35 urbaine (concept de séparation des flux tel que prôné par le rapport TTK) ce qui permettra du coup de soulager cette artère vitale pour relier le nord au sud de l'agglomération. Par ailleurs, ce trafic automobile radial doit baisser par le développement des alternatives à "l'autosolisme": TER, extension de tram avec parkings-relais accessibles avant la zone des bouchons, projets de bus à haut niveau de service, amélioration du réseau 67 avec notamment des couloirs prioritaires pour les bus, renforcement de l'intermodalité, des correspondances, pistes cyclables sécurisées et en site propre, incitation au co-voiturage, aménagement du territoire rapprochant l'emploi de l'habitat... Une partie de ces aménagements a déjà été mise en place ou est en projet ici ou là, mais souvent de manière disparate, sans véritable coordination des autorités organisatrices de transport. Le bassin de déplacement strasbourgeois a plus que jamais besoin d'un schéma global, concerté, cohérent de mobilité. L'abandon du GCO sera à cet égard une formidable opportunité. Ce volontarisme pour la mise en place des bonnes solutions permettra, accélérera, l'indispensable évolution des mentalités. Car, la balle est aussi dans le camp des usagers. Si toutes les personnes qui se rendent cinq jours par semaine dans l'agglomération seules dans leur voiture utilisaient un mode alternatif ne serait qu'une fois sur cinq, le trafic pendulaire serait déjà réduit de 20% !

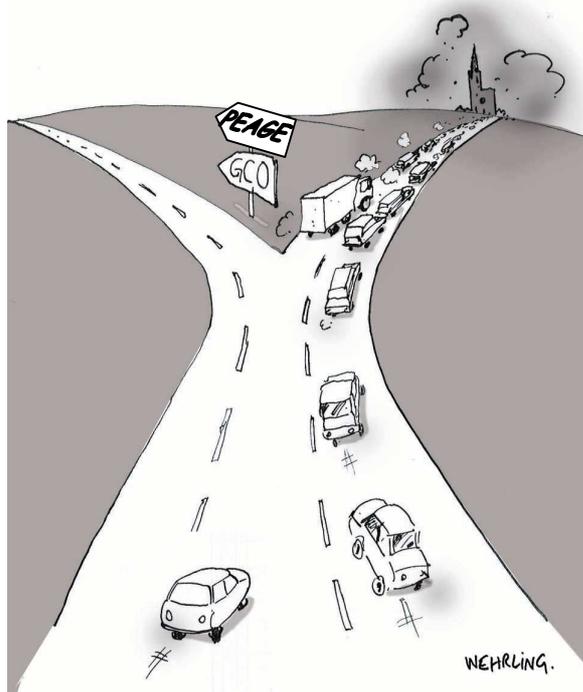
Luc Huber pour les associations du collectif (06 36 57 77 36)

Dany Karcher pour les élus du collectif (06 99 25 31 43)



**DOSSIER DE PRESSE**

**FDSEA, JEUNES AGRICULTEURS ET CHAMBRE D'AGRICULTURE**



**COLLECTIF GCO NON MERCI**



République Française



CHAMBRE D'AGRICULTURE  
Bas-Rhin



## Dossier de presse

# Grand Contournement Ouest de Strasbourg

## Un lourd tribut pour l'économie agricole locale

02 février 2005

## **LE GRAND CONTOURNEMENT OUEST :** Un projet supplémentaire dont les emprises pèsent lourdement sur l'économie agricole des zones concernées

Avant d'énumérer la liste des dommages provoqués par le GCO, il est important de rappeler que la première perturbation qui a déjà touché les exploitations est constituée par le délai de gestation de ce type de projet et les incertitudes qui en découlent. Ces multiples interrogations ont un effet perturbant sur l'économie des exploitations agricoles. En effet, à une époque où les exigences de l'économie imposent une perpétuelle adaptation, il est dangereux, pour nombre d'exploitations, de devoir différer des investissements en attendant de connaître l'impact précis de la nouvelle infrastructure sur leur entreprise.

Le projet du GCO contourne l'agglomération strasbourgeoise par l'Ouest sur plus de 25 kilomètres. Plus de 200 exploitations seraient plus ou moins directement perturbées. Elles appartiennent à la région du Kochersberg qui se caractérise par l'excellente qualité de ses sols, et par la diversité et la performance de ses exploitations agricoles.

### **Le GCO perturbe gravement l'agriculture sous trois angles.**

**Le premier** : C'est l'angle de l'incertitude. Depuis que l'on parle du GCO, toutes les questions relatives à la modernisation du parcellaire sont gelées. En effet, il est impossible de lancer des opérations de remembrement lorsque l'on sait qu'un jour, le GCO viendra traverser le territoire. Le remembrement permet de réduire les coûts de production. Aussi, un remembrement retardé se traduit automatiquement par un abaissement plus tardif des coûts de production, facteur tout à fait préjudiciable dans le contexte économique actuel.

**Le second** : C'est l'impact direct du GCO sur les exploitations agricoles. Le prélèvement moyen de 3,3 % se traduirait par des baisses de revenu supérieures à 5 %, car la compensation foncière en milieu périurbain est un objectif quasi illusoire. De plus, derrière les moyennes, se cachent d'importantes disparités, et certaines communes devront supporter un tribut très conséquent pour la réalisation d'un tel ouvrage. L'impact sur le revenu des exploitations est particulièrement important du fait du niveau élevé des charges fixes dans une région agricole où l'investissement a toujours été soutenu.

**Enfin,**

**Le troisième**: C'est la perte irrémédiable d'un potentiel de production pour l'agriculture bas-rhinoise de 315 ha. La disparition du foncier sous le goudron, c'est bien sûr la disparition d'exploitations mais c'est aussi la perte de chiffres d'affaires, la perte d'une valeur ajoutée, et donc la perte de nombreux emplois.

## **❶ LES EMPRISES**

### **1.1 : 330 ha d'excellentes terres sont menacés directement ou indirectement par le GCO**

- **Les emprises directes sont la première conséquence du projet. Elles s'étendraient sur 280 ha et sur 315 ha si l'on intègre le raccordement A352-VRPV.**

Sur les 26 km de tracé la largeur de l'ouvrage oscillerait entre 65 m (terrain naturel) et 200 m (situation extrême de déblai-remblai). En ajoutant aux seules emprises routières, celles liées aux échangeurs, aux aires de service, à l'intégration paysagère du projet, à la protection acoustique des riverains, au traitement de la question hydraulique ; on aboutit à une emprise moyenne de 108 m de largeur, soit près de 11 ha au km.

Quand on additionne les emprises du projet GCO et celles du raccordement VRPV-A352, on aboutit à près de 315 ha, soit 12 ha au km.

- **Les emprises indirectes générées par le projet.**

Le projet d'infrastructure franchit souvent en biais de nombreux axes de circulation convergeant vers Strasbourg. Ces intersections génèrent souvent des zones difficiles d'exploitation qui dans certains cas peuvent même devenir impossible à exploiter.

Le GCO priverait l'agriculture du Kochersberg et ses exploitants de 280 ha auxquels il convient d'ajouter des zones qui pourraient devenir très difficiles d'exploitation ainsi que les emprises du raccordement A352-VRPV. Ce sont ainsi 355 ha qui pourraient quitter le processus de production agricole.

Ce prélèvement a un impact sur la structure des exploitations agricoles sur le revenu des exploitants mais aussi sur l'économie agricole de la région.

### **1.2 : L'impact structurel du GCO**

L'impact structurel correspond à la perte de surface subie par les exploitations agricoles. Pour l'heure, il est difficile de connaître l'impact précis sur chacune des exploitations tant ce dernier dépend du mode d'aménagement foncier qui serait retenu sur chacune des communes.

En moyenne, les emprises représentent 3,3 % des surfaces des bans concernés.

Ce chiffre moyen masque d'importantes disparités. Quelques communes se trouvent peu touchées, Berstett et Hurtigheim subiraient des prélèvements inférieurs à 0,5 %. Par contre, 5 communes sont très sévèrement touchées puisqu'elles devraient supporter des prélèvements voisins de 5 % ou supérieurs à ce taux pivot. La situation d'Ittenheim est particulièrement préoccupante, car les emprises routières y sont supérieures à 10 %.

Si l'on se réfère au cumul des emprises linéaires, les situations de Vendenheim (5,3 % GCO + TGV), d'Eckwersheim (5,5 % TGV+GCO) et de Duttlenheim (9,9 % GCO VRPV) sont aggravées.

Communes	Emprises/ha	Emprises/SAU communal %	linéaire communal/m	Largeur moyenne/m
Vendenheim	35	5,2	2 300	152,20
Eckwersheim	12	2,0	1 250	96,00
Berstett	6	0,4	775	77,40

Lampertheim	7	1,6	500	140,00
Pfulgriesheim	15	3,8	1 350	111,00
Pfettisheim	16	3,9	2 100	76,20
Griesheim	8	2,2	850	94,10
Stutzheim	22	3,4	2 050	107,30
Dingsheim	5	1,2	500	100,00
Hurtigheim	2	0,4	350	57,10
Ittenheim	65	12,6	3 250	200,00
Breuschwickersheim	13	3,1	1 325	98,10
Ernolsheim	17	4,5	2 000	85,00
Kolbsheim	15	6,6	2 100	71,40
Duttlenheim	38	6,3	4 700	80,90
Duppigheim	4	0,9	600	66,70
<b>TOTAL</b>	<b>280</b>	<b>3,3</b>	<b>26 000</b>	<b>107,70</b>

### **1.3 : Une emprise peut en cacher une autre**

Le GCO représente une source importante d'emprises mais d'autres projets peuvent également et simultanément générer des pertes de surface. L'ensemble peut être à l'origine d'un grave déséquilibre des exploitations.

- ☒ **Généralement, afin de mutualiser l'emprise d'un grand projet linéaire comme le GCO**, les exploitants choisissent d'opter pour le remembrement avec inclusion d'emprise, en application de l'article L.123-24. Les remembrements ont alors pour avantage de limiter la déstructuration du parcellaire mais ils génèrent eux-mêmes une source de prélèvements fonciers sous la forme du coefficient de répartition (nouveaux chemins, mesures compensatoires paysagères). En moyenne, on peut considérer que ce prélèvement s'élèverait à 1 % de la surface remembrée.
- ☒ **D'autres projets peuvent concerner la commune.** Eckwersheim, Vendenheim et Berstett sont touchées par le TGV, Duttlenheim et Duppigheim le sont par le raccordement VRPV-A352. Ces prélèvements oscillent entre 0,5 et 3,5 %. Ces communes ont à gérer la difficulté particulière d'intégrer deux projets qui ne sont pas au même stade juridique, dans des opérations d'aménagement foncier.
- ☒ **L'urbanisation peut aussi indépendamment ou non se développer en marge du GCO.**

Les trois communes où se situent les échangeurs subiront inévitablement un développement urbain consécutif à l'ouverture du GCO .

Pour les autres communes on peut supposer que le développement urbain suivra son cours normal.

L'analyse globale du risque pesant sur les exploitations montre ainsi qu'aux 3,3 % de l'impact moyen du GCO s'ajoute une série de risques dont les facteurs de déclenchement sont plus ou moins directement liés à l'aménagement du GCO.

Le scénario maximaliste aboutit à un prélèvement moyen qui avoisine les 10 %. Ce type d'impact structurel conduit à des dommages économiques majeurs sur les exploitations agricoles. Ce serait également un coup très sérieux porté à l'agriculture bas-rhinoise puisque potentiellement 16 communes supporteraient l'équivalent d'une année de consommation de terres alsaciennes. En effet, chaque année, en moyenne 650 ha de terres changent de destination en Alsace.

- **l'impact économique sur l'agriculture bas-rhinoise**

Plus de 200 exploitations pourraient subir une dégradation de leur revenu supérieure à 5 % si l'on s'en tient à l'impact du GCO. Cela perturberait gravement le fonctionnement des exploitations, mais au-delà de cette question, il y a la disparition de 315 ha (GCO + raccord A352) pour l'agriculture bas-rhinoise.

Cela représente un chiffre d'affaires direct annuel de 1.200.000 €, cela correspond à l'équivalent de 10 emplois directs

Cela met en jeu l'équivalent de 52 emplois dans la filière agricole au sens large.

## ② **LES GRANDS AXES DE CIRCULATION**

200 exploitations seraient directement touchées par les emprises du GCO, beaucoup plus peuvent l'être par la question des flux agricoles.

En effet, les exploitants se déplacent de plus en plus d'un territoire à l'autre pour exploiter des terres. D'autre part, ils doivent se rendre sur les lieux de livraison de leurs produits (silo, coopératives...).

La perméabilité du GCO est donc l'une des questions essentielles à aborder lorsque l'on traite des perturbations inhérentes à ce projet.

### **2.1 : Près de 100 axes seraient coupés par le GCO**

L'état initial fait apparaître l'existence de 91 axes qui seraient coupés par le GCO. Une route nationale : la RN4, 16 routes départementales, 74 chemins agricoles, seraient ainsi interrompus par la future route.

### **2.2 Un axe sur trois ferait l'objet d'un rétablissement direct.**

L'avant projet sommaire a déjà pris en compte une partie de la problématique des flux agricoles et agro-industriels.

Néanmoins, force est de constater que la réduction du nombre de chemins agricoles conduit systématiquement à :

- des allongements de parcours,
- des concentrations de circulation.

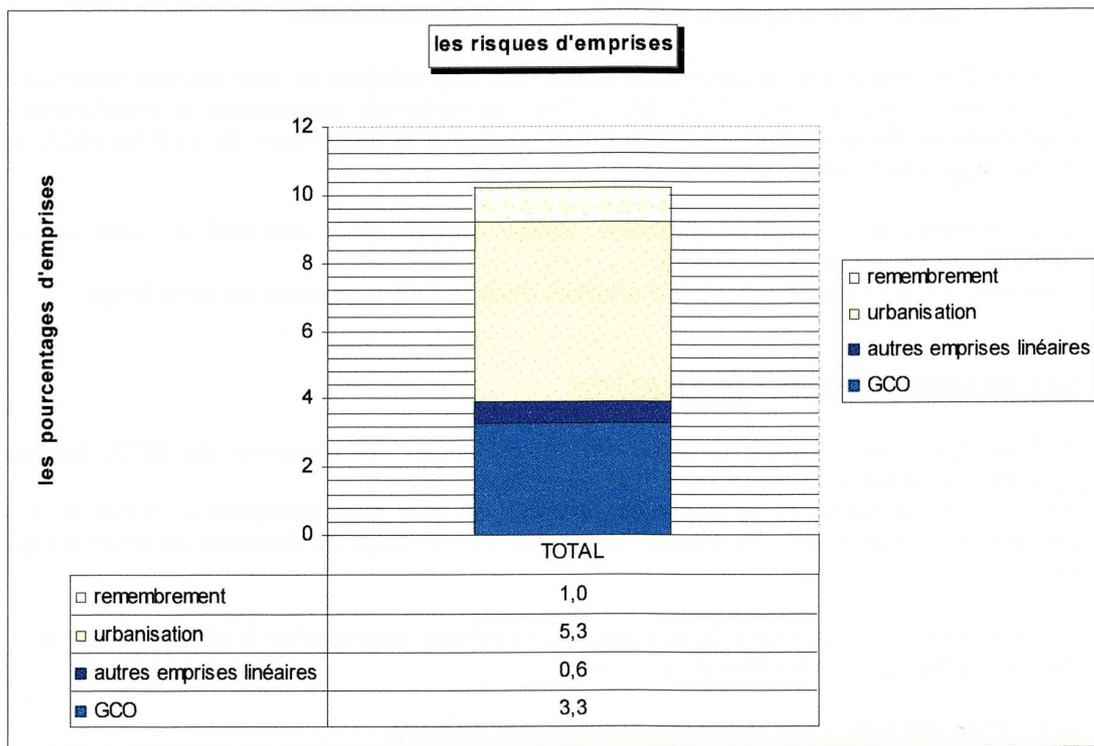
Sur les communes où les franchissements agricoles sont rabattus sur des franchissements routiers, il est absolument nécessaire de veiller à la séparation des deux types de flux.

5 communes, Vendenheim, Lampertheim, Griesheim, Hurtigheim, et Ittenheim sont dans cette situation.

## **Agir avant qu'il ne soit trop tard**

L'impact direct du GCO est la perte irrémédiable d'un potentiel de production pour l'agriculture bas-rhinoise. La disparition du foncier sous le goudron, c'est également la perte de chiffres d'affaires, la perte d'une valeur ajoutée pour les exploitations agricoles mais plus encore la perte de nombreux emplois.

A l'heure où la pression sur le foncier en milieu périurbain ne cesse de croître, il est illusoire de croire que les exploitations touchées par le tracé du CGO puissent récupérer d'autres surfaces afin de compenser leurs pertes de revenu.



#### **.4 L'incidence économique des emprises sur les exploitations**

##### **▪ Le lien entre impact structurel et impact économique**

La dimension économique d'une exploitation peut se mesurer au travers de son revenu global.

Une diminution de surface consécutive à l'emprise des projets conduira donc à une baisse automatique de la production et donc de la marge brute globale de l'exploitation. La diminution du chiffre d'affaires est néanmoins à pondérer en fonction de la nature des productions. Pour les productions végétales, la baisse de chiffre d'affaires est directement proportionnelle à la perte de surface.

En conséquence, une perte de surface se traduit par une perte de revenu supérieure à la proportion que représente l'impact structurel des emprises sur l'exploitation. Cela s'explique notamment par le fait que l'exploitation agricole ne peut pas s'adapter immédiatement aux conséquences d'une perte de surface en réduisant mécaniquement ces coûts de production.

##### **▪ L'impact économique sur les exploitations agricoles**

Des simulations concernant l'impact de l'emprise foncière sur le revenu agricole ont été réalisées sur une exploitation type du Kochersberg, représentative du standard des exploitations étudiées dans la zone.

Si l'on prend en compte une structure d'exploitation moyenne, une emprise de 3,3 % génère une perte de revenu de 6,4 % ; un prélèvement de 10 % provoque, quant à lui une chute du revenu de 16,7 %.

Ces chiffres peuvent être plus importants sur les exploitations exclusivement orientées vers les productions végétales. La chute de revenu peut alors osciller entre 12 et 37 %.

Cette première analyse met en évidence le fait qu'une emprise importante implique, outre les désorganisations structurelles, une chute beaucoup plus importante du revenu agricole pouvant remettre en cause la viabilité même de l'exploitation.

Mais au-delà des menaces économiques, pourtant nerf de la guerre de toute entreprise, c'est bien l'une des terres les plus fertiles de notre pays qui risque de disparaître à jamais ensevelie sous le macadam.

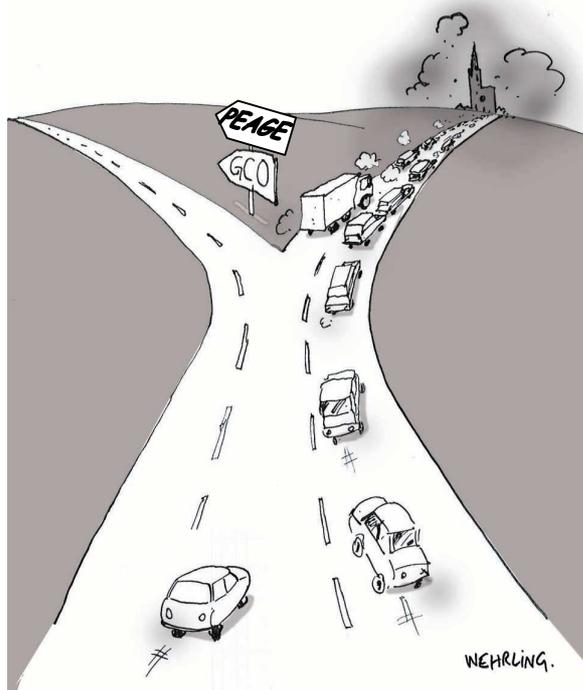
Alors avant qu'il ne soit trop tard, avant qu'il ne soit plus possible de faire marche arrière, c'est en connaissance de cause que chacun de nos concitoyens doit pouvoir juger de la pertinence d'un tel projet. Le monde agricole concède, que tout un chacun d'entre nous a le droit au confort qui lui est imparti, cependant cette recherche constante de « bien être » humain ne doit pas systématiquement se faire à tout vent en substituant aux activités agricoles des surfaces artificialisées peu compatibles avec l'environnement.

Il s'agit, plus que jamais, et comme le réclame le consommateur pour l'agriculture, d'avoir une gestion « raisonnée » de notre espace de vie. On ne peut pas d'un côté exiger une agriculture propre, saine, transparente, avec des produits tracés et en face sous couvert d'un confort matérialiste ignorer les conséquences néfastes d'une telle réalisation sur ceux qui gèrent l'espace rural et ses ressources naturelles

Défendons tous ensemble l'espace agricole

L'ensemble des organisations professionnelles agricoles.

**ENQUÊTE MÉNAGES - DÉPLACEMENTS**  
**(PIÈCE D2 PAGE 41 DU DOSSIER D'EP)**



**COLLECTIF GCO NON MERCI**



## Pièce D : évaluation économique et sociale

### D2. La situation actuelle

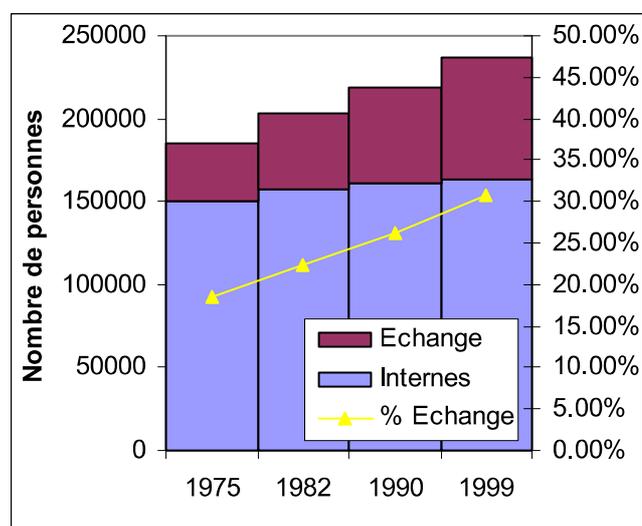
**Les flux susceptibles d'emprunter le GCO sont minimes**

Arrdt origine 1999	Arrondissements Destination											Total
	Haguenau	Molsheim	Saverne	Sélestat	Wissembourg	Strasbourg**	Allemagne	Haut-Rhin	Moselle	France	Etranger*	
Haguenau	33 065	190	934	162	2 412	8 757	7 767	110	212	364	78	54 051
Molsheim	161	22 137	646	3 068	70	12 519	453	195	90	366	73	39 778
Saverne	2 028	869	22 803	175	206	5 605	1 486	90	3 040	298	85	36 685
Sélestat	147	2 166	126	37 173	55	12 598	3 456	4 631	80	463	137	61 032
Wissembourg	3 759	46	110	39	14 679	1 184	9 236	32	37	136	21	29 279
Strasbourg	5 333	3 668	2 196	3 681	915	196 722	6 933	1 688	644	2 199	294	224 273
<b>Total</b>	<b>44 493</b>	<b>29 076</b>	<b>26 815</b>	<b>44 298</b>	<b>18 337</b>	<b>237 385</b>	<b>29 331</b>	<b>6 746</b>	<b>4 103</b>	<b>3 826</b>	<b>688</b>	<b>445 098</b>

Organisation des flux domicile-travail en 1999.

Evolution en % 1990-1999	Arrondissements Destination											Total
	Haguenau	Molsheim	Saverne	Sélestat	Wissembourg	Strasbourg**	Allemagne	Haut-Rhin	Moselle	France	Etranger*	
Haguenau	3.39	146.75	20.05	113.16	30.45	19.03	38.08	34.15	31.68	586.79	-32.17	12.25
Molsheim	114.67	7.02	34.86	41.06	337.50	33.55	113.68	69.57	40.63	315.91	7.35	19.27
Saverne	39.57	103.99	-1.99	73.27	116.84	26.95	38.88	34.33	31.20	405.08	-31.45	9.86
Sélestat	48.48	54.60	193.02	4.25	175.00	26.13	63.02	38.65	90.48	432.18	-4.20	15.28
Wissembourg	23.81	283.33	74.60	225.00	-1.68	37.67	32.17	-5.88	-15.91	750.00	-22.22	12.52
Strasbourg	44.45	54.77	41.31	47.83	76.64	112.69	42.86	36.13	19.04	471.17	6.91	103.13
<b>Total</b>	<b>10.31</b>	<b>16.44</b>	<b>2.41</b>	<b>9.35</b>	<b>5.22</b>	<b>90.69</b>	<b>40.55</b>	<b>38.29</b>	<b>29.47</b>	<b>456.10</b>	<b>-8.51</b>	<b>46.28</b>

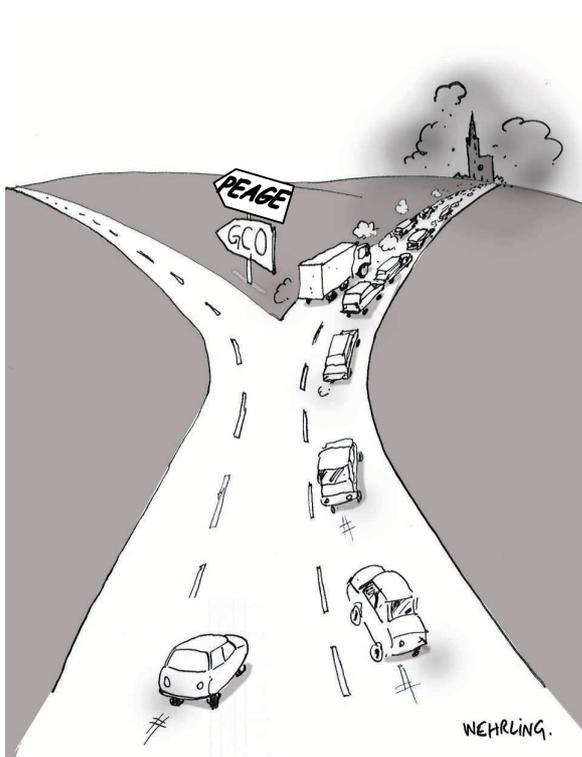
Evolution de l'organisation des flux domicile-travail entre 1990 et 1999.



Poids des flux d'échange dans les liaisons domicile-travail avec la CUS (RGP)



**ÉTUDE TTK (PAGES 50 ET 51)**



**COLLECTIF GCO NON MERCI**

## 4 Conclusions

L'expertise effectuée par TTK conduit à une comparaison multicritère synthétisée dans le tableau suivant :

BILANS MULTICRITÈRES	Scénario GCO	Scénario GCO + requalification A35	Scénario "tout TC"	Scénario "mixte"
Bilan coûts d'investissements	Vert	Orange	Orange	Orange
Bilan qualité de l'organisation des trafics routiers	Orange	Orange	Rouge	Vert
Bilan impacts sur l'environnement	Rouge	Orange	Vert	Orange
Bilan impacts sur l'évolution de l'urbanisation	Rouge	Orange	Vert	Vert
Bilan cohérence avec orientations environnement / urbanisme	Rouge	Orange	Vert	Vert
Bilan difficultés de réalisation du scénario	Vert	Rouge	Rouge	Orange

Tab. 17: Synthèse de la comparaison multicritères des scénarios

Cette comparaison apporte un certain nombre d'éléments concordants qui permettent de dégager les 5 points de conclusion suivants :

1/ la solution GCO présente pour les collectivités des atouts en termes financiers (concession) et de fluidification de l'axe routier nord-sud, atouts qui ont conduit à faire avancer le projet jusqu'à ce jour ;

2/ ces atouts cachent toutefois un certain nombre de pièges, que les études antérieures n'ont pas (ou pas suffisamment) identifiés :

- la variante GCO retenue **ne répond pas correctement au problème du transit** dans le Nord Alsace : cette variante est axée sur une stratégie essentiellement Nord-Est - Sud, qui renforce le maillage dans l'orientation des infrastructures lourdes existantes (A35, A5), **alors même que les maillons autoroutiers manquant se trouvent plutôt sur les axes de grand transit Nord-Ouest – Sud et Est-Ouest.**
- le choix d'un fuseau proche de l'agglomération vise la création d'un « maillage » entre GCO et A35 (par le biais de A351), qui permet de maximiser l'usage du projet en ajoutant des flux de transit à des flux d'échange avec l'agglomération. **Une telle stratégie, qui vise à profiter de la réalisation d'un contournement destiné aux flux grande distance pour améliorer aussi la circulation de flux routiers domicile-travail, a historiquement toujours montré ses limites** (moindre qualité de service pour les flux grande distance) **et ses effets pervers** (croissance des trafics routiers domicile-travail, étalement urbain et dégradation de l'environnement).
- La perspective d'une rupture de continuité autoroutière de l'actuelle A35 dans la CUS, présentée comme opportunité permise par le GCO, est jugée non seulement irréaliste, mais aussi risquée par TTK : **une dégradation exagérée de l'accessibilité routière au secteur Gare Centrale risquerait d'y réduire les potentialités de développement d'un pôle tertiaire dense au profil de technopoles étalées dans l'Ouest et bien desservies par le GCO.**

3/ Pour TTK, ces « pièges », loin d'être anodins, mériteraient de revenir sur les études antérieures de choix de variantes GCO et de **mieux approfondir les enjeux d'un GCO Ouest Molsheim – Saverne** qui permettrait :

- d'apporter une **réponse complète et cohérente au problème du grand transit** ;
- **de limiter la fonctionnalité du GCO aux seuls trafics de transit grâce à un itinéraire le plus éloigné possible de l'agglomération,**
- **de limiter ainsi au minimum l'induction de trafics domicile – travail de/vers la CUS ainsi que l'étalement urbain et les nuisances correspondants, notamment sur la plaine de l'ouest de l'agglomération.**

4/ En ce qui concerne la question du devenir de l'A35 au sein de la CUS, TTK identifie une **option de requalification par séparation des flux autoroutiers nord-sud des flux urbains est-ouest qui mériterait approfondissement, ceci indépendamment du projet GCO.**

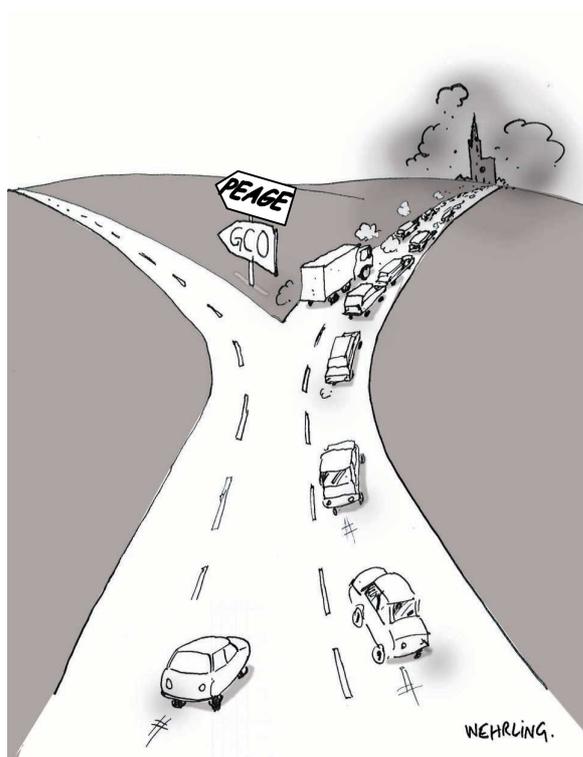
5/ En ce qui concerne la question de l'amélioration de l'accessibilité de/vers l'ouest de l'agglomération, à laquelle le GCO répond de façon routière, TTK recommande de repenser le projet TRG **dans le sens d'un mode plus capacitaire (tram voire tram-train) exploité par prolongement de la ligne F et maillé à la Gare Centrale au réseau TER et TGV.**

Remarque :

*Ce dossier n'a pas abordé la problématique des déplacements de marchandises au delà de l'analyse des grands flux de transit. En effet, pour TTK, les flux routiers de marchandises dépendent essentiellement d'orientations fiscales et de politique des transport prises aux niveaux nationaux et européens, ce qui a conduit à les considérer comme des données indépendantes des scénarios développés localement autour de la problématique GCO.*



**PLAN DU RHIN SUPÉRIEUR AVEC LES 2 AUTOROUTES**

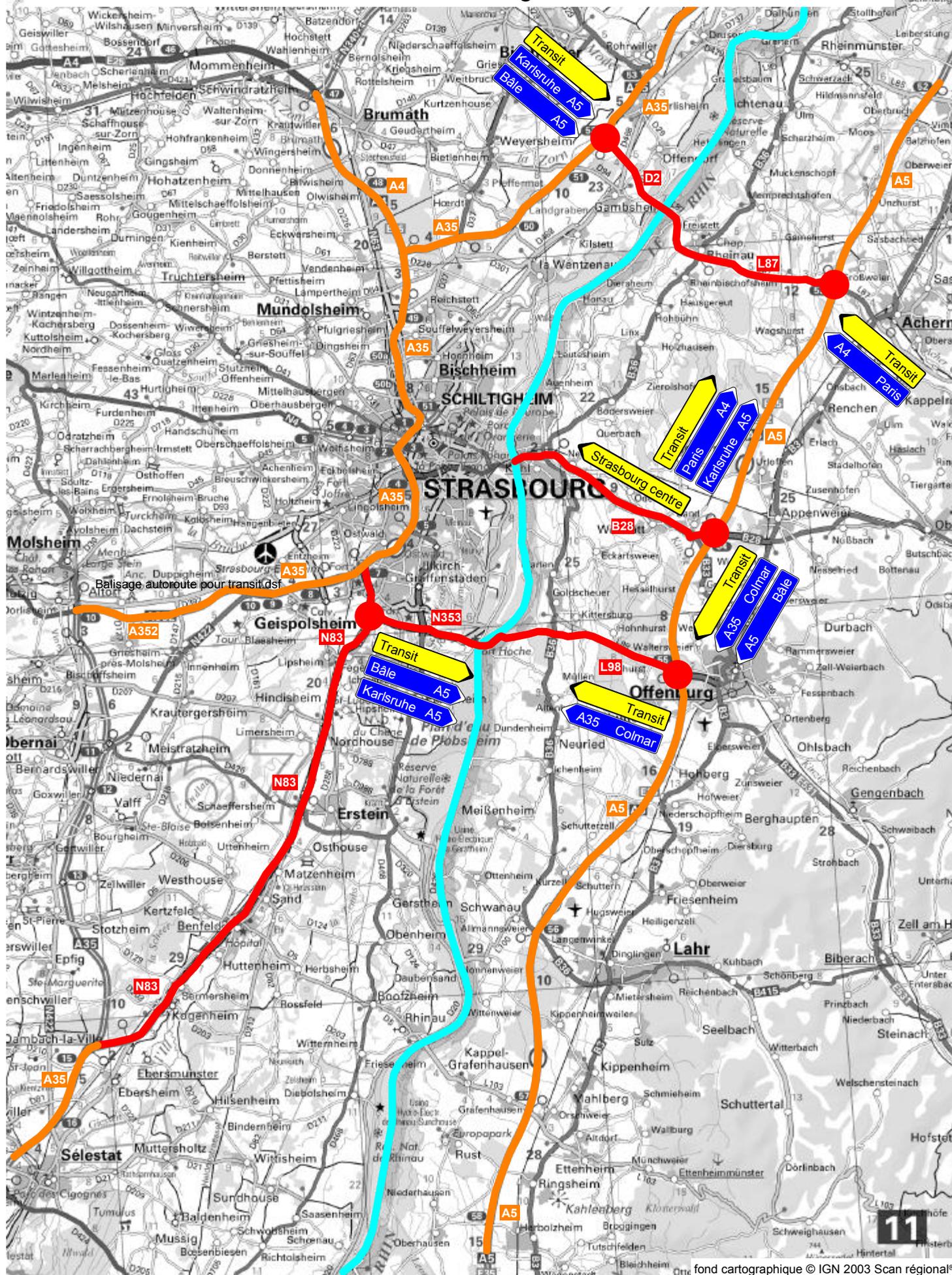


**COLLECTIF GCO NON MERCI**



### Annexe n°3

Balitage sur les autoroutes françaises et allemandes pour réduire le trafic de transit sur la route du Rhin à Strasbourg



# Die Verkehrssituation im Großraum SÜW



Nous ne sommes pas dans un écosystème fermé

## Die aktuelle Verkehrsführung zwischen Paris , Frankfurt und Strasbourg



Bade / Autoroute A5 Karlsruhe-Bâle

# Des chantiers à n'en plus finir

Exploité depuis un an par un opérateur privé, le tronçon de l'autoroute A5 Baden-Baden-Offenbourg va passer de quatre à six voies. Engagés depuis quatre mois, les travaux, et les perturbations qu'ils occasionnent, ne s'achèveront pas avant la fin 2013.

■ Depuis la mi-février, sur les quelques 41,5 km qui séparent la bretelle d'accès de Baden-Baden de celle d'Offenbourg la circulation sur l'autoroute A5 se fait en accordéon dans les deux sens. Quatre sections de 5,5 km où le trafic s'écoule sur la seule chaussée ouest, donc sur une largeur contrainte et avec limitation de la vitesse à 80 km/h, y alternent avec trois autres de même longueur, libres de tout chantier.

Ce dispositif d'intervention, dénommé 4+0 parce qu'il permet de maintenir deux voies de circulation dans chaque sens à la hauteur des zones de travaux, en facilitant l'avancée de ces derniers, doit permettre d'achever l'élargissement à six voies du tronçon concerné dans les meilleurs délais, soit un peu moins de quatre années.

**De 300 à 500 personnes à pied d'œuvre**

En 2011, les chantiers se poursuivront sur les mêmes sections qu'actuellement mais basculeront sur la chaussée est. Les deux années suivantes, le même scénario va se renouveler sur les sections intercalées restantes.

Construite à partir de 1935, l'autoroute A5 qui déroule ses 440 km de Hattenbach (Hesse) à Bâle possède aujourd'hui une section à huit voies de Francfort à Darmstadt. Aux extrémités nord et sud, son gabarit reste néanmoins à quatre voies.

Depuis l'échangeur de Walldorf jusqu'à Baden-Baden elle est à six voies: «Fin 2013, si tout va bien, ces six voies se prolongeront jusqu'à



Quatre tronçons totalisant près de 24 km sont actuellement livrés aux engins. A leur hauteur, le trafic s'écoule sur la chaussée opposée, toujours à 2x2 voies mais à vitesse réduite. (Photos DNA - Laurent Réa)

Offenbourg», explique Arnaud Judet, directeur du consortium Via Solutions Südwest qui réalise et finance les travaux dans le cadre d'un contrat de concession signé l'an dernier (lire ci-dessous).

A la sortie de l'hiver, après déboisement préalable des abords, les engins ont démarré simultanément leurs manœuvres sur les quatre premières sections. Près de 300 personnes y sont à pied d'œuvre quotidiennement. «Ce chiffre pourra monter à certains moments jusqu'à 500», indique M. Judet qui précise que les travaux sont réalisés par les filiales alle-

mandes d'Eurovia (Groupe Vinci) et du groupe autrichien Strabag ainsi que par l'entreprise Reif de Rastatt.

Partout le phasage des opérations est le même: aux travaux de terrassement, de canalisation et de destruction de la chaussée, en cours actuellement, va succéder à partir de l'été la réalisation de la nouvelle chaussée. Cette dernière phase se fera de nuit: «La couche de roulement ne sera pas en asphalte mais en béton lavé comme c'est le cas pour 20 % des autoroutes allemandes. Celui-ci est moins bruyant, offre une meilleure adhérence et, surtout, possède

une longévité plus grande, de l'ordre de trente ans.»

## 58 ponts à reconstruire

Parallèlement, l'élargissement du tronçon traversant l'Ortenau, dont l'ouverture à la circulation date de 1960, s'accompagnera de l'optimisation de l'une ou l'autre courbe d'accès, de la construction de 12 km de murs antibruit, du creusement de six bassins de rétention d'eau et de la suppression de huit aires de repos. «Ces dernières seront compensées par la modernisation

agrandissement de cinq autres».

L'opération impose également de reconstruire dans le même intervalle 58 ponts. «Seuls trois ou quatre, ayant des culées assez larges, sont conservés», note M. Judet. «On évitera au maximum de recourir aux déviations. Il est prévu de réaliser le nouveau franchissement avant d'arracher l'ancien, sinon on mettra en place des ponts temporaires».

D'après la préfecture de Fribourg, les travaux, et les restrictions qu'elles imposent à la circulation, n'ont à ce jour pas occasionné de diffi-

cultés majeures sur un axe supportant une moyenne de 67 000 véhicules/jour (dont 25 % de camions): «On roule moins vite mais c'est relativement fluide. Il peut y avoir des ralentissements, ce qui est normal pour ce genre de chantiers. Les longs bouchons, jusqu'à présent, n'étaient causés que par des accidents ou des véhicules en panne», assure Paul Frank du service de la circulation qui estime que les travaux incitent peu de poids-lourds à se reporter sur le réseau autoroutier alsacien.

## Report du transit local sur la B3

Néanmoins, quand rien ne va plus sur l'autoroute, les riverains de la B3, la route nationale qui irrigue la plaine de l'Ortenau parallèlement à l'A5, sont aux premières loges pour constater une augmentation du transit. «La circulation est également plus importante aux heures de pointe car beaucoup d'automobilistes du cru veulent s'épargner un rallye à travers les zones de ralentissement», indique un agent communal de Renchen.

A ces nuisances s'ajoutent ponctuellement des coupures de routes secondaires, nécessaires pour démolir un pont ou élargir un passage en dénivelé sous l'autoroute. Pour anticiper les difficultés et faire mieux passer la pilule auprès des populations locales, Via Solutions Südwest a judicieusement pris les devants: «On a écrit à toutes les communes et rendu visite à toutes les municipalités concernées pour les informer du phasage des travaux. On a également organisé quatre réunions publiques sur le sujet», confie M. Judet. **Xavier Thiery**

## Modèle allemand, concessionnaire français

■ L'élargissement de l'A5 entre Baden-Baden et Offenbourg est réalisée dans le cadre d'un contrat de concession basé sur la taxe poids-lourds. Ce nouveau modèle d'exploitation, qui se développe outre-Rhin depuis trois ans, fait le bonheur du groupe français Vinci.

Alors que l'idée d'une taxe pour les voitures est régulièrement évoquée outre-Rhin, les autoroutes allemandes viennent de franchir une nouvelle étape dans leur longue histoire entamée au début des années 30. Depuis trois ans, l'État allemand fait appel à des partenariats public-privé (PPP) pour faire financer par le privé la modernisation, la maintenance et l'exploitation de plusieurs tronçons.

Baptisé «A-Modell», ce dispositif passe par la signature d'un contrat de concession. Il assure en retour au groupement d'entreprises désigné l'encassement pendant 30 ans des recettes perçues localement par le système de



Le Français Arnaud Judet codirige Via Solutions Südwest, filiale du groupe de BTP et de concessions Vinci, concessionnaire depuis un an d'une section de 60 km sur l'A5. (Photo DNA - X.T.)

péage pour poids-lourds (LKW-Maut).

### Vinci bien placé

Ce modèle s'applique depuis mai 2009 pour le tron-

çon de l'A5 compris entre Malsch à Offenbourg (60 km), concédé au consortium Via Solutions Südwest (VSS): «Nous nous sommes engagés à réaliser l'élargissement d'une

section de 41 km, soit un investissement de 350 millions d'€. Sans PPP on n'aurait pas pu en faire autant d'un coup. En contrepartie, d'ici 2039, la concession doit nous rappor-

ter au total 800 millions d'€», résume Arnaud Judet, son directeur.

Société en commandite employant 22 personnes, VSS (\*) résulte de l'alliance de fonds d'investissement Meridiam Infrastructure (Groupe Crédit agricole, 37,5 %), de l'entreprise de TP Kirchhoff (Stuttgart, groupe Strabag, 12,5 %) et du groupe de BTP et de concessions français Vinci (50 % des parts).

### Les excédents pour l'État

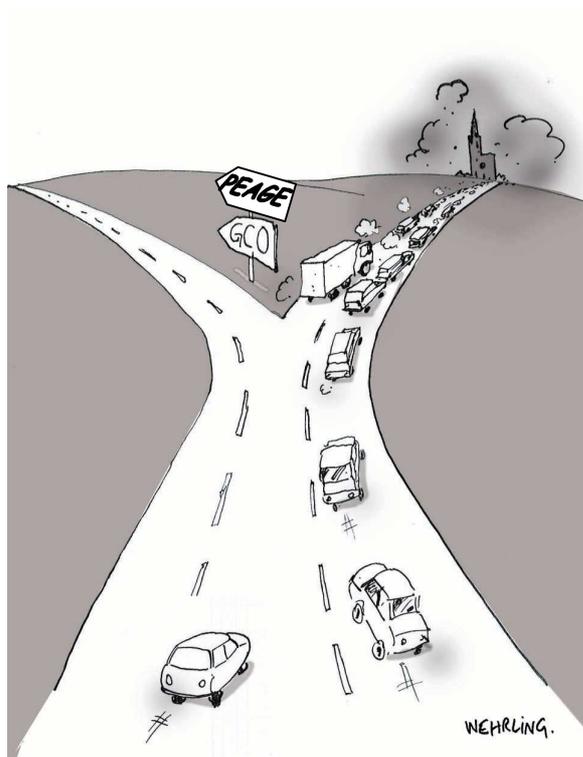
Contrôlant pas moins de trois sociétés d'autoroutes dans l'Hexagone (ASF, Cofiroute et Escota), récemment choisi pour exploiter le premier tronçon à péage de l'autoroute Moscou-Saint-Petersbourg, Vinci détient également 50 % des parts du consortium Via Solutions Thüringen, concessionnaire depuis janvier 2008 d'une section de l'A4 nouvellement construite et contournant la ville d'Eisenach.

Deux autres tronçons autoroutiers allemands sont à ce

jour concédés: la section Munich-Augsbourg sur l'A8 (52 km élargis à six voies), qui est exploitée par le consortium Autobahnplus, a inauguré la série en mai 2007. Enfin, depuis août 2008, le groupement A1-mobil est concessionnaire d'une section de 72 km sur l'A1 entre Brême et Hambourg, qu'il doit parallèlement porter à six voies d'ici fin 2012.

«Pour l'État, les PPP ont l'avantage de ne créer aucune ligne budgétaire. De plus, il n'y a recours que dans les cas où il est assuré d'un gain financier, les éventuels excédents dégagés par la collecte de la taxe revenant à l'État», explique Arnaud Judet. Pour Axel Mayer, directeur de la Fédération pour la protection de la nature (BUND) du Rhin supérieur, cette «privatisation» va néanmoins à l'encontre de l'environnement car «elle n'est rentable pour les concessionnaires que dans le cas où un plus grand nombre de camions prennent l'autoroute». **X.T.**

## ENJEUX DU BIENWALD



**COLLECTIF GCO NON MERCI**



## ENJEUX DU BIENWALD



La forêt de Bienwald est située à la frontière française et constitue la plus grande région boisée de la plaine rhénane du Palatinat.

C'est un habitat primordial pour des centaines d'espèces animales et végétales menacées d'extinction en Allemagne, à l'échelle régionale autant que nationale. Le grand projet de parc naturel du Bienwald garantit à long terme la préservation de ce précieux habitat.

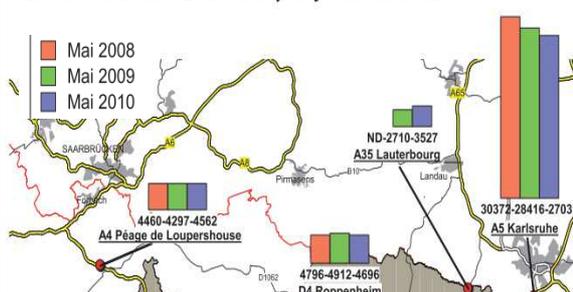
[www.suedpfalz-tourismus.de](http://www.suedpfalz-tourismus.de)

La B9, reliant l'A65 à l'A35, traverse cette réserve sur dix kilomètres. La vitesse est limitée à 70 km/h sur la majorité du parcours.

Les trafics comptabilisés par l'ORTAL sont de l'ordre de 3500 PL/jour pour un trafic moyen journalier d'environ 9000 véhicules.



### Trafic Poids Lourds au mois de mai de 2008 à 2010 (trafic moyen jours ouvrés)

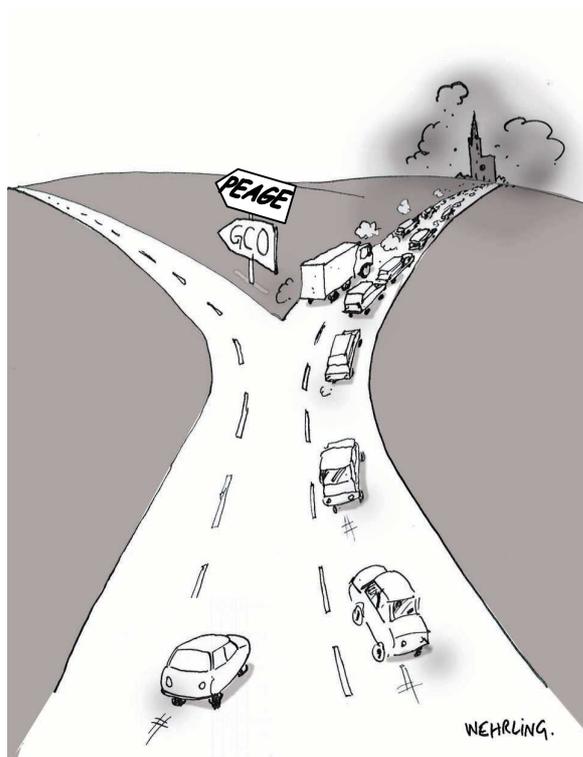


Le projet envisagé de transformation de la B9 en autoroute se heurtera à de nombreuses résistances. Il figure au „Bundesverkehrswegeplan“ (schéma directeur national) au rang de projet de priorité secondaire, nécessitant des aménagements particuliers de protection de l'environnement.

La transformation de la B9 en autoroute devrait augmenter un trafic de grand transit côté alsacien. Est-ce souhaitable?



**ÉTUDE TTK (PAGES 26-27 ET 40-41)**



**COLLECTIF GCO NON MERCI**

### 1.4.5 Diagnostic circulation : 4/ une solution au transit qui n'est que partielle

Le GCO mis en place, on peut observer par une nouvelle prise de recul que les points de déficits d'aménagement des grands axes de transit identifiés dans la situation sans GCO subsistent avec le GCO, comme l'illustre la carte suivante.

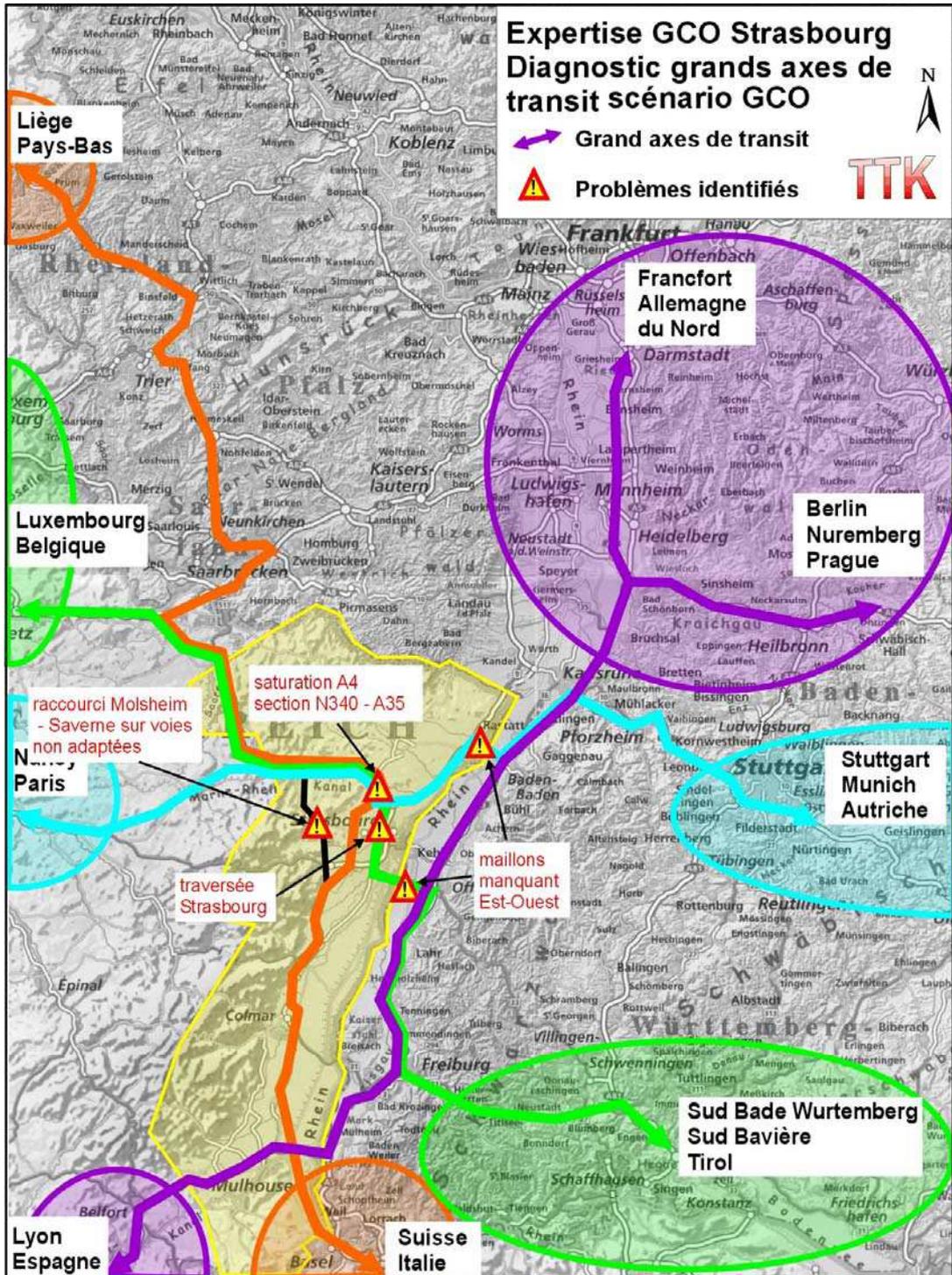


Fig. 12: Diagnostic itinéraires de grand transit, situation de référence 2020 avec GCO

Le GCO mis en place, on note que l'itinéraire de grand transit Nord-Sud de la Suisse vers les Pays-Bas (orange) présente toujours une anomalie importante au niveau du secteur d'étude :

- l'itinéraire autoroutier ne présente plus la contrainte de la traversée de Strasbourg mais il est toujours détourné (Obernai – Saverne 60km) et n'évite pas la section A4 saturée entre les échangeurs A35 et de la N340 vers Haguenau (cf. illustration ci-dessous) ;

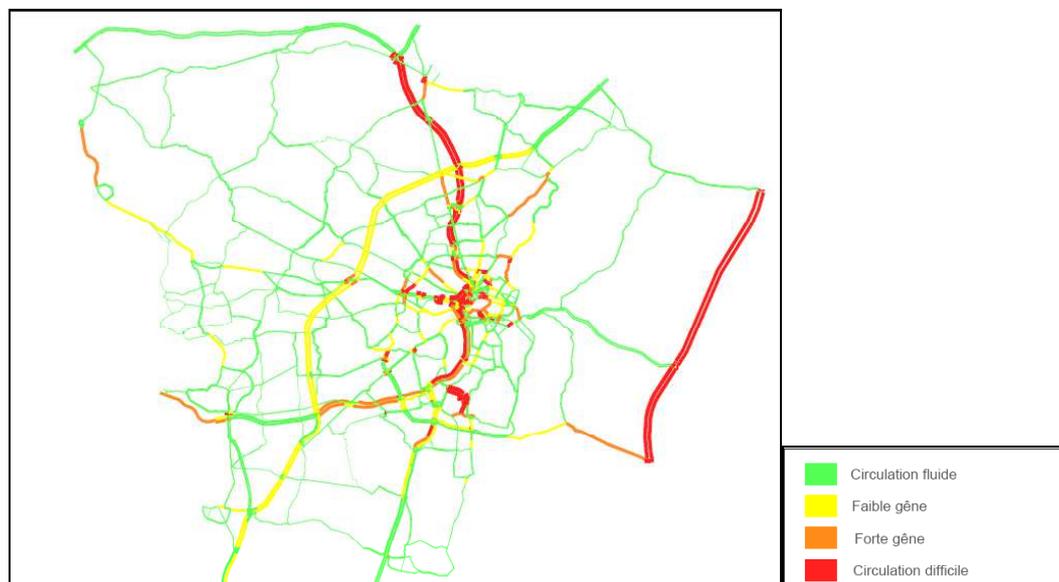


Fig. 13: Fluidité de la circulation en 2020 avec le GCO (étude CETE)

- l'itinéraire direct (47km) est plus court et reçoit des trafics de moyen et grand transit pour lesquels il n'est pas aménagé (véh./j. en 2015 avec GCO : 26.000 à 29.000, sur une route classique avec carrefours à niveau et traversée de villages (Singrist), avec indication d'une situation de forte gêne par les études de trafic du CETE). Même en cas de réalisation du GCO à l'horizon 2015, il est ainsi probable que l'on n'échappe pas finalement dans un second temps à la nécessité d'un aménagement de la N4 à 2\*2 voies correspondant aux niveaux de trafics constatés.

Le GCO est par ailleurs trop détourné pour les flux Belgique / Luxembourg – Sud Bade Wurtemberg (vert) qui doivent toujours transiter par A35 au sein de la CUS.

Enfin, les discontinuités d'aménagement autoroutier au niveau de Offenburg et Baden-Baden subsistent en parallèle à des aménagements 2\*2 voies non structurants contradictoires avec les orientations publiques affichées (lois, protocoles, chartes, PDU, SCOT).

***Le GCO est en fait axé sur une stratégie essentiellement Nord-Est - Sud, qui renforce le maillage dans l'orientation des infrastructures lourdes existantes (A35, A5), alors même que les maillons autoroutiers manquant se trouvent plutôt sur les axes de grand transit Nord-Ouest – Sud et Est-Ouest.***

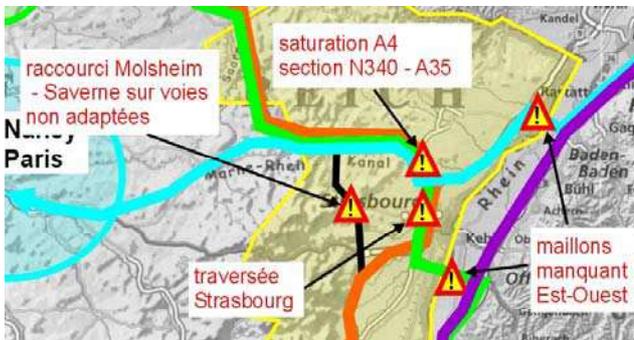
Les coûts des 4 scénarios sont récapitulés dans le tableau suivant.

	Scénario GCO	Scénario GCO + requalification A35	Scénario "tout TC"	Scénario "mixte"
<b>Coûts d'investissements</b>				
Millions par an	1.060	1.210	1.175	1.200
Bilan coûts d'investissements				

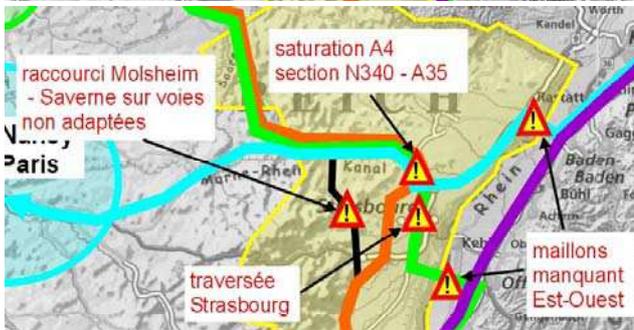
Tab. 6: Bilan comparatif des coûts d'investissement

### 3.3 Impacts sur l'organisation des trafics routiers

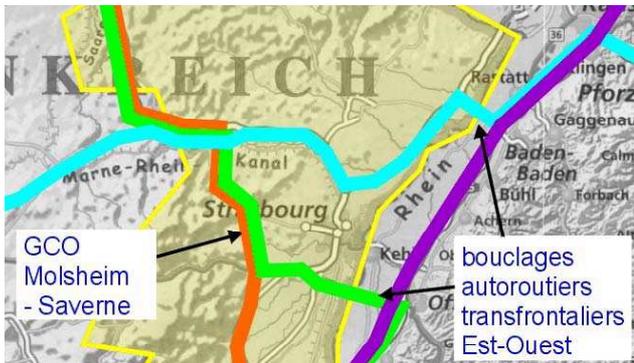
Les impacts sur l'organisation du trafic routiers ont fait l'objet de cartes d'analyse des grands itinéraires de transit, dont les principaux éléments sont rappelés ci-après :



scénario sans GCO / tout TC



scénario GCO



scénario « mixte »

Fig. 21: Rappel analyse grand transit

On a vu que :

- **le scénario GCO ne règle que très partiellement la problématique du grand transit ;**
- **le scénario « tout TC » laisse l'ensemble du transit au cœur de l'agglomération ;**
- **seul le scénario « mixte » apporte une réponse complète et satisfaisante pour écarter au mieux les flux le plus loin possible de l'agglomération.**

Les cartes suivantes complètent cette première analyse en zoomant sur l'agglomération de Strasbourg et en intégrant en plus le transit moyenne distance, notamment le transit sur A35 entre le Sud-Alsace et la Rhénanie-Palatinat :

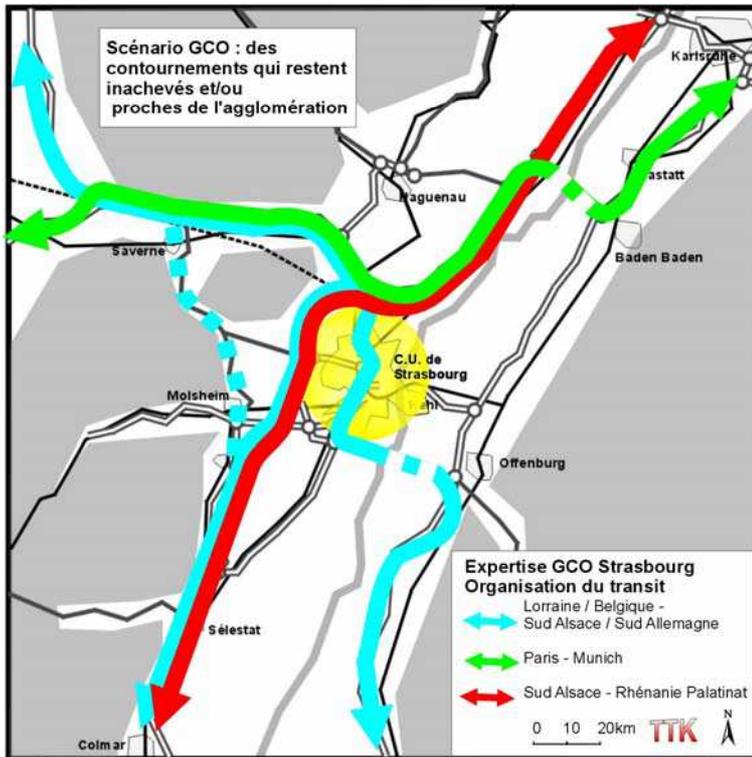
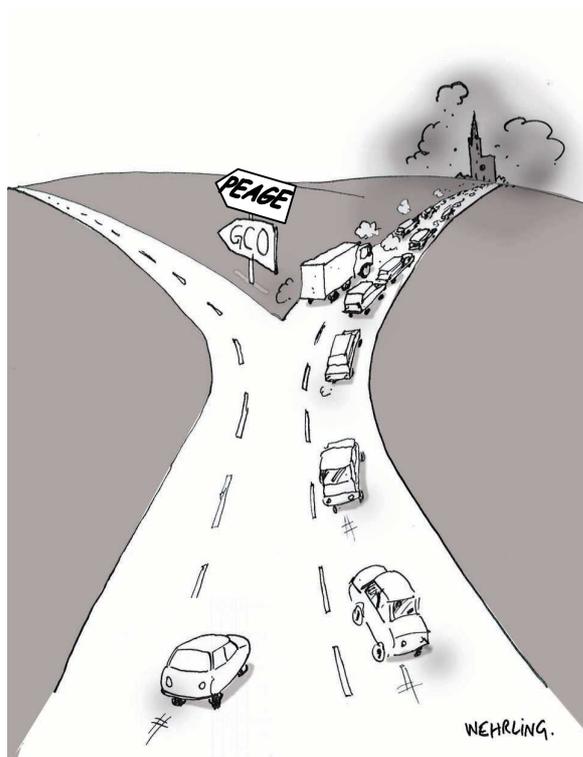


Fig. 22: Organisation du transit scénario GCO



**ENQUÊTE PUBLIQUE PIÈCE C PAGE 27 ET 28**



**COLLECTIF GCO NON MERCI**

## Pièce C : Notice

### C1. Notice explicative

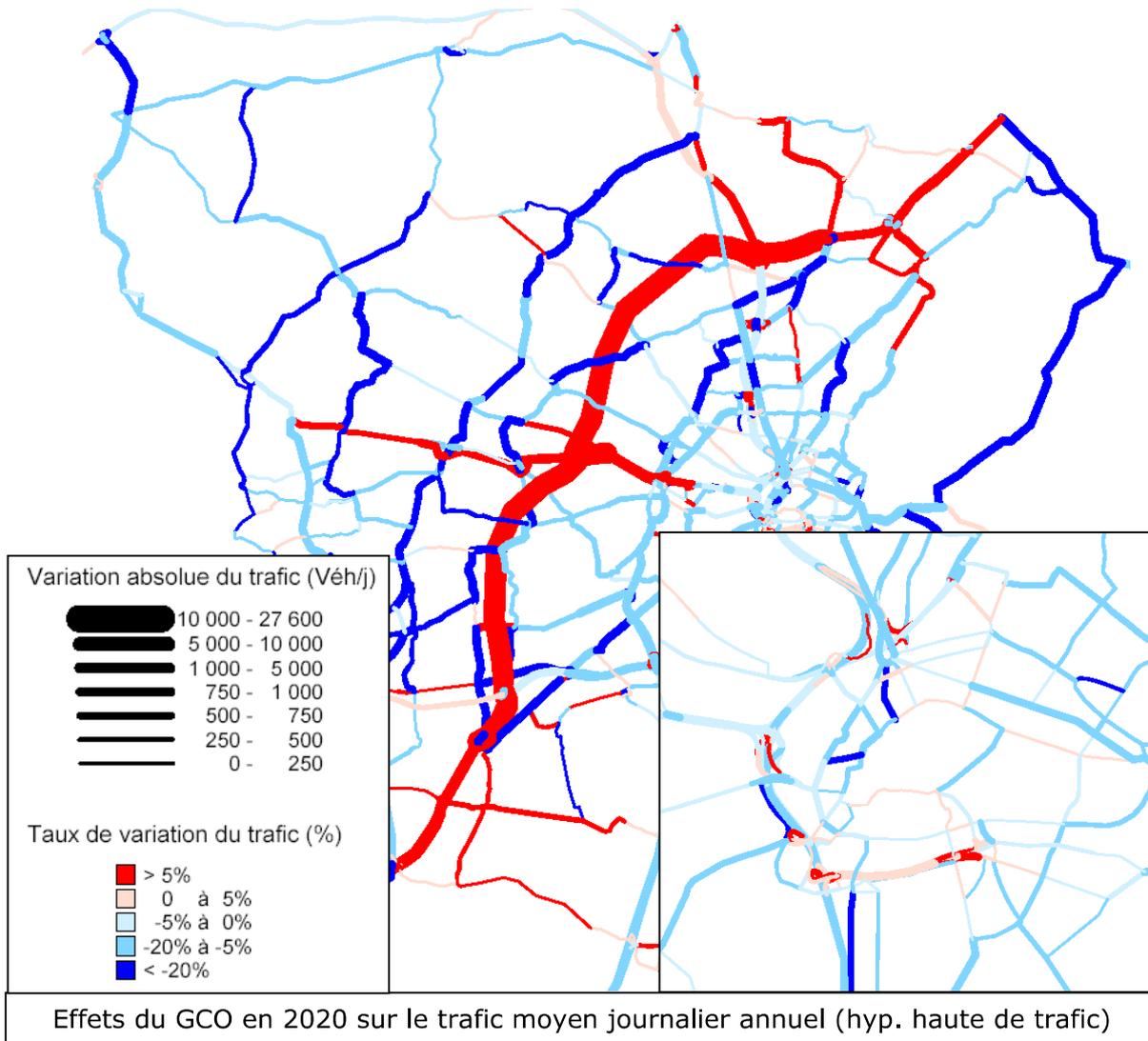
Le calcul des temps de parcours sur certaines relations (Wiwersheim - Strasbourg Cronenbourg, par exemple) met en évidence le fait que le GCO permet un gain significatif par rapport à la situation de référence. On compte un gain de 10 minutes environ sur les parcours « radiaux » à l'heure de pointe, 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 133 700, 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.

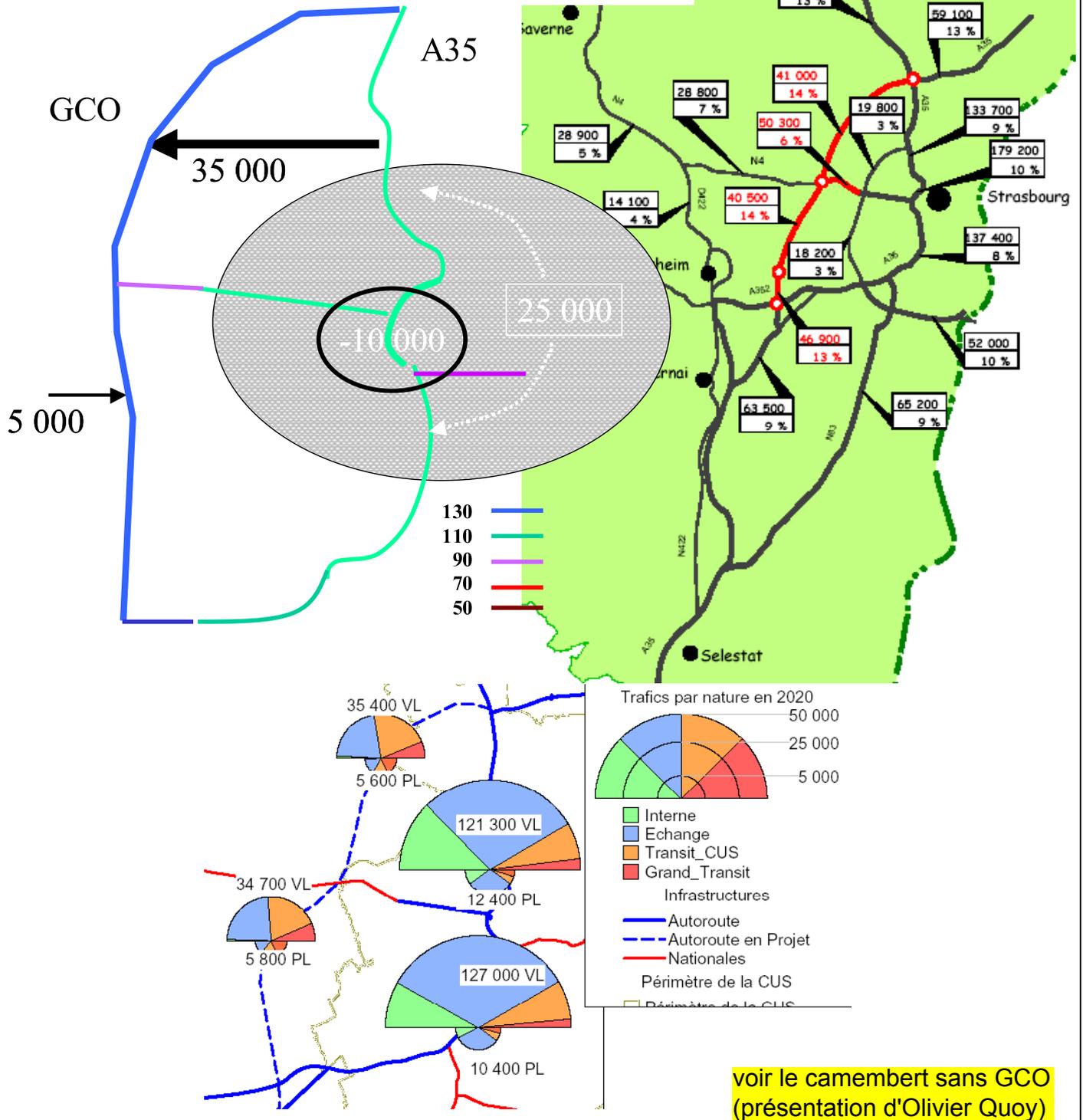
En conclusion, le choix d'un tracé du GCO proche de l'agglomération permet de dégager sur l'A35 un « ballon d'oxygène » d'environ 30 000 véhicules/jour, qui peut être soit un gain net (en mettant en œuvre des mesures de restriction sur l'A35), soit un volume dont l'utilisation peut être contrôlée pour 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).

3,4%  
et  
5,6%  
soit  
4,6%



Pièce C : Notice  
C1. Notice explicative

GCO sans modification de l'A35 / effets en 2020



voir le camembert sans GCO (présentation d'Olivier Quoy)

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

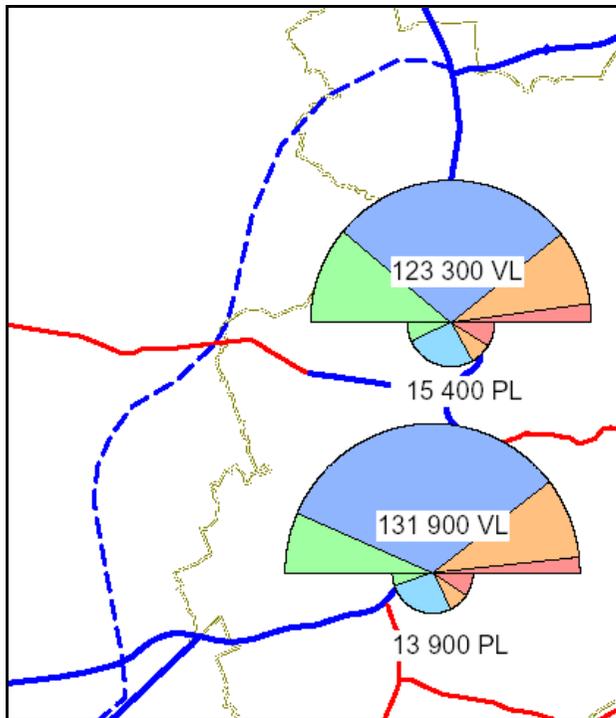
# Trafics attendus et fonctions

Grand Contournement Ouest de Strasbourg

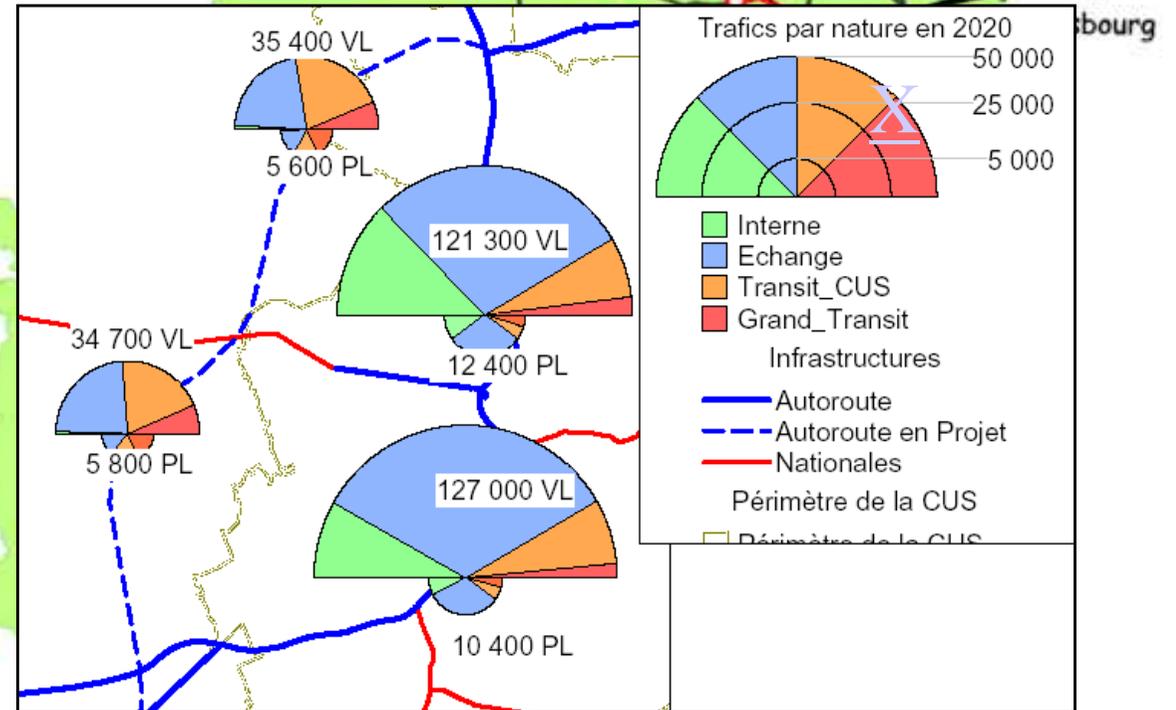
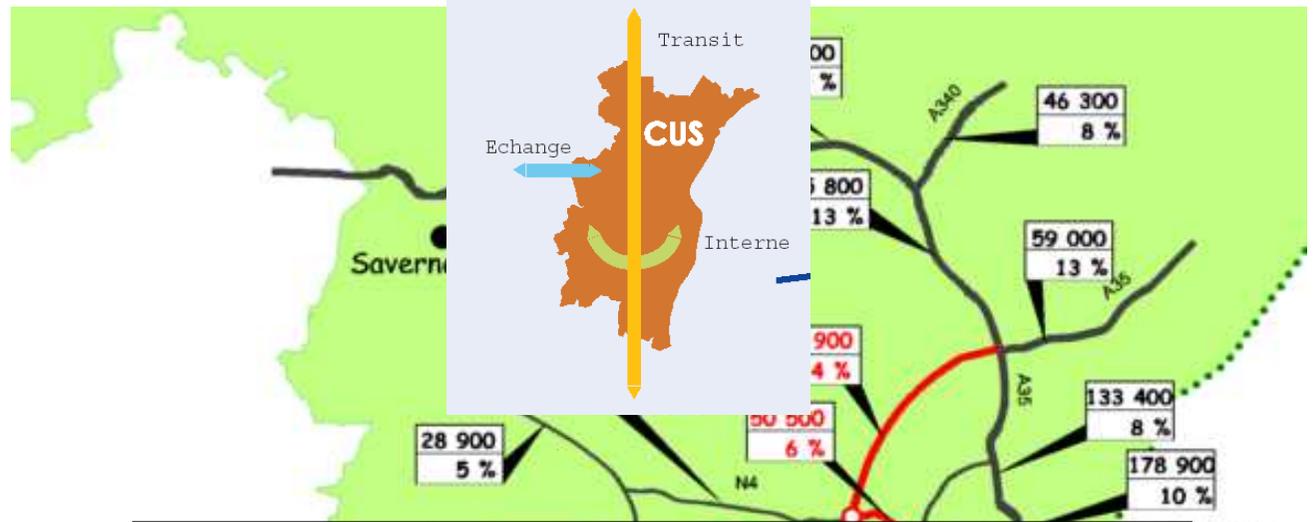
Etude de trafic

Tracé Est avec péage (Variante 1)  
Trafic modélisé en 2020

(Sans aménagement de l'A35)



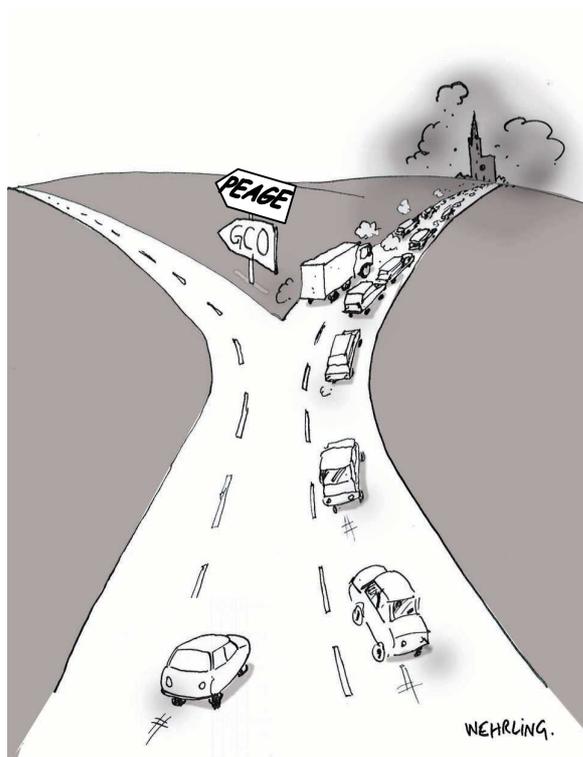
Présentation d'olivier Quoy  
Préparée le dimanche 18 mai 2003  
Le camembert ci-dessus était recouvert par l'autre



Historique: H => Tracé T



## ENQUÊTE PUBLIQUE (CONCLUSION)



**COLLECTIF GCO NON MERCI**



**Considérant l'incidence de ce projet sur les équipements de transports existants ou en projet ainsi que sa compatibilité aux schémas directeurs d'infrastructures applicables,**

Le projet du GCO tel que présenté dans le dossier soumis à enquête est compatible avec le document d'orientations générales et le PADD du SCOTERS (cf thème n°2).

Au vu de ces différentes comparaisons des variantes étudiées dans le cadre des études de cadrage, étant donné les enjeux et les objectifs de cette opération ainsi que l'analyse faite du rapport TTK (cf thème n°1), nous constatons que le GCO tel que présenté dans le dossier soumis à enquête répond aux exigences du SCOTERS.

La commission a constaté dans le cadre de l'analyse du thème n°1 que le désengorgement de l'A35 n'était pas l'enjeu ni l'objectif du GCO. Ceci étant, la réalisation du GCO tel que présenté dans l'étude d'impact aidera à la requalification de l'A35.

La commission a par ailleurs constaté que le GCO ne paraît pas en contradiction avec l'organisation d'une structure performante de transports collectifs pour la région Alsace :

- Ce projet n'a pas vocation à absorber la majeure partie des déplacements domicile-travail, ni les déplacements radiaux sur Strasbourg qui relèvent de l'utilisation des TER, du tramway et des transports en commun routiers. Ces flux de déplacement sont gérés dans le cadre d'une politique globale de transports collectifs.
- Il peut cependant, sur un axe Nord/Sud, faciliter la mise en fonction de nouveaux moyens de transports collectifs routiers pour les liaisons entre les villes moyennes, solutions qui ne nécessitent pas la mise place, vu le flux modeste de voyageurs, de systèmes de transports collectifs lourds.
- Les collectivités territoriales, que ce soit la Région, le Département ou la Communauté Urbaine de Strasbourg, affichent des politiques fortes et dynamiques en matière de transports en commun (TER, tram-train, réseau de transports routiers, tramways, bus urbains), dont les financements par les collectivités ne sont pas dépendants de celui du GCO qui est une concession.
- Il est donc nécessaire de développer les programmes de transports en cours et d'être imaginatif quant à de nouveaux projets afin de diminuer le nombre des actifs résidant hors CUS et utilisant leur véhicule (80%).

Nous notons par ailleurs que le GCO contribuera au développement de certains transports collectifs qui, pour certains emprunteront l'autoroute et pour d'autres, contribueront à leur utilisation grâce à la mise en place de parkings relais notamment aux extrémités du GCO (choix de correspondance avec le TER), au niveau de Duttlenheim ou Duppigheim pour le tram-train, ainsi qu'à la sortie de l'échangeur situé au niveau d'Ittenheim pour le transport routier guidé du département.

### Commentaires de la Commission d'enquête :

Nous avons constaté dans le cadre de l'analyse du thème n°1 que le **désengorgement de l'A35 n'était pas l'enjeu ni l'objectif du GCO**. Ceci étant, la réalisation du GCO tel que présenté dans l'étude d'impact aidera à la requalification de l'A35.

La commission rappelle que l'opération de requalification de l'A35 n'est pas l'objet de cette présente enquête publique.

Ceci étant nous prenons bonne note de l'importance de commencer la réalisation de cette opération dès la mise en service du GCO.

Par ailleurs, nous nous permettons de souligner que cette requalification devra être pensée en donnant l'importance aux transports collectifs tout en recherchant une bonne accessibilité routière dans certains secteurs comme le centre gare dont les fortes possibilités de développement en pôle tertiaire doivent être maintenues.

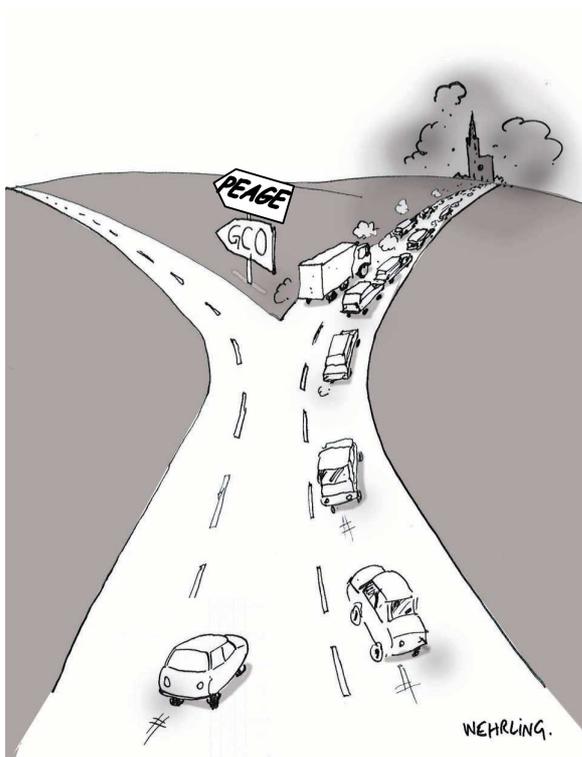
En effet, la régularisation du trafic pendulaire relève plus d'une politique innovante et adaptée des transports en commun avec le développement de parking relais et d'une maîtrise de l'urbanisation que du seul GCO.

Aussi, et afin de diminuer les problèmes de congestion sur certaines parties de l'A35, la commission s'interroge sur l'instauration d'un péage qui paraît satisfaisant à première vue mais difficile à adopter, néanmoins, il serait intéressant de se pencher sur l'expérience de la capitale de Stockholm.

A la différence des solutions mises en place par les villes comme Londres ou Rome, la ville de Stockholm a mis en place une technique de péage variable déterminant un tarif en fonction de l'heure de la journée et des zones de fréquentation. Cette expérience vise à contrôler les comportements destinés à réguler plus efficacement le trafic pendant la journée et à engager davantage d'usager à emprunter les transports publics. L'un des éléments clés du succès de ce péage a été la manière dont la municipalité de la capitale suédoise a réussi à faire accepter le projet par la population. La ville a organisé un référendum à l'issue de la période d'essai permettant aux citoyens de se prononcer sur le maintien du système. Le projet a été adopté par 53% des votants.

Pendant la période d'essai, la municipalité de Stockholm a analysé l'impact du système sur la qualité de l'air, le stationnement et la fréquentation des autobus. Les résultats ont mis en évidence une baisse du trafic de 22 % à l'intérieur du périmètre payant et une diminution de 5 à 10 % des accidents corporels à l'intérieure de la capitale. Les émissions de gaz d'échappement, et notamment le dioxyde de carbone, ont par ailleurs été réduites de 14% dans la ville intra-muros, et de 2 à 3% dans toute l'agglomération. Ces indicateurs ont été repris d'un article paru au « The Wall Sreet Journal » de New York et publié au Courier International n°831 du 5 au 11 octobre 2006.

**PROJET DE TSPO**



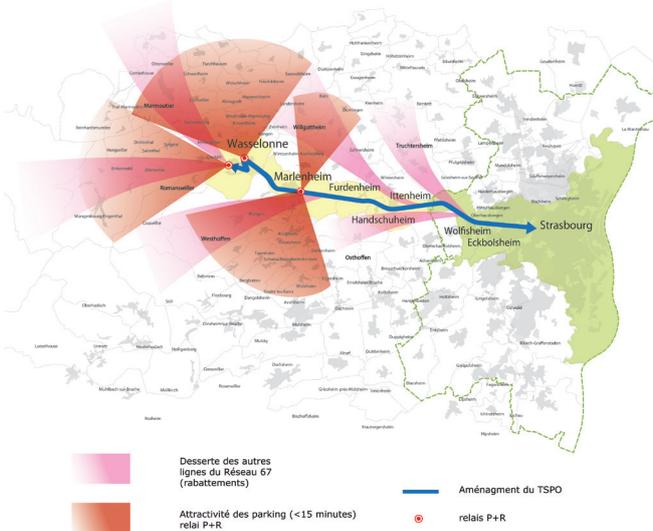
**COLLECTIF GCO NON MERCI**



## RÉFLÉCHIR ENSEMBLE AU DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE

### Rechercher le retour sur investissement du TSP0, c'est le rendre attractif pour le plus grand nombre

Une nouvelle infrastructure de transport est naturellement favorable au développement de l'habitat et de l'activité le long de ses points de desserte les plus accessibles. Ces effets sont cependant plus ou moins étendus en fonction des facilités d'accès et des choix d'urbanisme autour de l'infrastructure. Pour que le TSP0 profite au plus grand nombre et constitue pleinement une alternative à l'automobile, les choix d'aménagement et d'urbanisme doivent être coordonnés entre l'ensemble des acteurs du territoire desservi.



### Rendre le TSP0 attractif pour tout le territoire de l'ouest Strasbourgeois

Le territoire desservi représente près de 50 000 habitants et une population active d'environ 20 000 personnes. Cette population est tournée principalement vers la CUS pour accéder à l'emploi et aux services. Des communes importantes (Wasselonne, Marlenheim...) seront directement traversées par le TSP0. Ce futur transport desservira le secteur d'Eckbolsheim avec ses pôles d'emplois et de services actuels et futurs.

Le TSP0 sera par ailleurs connecté au futur tramway urbain A2 dès la porte Ouest, facilitant ainsi la diffusion des actifs vers tous les pôles d'emploi de la CUS de ce secteur. Enfin, le TSP0 aura un terminus au centre-ville de Strasbourg, dans le secteur des Halles et de la gare SNCF, où se trouvent plus de 30 000 emplois salariés, un des principaux pôles d'emploi à l'échelle du Département.



## ÉDITO

Le temps de la concertation sur l'opportunité du TSP0 est passé. Le projet a été déclaré d'utilité publique sur sa partie interurbaine en janvier 2012, sans réserves ni recommandations, à l'issue d'une riche concertation engagée en 2009.

Le projet emporte aujourd'hui une large adhésion sur le choix du tracé jusqu'à Strasbourg en passant par l'A351, ainsi que sur son terminus au secteur des Halles, conditions de son efficacité. La réunion du 10 septembre à Ittenheim à laquelle j'ai souhaité inviter les 50 élus du périmètre élargi autour du TSP0, ainsi qu'associations et acteurs institutionnels impliqués, a été l'occasion pour chacun des acteurs concernés par la réalisation du TSP0, de confirmer les engagements partagés : les travaux seront entrepris en 3 phases d'aménagements successives, réalisées par le Conseil Général du Bas-Rhin, par l'État et la CUS.

Le Département débute les travaux dès 2012 sur sa partie interurbaine de Wasselonne à Ittenheim, pour garantir un temps de trajet de 21 minutes sur cette section d'ici 2016. L'État s'engage à poursuivre les aménagements sur l'A351 et la CUS à prendre en compte son passage dans ses projets de tramway en cours d'étude, pour rendre le TSP0 pleinement opérationnel jusqu'à Strasbourg d'ici 2018. L'objectif de cette réunion du 10 septembre était également d'ouvrir le débat sur les enjeux de développement autour du TSP0, sur le large périmètre rural du Kochersberg, jusqu'à la frange Ouest de l'agglomération Strasbourgeoise.

En prenant l'initiative de ce premier comité de coordination partenarial de **réflexion prospective pour l'aménagement et de développement autour du TSP0**, l'ambition du Conseil Général est bien d'inviter l'ensemble des élus et acteurs concernés à s'associer, pour réfléchir ensemble sur les conditions d'un développement coordonné et équilibré du territoire, afin que le TSP0 profite au plus grand nombre.

Cette lettre du TSP0 n°6 vous fait partager quelques réflexions significatives exprimées par des participants au comité de coordination, et présente la méthode et le calendrier de travail que le Département s'est proposé d'animer sur une période de 2 ans.

Guy-Dominique KENNEL  
Président du Conseil Général du Bas-Rhin

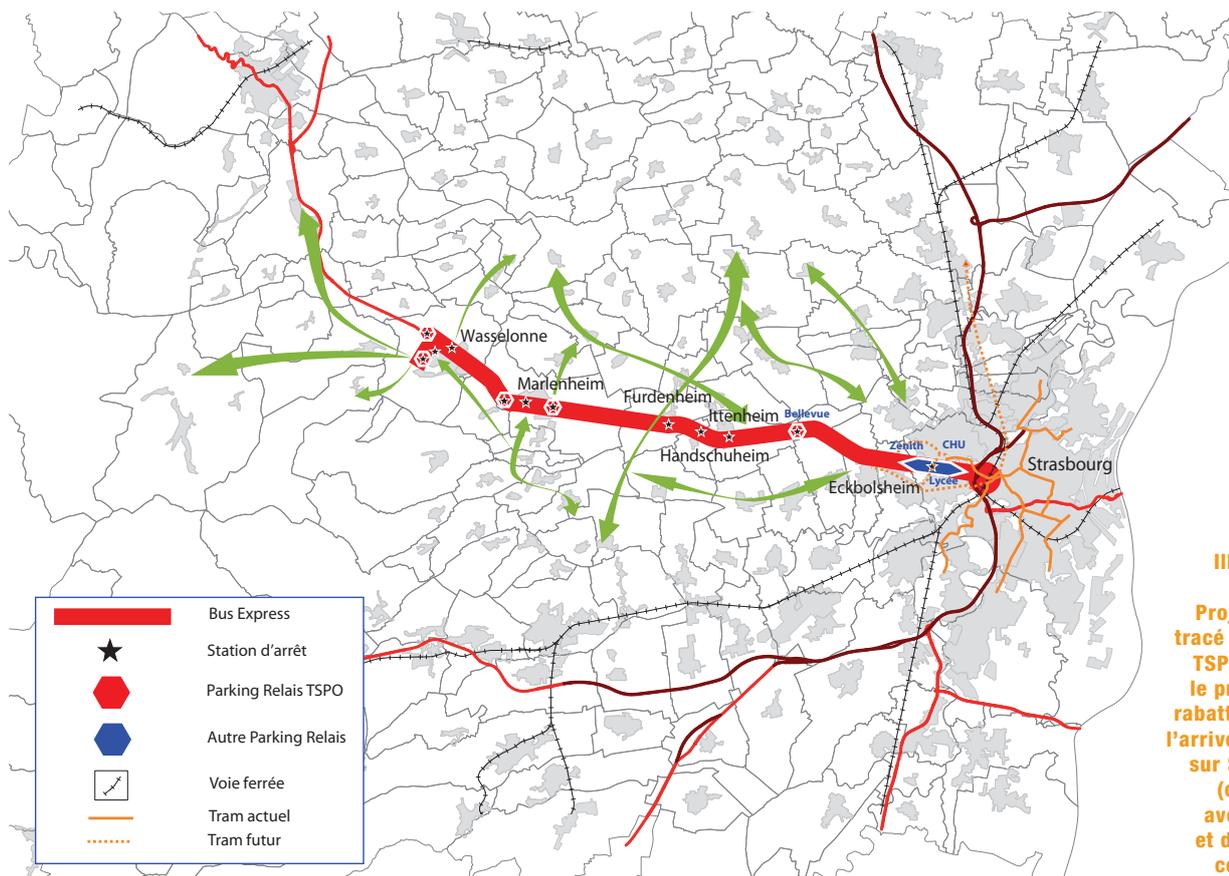
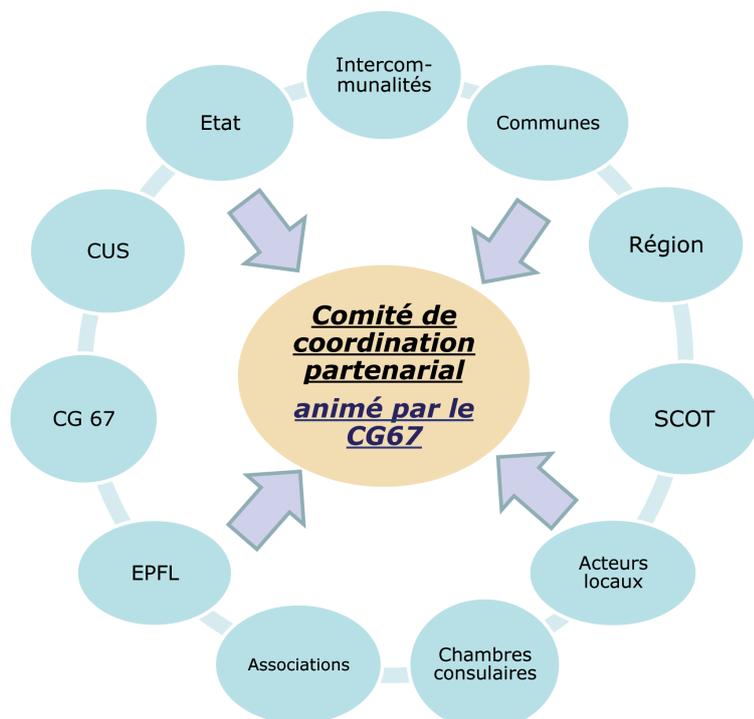


Illustration : la carte du Projet, avec le tracé général du TSPO, les P+R, le principe des rabattements, et l'arrivée du TSPO sur Strasbourg (connexions avec le TRAM et desserte du centre-ville)

## Le COMITÉ DE COORDINATION, UNE INSTANCE DE RÉFLEXION STRATÉGIQUE

**Un lieu pour que les acteurs du territoire se concertent sur les conditions d'un développement coordonné et équilibré autour du TSPO**

Le Conseil Général est en capacité d'apporter une assistance aux communes, tant pour établir des diagnostics que pour mener des réflexions prospectives, afin de promouvoir un développement coordonné et équilibré sur l'ensemble du territoire élargi, en tirant le meilleur parti possible du TSPO.



### « Anticiper pour mieux agir ».

Un transport en commun performant est un atout majeur pour un territoire. Il renforce son attractivité. Un temps de transport optimisé et maîtrisé induit nécessairement des choix personnels : habitat et logement en sont des illustrations concrètes avec en corollaire une pression encore accrue sur le foncier et des sollicitations croissantes en matière d'équipements et de service à la population. Il est important que les collectivités intègrent ces aspects le plus en amont possible dans leur réflexion de développement.

Faire du TSPO un véritable outil au service du développement local est la démarche collective proposée par le Conseil Général aux élus et acteurs locaux. Autrement dit **anticiper pour mieux agir demain !**



**Alfred BECKER,**  
Vice-Président du  
Pôle Aménagement  
du Territoire au  
Conseil Général du  
Bas-Rhin

# TÉMOIGNAGES DU PREMIER COMITÉ DE COORDINATION DU 10 SEPTEMBRE 2012

## « Les transports en commun doivent être interconnectés »

« L'interconnexion des transports en communs en ville et la desserte au plus près du centre-ville, sont deux conditions pour un réseau de transport collectif. Pour le TSP0, le choix du secteur des Halles à proximité de la gare SNCF apparaît aujourd'hui comme plus pertinent. »

Luc HUBERT - Alsace Nature

## « Les usagers privilégieront certainement les P+R pour le rabattement vers le TSP0 »

« Les récentes restructurations des lignes de cars dans le secteur de Westhoffen, ont eu tendance à réduire les dessertes directes vers Strasbourg, en les remplaçant par des rabattements vers le futur TSP0. Beaucoup d'usagers effectuent déjà cette correspondance en voiture, en utilisant un parking relais à Marlenheim. Les possibilités de rabattements et leur organisation devraient être discutées avec les usagers dans le cadre d'un comité de ligne par exemple. »

Pierre GEIST  
Maire de Westhoffen

## « Mailler le réseau cyclable autour de Strasbourg »

« Les proches communes autour de la CUS sont à portée de vélo de l'agglomération et des futurs terminus de tramway. Un meilleur maillage

du réseau cyclable serait attractif pour des déplacements vers Strasbourg. Cela devrait être un complément au projet de transport en commun cadencé pour desservir Truchtersheim. »

Jean-Claude LAMBERT - Maire de Stutzheim-Offenheim

## « La question des « dents creuses » dans les villages est ouverte »

« Comme pour le TER, le développement de l'habitat à proximité des stations d'arrêt serait un gage d'attractivité du TSP0 et faciliterait la mobilité des habitants concernés. Mais cela pose la question de la politique foncière dans les communes, notamment vis-à-vis du devenir des « dents creuses » encore non urbanisées à l'intérieur des agglomérations. »

Patricia GOUT - Préfecture  
de Région DREAL Alsace

## « L'axe RN4 doit également conserver une vocation économique »

« L'axe RN4 doit continuer à être le support du développement d'activités. La desserte des emplois nécessitera toujours un accès par la route. Le TSP0 est un moyen de desserte

complémentaire pouvant être attractif, mais il faut organiser les accès depuis les points des dessertes prévus. »

Georges LINGENHELD - Chambre de Commerce et d'Industrie



Légende ???

# UN DIAGNOSTIC COMPLET ATTENDU DÉBUT 2013

## Un diagnostic pour bien identifier les forces et faiblesses du territoire autour du TSP0

Le diagnostic permettra d'identifier tous les quartiers des communes qui seront proches des points d'arrêts du TSP0 et les sujets à enjeux sur lesquels les acteurs du territoire pourront émettre des propositions.

Il permettra également de proposer des modalités de rabattements adaptées pour les habitants des communes qui ne sont pas directement desservies par le TSP0 (covoiturage, vélo, parkings de rabattement...).

Il prendra en compte les projets urbains en cours et apportera une vision prospective sur les potentiels avec l'arrivée du TSP0, sur les besoins en équipements, etc...

Ce diagnostic sera réalisé par l'Agence de Développement et d'Urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise (ADEUS).

# DES ATELIERS DE TRAVAIL AU 2<sup>ÈME</sup> SEMESTRE 2013

## Les acteurs du territoire seront invités à des ateliers locaux et partenariaux pour faire des propositions concrètes

Un appel à projet sera lancé mi-2013 auprès des communes et intercommunalités volontaires, pour analyser dans le cadre d'ateliers de travail spécifiques, les enjeux détaillés propres à leurs territoires et faire émerger des projets concrets pour leur développement.

Les ateliers de travail pourront porter sur :

- > L'évolution des documents de planification de l'urbanisme pour un développement équilibré et durable ;
- > Le développement de programmes de logements ou d'activités prenant en compte les enjeux de Développement Durable (le transport – la maîtrise de l'énergie...) ;
- > Des solutions innovantes en matière de services publics et d'équipements publics.

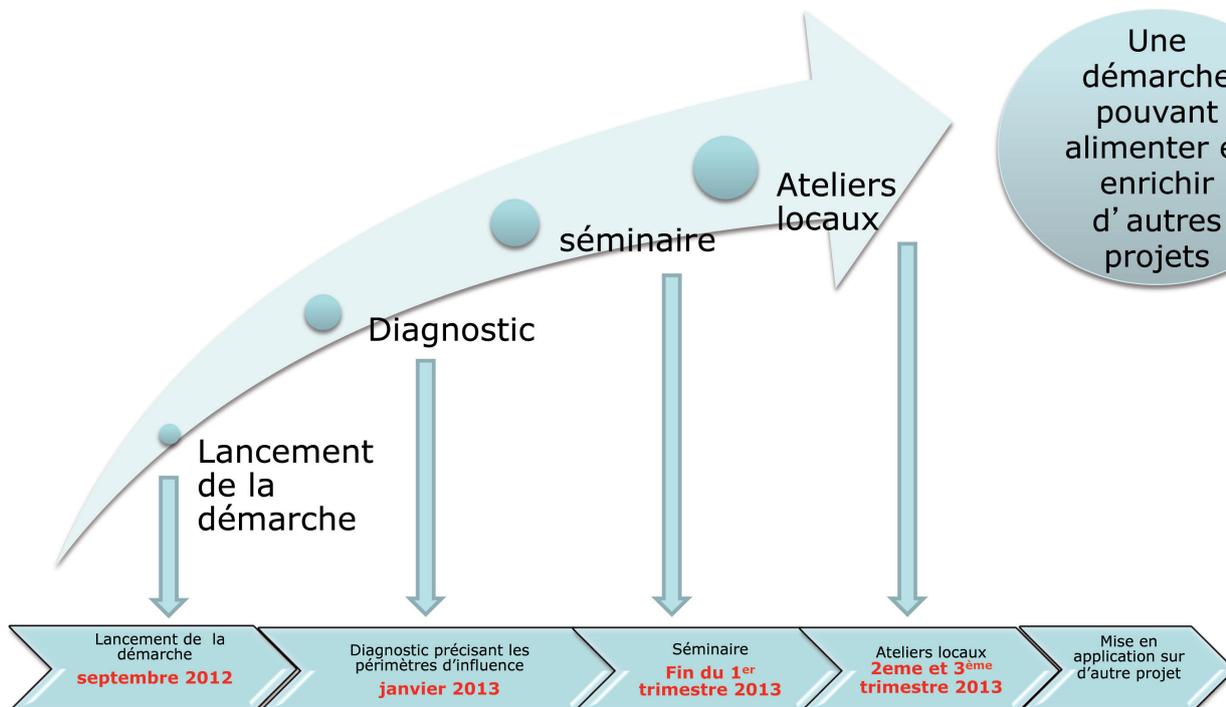
## ABOUTIR FIN 2013 à UN GUIDE DE RECOMMANDATIONS POUR LES ACTEURS RESPONSABLES DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Cette démarche en 5 étapes (comité partenarial de lancement, diagnostic, séminaire autour du diagnostic, ateliers locaux, et comité partenarial de restitution) aboutira à une synthèse de recommandations concrètes à l'intention des acteurs du territoire.

Des recommandations générales identifieront et localiseront les secteurs et thèmes à enjeux pour un développement équilibré du territoire autour du TSP0.

Des recommandations particulières seront également formulées au sujet des projets proposés à l'issue des ateliers locaux.

Une démarche qui représente un nouveau défi partagé, économique, humain et d'aménagement, après celui de la réalisation de l'infrastructure du TSP0.



Projet cofinancé par l'Etat et la Région Alsace



La Lettre du TSP0 est une publication du Conseil Général du Bas-Rhin.

Directeur de la publication : Guy-Dominique KENNEL / Rédaction : CG 67 - Service Transport

Conception : CITEASEN / Mise en page : Direction de la Communication CG Bas-Rhin

Crédits iconographiques : Conseil Général du Bas-Rhin, MRW

Impression : Conseil Général du Bas-Rhin - 2 000 exemplaires - diffusion Novembre 2012.

N° de téléphone contact : 03 88 76 63 74 - courriel : tspo@cg67.fr

## Le TSPO passe la seconde

La grève de la SNCF n'arrangeant pas les choses, le président du conseil général a pu constater mercredi soir que la circulation entre Strasbourg et Wasselonne ne s'améliore pas. Le transport en site propre pour l'ouest de l'agglomération strasbourgeoise (TSPO) est donc plus que jamais d'actualité.



Trois giratoires sont prévus sur la RD 1004 pour 2013. Deux à Wasselonne, comme ici à l'intersection de la RD 112 (rue de Zehnacker). (Document remis)

imprimer envoyer commenter partager :  

Guy-Dominique Kennel, le président du Département, a reçu mercredi les maires des communes concernées par le projet TSPO. A Wasselonne, le président du conseil général leur a présenté le dossier qui sera bientôt déposé à la préfecture. L'enquête préalable à déclaration d'utilité publique devrait être lancée après mars 2011.

**LES ENJEUX FONCTIONNELS.** - Le TSPO sera un autobus express de grande capacité « avec un service quasiment équivalent à celui d'un tramway », précise Alfred Becker, vice président du conseil général en charge de l'aménagement du territoire. Sa fréquence sera « soutenue », c'est-à-dire toutes les dix minutes en heure de pointe et toutes les trente minutes en heure creuse. La plage horaire sera élargie (6 h-22 h). Objectif : relier Wasselonne à Strasbourg en 30-35 minutes.

**AMÉNAGEMENTS SUR LA PORTION WASSELONNE-ITTENHEIM.** - Sur les quinze kilomètres du tracé de cette section interurbaine, huit stations d'arrêt sont prévues ainsi que trois parking-relais (deux à Wasselonne, un à Marlenheim) pouvant accueillir 200 voitures et des vélos. Huit carrefours seront aménagés avec notamment trois giratoires (sur la RD 720 menant à Fessenheim-le-Bas, à l'entrée Est de Wasselonne, et sur la RD 112 à l'ouest de Wasselonne) et des feux tricolores à Ittenheim, Furdenheim et Wasselonne. Le long du tracé, 10,5 km de voies agricoles seront préservées ou créées, ainsi que six traversées agricoles sécurisées (environ une traversée tous les 1,5 km).

**TRACÉ DES VOIES.** - A Wasselonne, le TSPO partira du collège, passera par la rue de Romanswiller, la rue de Zehnacker, desservira le centre-ville puis empruntera la RD 1004. Là, jusqu'à Marlenheim, le bus ne disposera que d'une voie en axe, au centre de la route (son sens de circulation changera alors du matin au soir). De Marlenheim à Furdenheim, deux voies latérales seront créées, nécessitant un élargissement de dix mètres de part et d'autre de la chaussée actuelle. Puis de Furdenheim à Ittenheim, là aussi, l'autobus circulera sur des voies latérales, et de nouveaux chemins agricoles devront être réalisés.

**UTILISATION DU FONCIER.** - Sur cette section Wasselonne-Ittenheim, quatorze hectares de terrain sont nécessaires : huit hectares pour les nouvelles chaussées, cinq pour les chemins agricoles et un hectare pour les parkings-relais.

**BUDGET ET PHASES DES TRAVAUX.** - Quarante millions d'euros sont prévus pour ces aménagements, dont vingt millions pour la première phase des travaux en 2013. « Notre objectif est de cibler en priorité les secteurs les plus congestionnés, à savoir Ittenheim, Furdenheim et l'entrée de Wasselonne, avec l'aménagement des feux, des ronds-points et des stations », annonce Martial Gerlinger, directeur général adjoint du pôle aménagement du territoire.

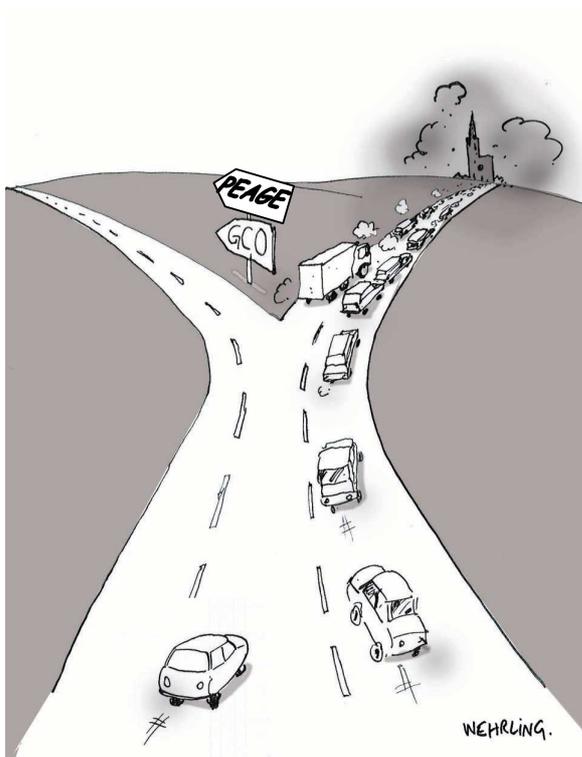
Plus tard, pour les sections suivantes, la circulation sur la RN 4 sera portée à 2x2 voies et l'autobus pourra rouler occasionnellement sur la bande d'arrêt d'urgence de l'A 351. Sur cette phase de chantier, quatorze millions d'euros seront alloués à la RN 4 et seize millions d'euros à l'A 351.

Enfin, le terminus est prévu à la gare routière des Halles à Strasbourg. Pour y accéder, deux possibilités sont à l'étude : par l'A 351 et la porte Blanche, ou par l'A 35 et les Halles. La fin des travaux est prévue pour 2016.

**EXTENSION POSSIBLE.** - Des études des besoins de desserte dans le nord du Kochersberg (vers Truchtersheim) seront réalisées en 2011.

GUÉNOLÉ BARON

**TRAFIC SUR L'A351**



**COLLECTIF GCO NON MERCI**



### 1.4.2 Diagnostic circulation : 1/ des effets de délestage de l'A35 au sein de la CUS faibles

Les prévisions de trafic 2015 avec GCO<sup>4</sup> tablent sur :

- une baisse de 12.000 à 14.000 véh./j. sur A35 (-6%) ;
- une augmentation de 14.000 véh./j. sur A351 qui devient une pénétrante importante vers l'agglomération depuis le sud (une partie du trafic actuel à destination de HautePierre et transitant par Ostwald se reporte sur l'A351).

Pour la CUS, on note que *l'effet de délestage est relativement modeste*, il correspond tout au plus à quelques années de croissance ou bien à l'effet es-comptable d'une politique forte de report modal. Par ailleurs, l'avantage en termes de délestage de la section sud de l'A35 est à mettre en regard avec l'inconvénient de la plus grande charge de l'A351.

Par rapport à la perspective de requalification de l'A35 dans la traversée de Strasbourg, on observe que la réalisation du GCO est au cœur d'objectifs ambigus, voire contradictoires. Cette réalisation peut en effet s'orienter vers 2 scénarios aux objectifs radicalement différents :

- soit l'objectif premier du GCO est de « délester l'A35 (...) **pour assurer plus efficacement les échanges** (routiers) »<sup>5</sup> : dans ce cas, pour ne pas perdre les gains d'accessibilité et de maillage permis par le GCO, il est essentiel de maintenir la continuité autoroutière sur A35 (et A351). Un tel scénario s'inscrit dans une stratégie d'accompagnement des tendances de croissance des trafics routiers sur la CUS (croissance qui conduira rapidement à retrouver la situation de saturation initiale) ;
- soit l'objectif premier du GCO est de permettre de requalifier l'A35 par un réaménagement plus urbain de l'infrastructure ; on ne peut alors plus dire que l'on vise à « assurer plus efficacement les échanges (routiers) ».

Cette ambiguïté sur les objectifs invitera à introduire dans l'analyse et l'évaluation les 2 options « GCO sans requalification » et « GCO avec rupture de la continuité autoroutière actuelle Nord-Sud dans la CUS ».

### 1.4.3 Diagnostic circulation : 2/ des effets d'amélioration d'accessibilité routière forts

Ce n'est donc pas sur le plan du délestage A35 que le projet GCO a le plus d'effet, mais plutôt :

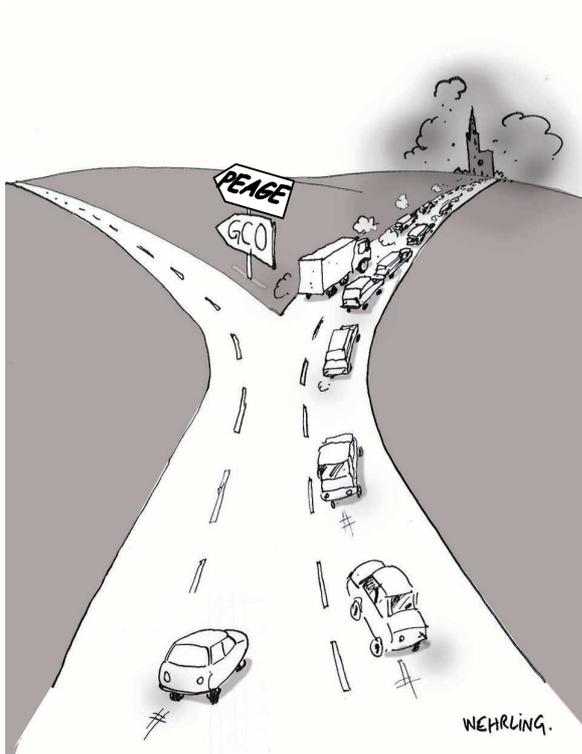
- sur le plan de l'amélioration de l'accessibilité radiale routière à l'agglomération de Strasbourg (cf. illustration) :
  - double accès de/vers le sud : A35 / GCO+A351 ;
  - triple accès de/vers le nord : A35 / GCO+A351 / GCO+rocade sud ;

<sup>4</sup> Contournement de Strasbourg, dossier pour un débat, 1999, p. 87.

<sup>5</sup> orientations de l'Etat.



**RAPPORT TTK PAGE 48**



**COLLECTIF GCO NON MERCI**



- besoins de financements publics réduits du fait du financement d'une partie voire de l'ensemble de l'ouvrage par un concessionnaire.

Ce scénario est en ce sens le plus probable.

**Le scénario GCO avec requalification lourde de A35 (rupture de continuité autoroutière) est jugé par contre peu vraisemblable :**

- aucun engagement formel de l'Etat ne lie le projet GCO à un projet de requalification lourde de A35 ;
- L'effet GCO sur le délestage A35 est faible. Même si ce délestage était important, le trafic restera à un niveau très élevé (150.000 à 180.000 véh./j. environ), ce qui limiterait fortement les possibilités de requalification plus urbaine :
  - la faisabilité d'une gestion des trafics restant par des carrefours tout ou en partie à niveau avec des feux n'est pas avérée ;
  - les possibilités de projets urbains le long d'un (ou de) boulevard(s) nord-sud à grande circulation resteront contraintes par les niveaux de trafic ;
  - en cas de rupture de continuité autoroutière et de maillage « urbain » d'un boulevard nord-sud requalifié, les effets de diffusion des trafics dans les quartiers alentours créeraient de nouvelles nuisances.
- Des options de requalification de A35 axées sur un aménagement de A351 en boulevard urbain entrent en contradiction avec la logique de choix du GCO qui renforce justement l'utilisation autoroutière de ce barreau (intérêt de la variante proche de l'agglomération retenue justifié suivant un critère de « maillage »<sup>13</sup>).
- Une partie des flux de transit appelés à se développer avec mise à 2\*2 voie de la N31 allemande (axe « vert » Luxembourg / Belgique – Sud Bade Wurtemberg) restera sur A35 (axe le plus court et gratuit entre la rocade sud (Illkirch) et Brumath), ce qui nécessitera de garder des caractéristiques autoroutières sur A35.
- Le fait que le GCO soit à péage rendra toute opération de rupture de continuité autoroutière sur l'axe parallèle gratuit politiquement et juridiquement périlleux (cf. échec de la mise à 2 voies du Boulevard de Ceinture de Lyon dans le cadre de la mise en service du Tunnel Est Ouest à péage) ;

**Pour TTK, une telle perspective de requalification reste ainsi très théorique.**

Le scénario « tout TC » est jugé peu vraisemblable politiquement :

- une analyse des avis des différents acteurs sur le projet GCO permet de constater très vite qu'il n'existe pas à ce jour d'unanimité pour une orientation qui mettrait la préservation de l'environnement et la densité urbaine en priorité absolue.

Le scénario « mixte » présente une difficulté à surmonter :

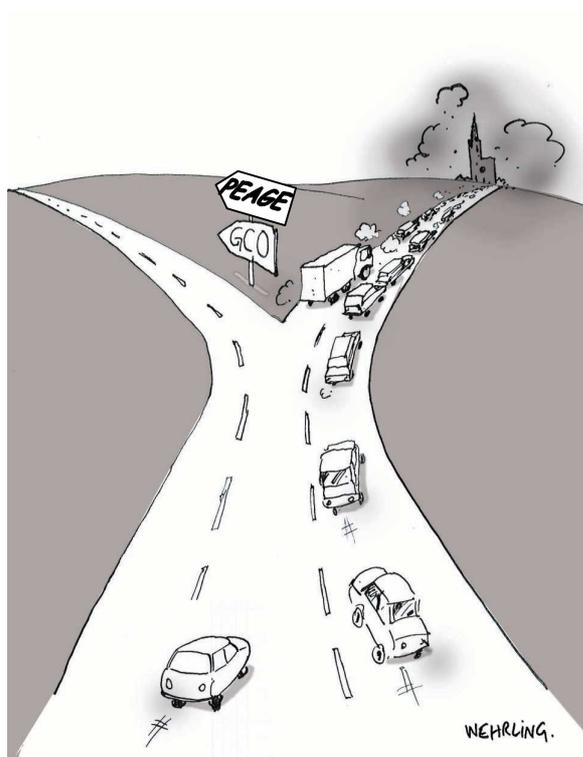
- l'option de liaison autoroutière Molsheim-Saverne a été éliminée il y a cinq ans, s'orienter vers ce scénario signifierait revenir en arrière sur le processus d'études.

Ces éléments sont récapitulés dans le tableau suivant.

<sup>13</sup> Contournement de Strasbourg, dossier pour un débat, 1999, p. 77.



**ADEUS SÉPARATION DES FLUX SUR L'A35**



**COLLECTIF GCO NON MERCI**

## Les projets d'infrastructures à venir

La requalification routière de l'A35 est envisagée parallèlement à la réalisation de deux voies nouvelles susceptibles d'alléger son trafic :

- la Voie de Liaison Intercommunale Ouest (la «VLIO») de type boulevard en milieu urbain,
- le Grand Contournement Ouest (le «GCO») de type autoroutier, en milieu périurbain et rural.

D'après les prévisions, ce dernier projet est en mesure de capter une partie des trafics de transit et certains trafics d'échange de l'A35 (voir schémas en annexe).

On considère qu'en 2020, sans modification de l'A35, le GCO est en mesure de capter 35 000 véhicules/jour. Vu la grande capacité routière de l'A35, le «ballon d'oxygène» ainsi créé serait rapidement comblé par 25 000 nouveaux véhicules/jour d'après les prévisions. Dans ce cas de figure, l'A35 pourrait contribuer à la décongestion du centre-ville mais aussi à l'accroissement de la part modale de la voiture et à l'étalement urbain.

Une alternative à cette hypothèse consiste à modifier en profondeur l'A35 en adaptant la voirie au trafic souhaité. Le trafic sur l'A35 serait réduit de 35 000 véhicules/jour au profit du GCO.

Cependant, toutes ces estimations montrent que malgré la réalisation du Grand Contournement Ouest, l'autoroute A35 reste l'artère vitale de l'agglomération strasbourgeoise à horizon 2011.

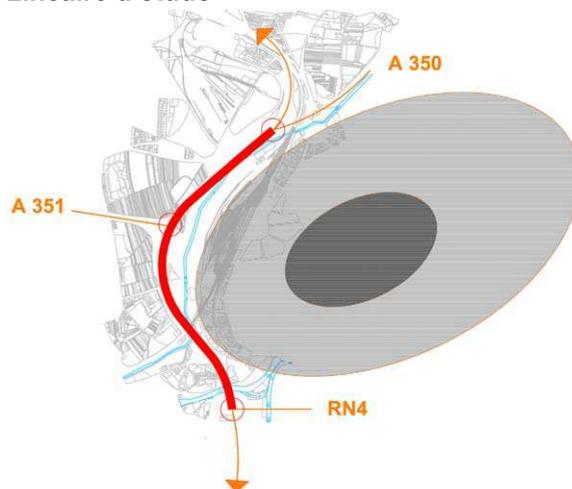
## Périmètre d'étude

Le choix du périmètre d'étude s'est porté sur le tronçon situé entre la porte de Schiltigheim et la voie de contournement Sud (RN4).

Entre ces deux points, l'autoroute présente un linéaire de 3,5 km particulièrement stratégique :

- l'A35 longe l'hypercentre de Strasbourg,
- l'A35 jouxte le futur pôle d'échange multimodal dont la gare TGV,
- l'A35 traverse de grandes emprises sous utilisées et dotées d'un fort potentiel de développement,
- l'A35 représente ici la voie routière la plus fréquentée de l'agglomération,
- l'A35 croise 3 voies majeures de l'agglomération, à savoir : les autoroutes A350 et A351 et la voie expresse de contournement Sud (RN4).

## Linéaire d'étude



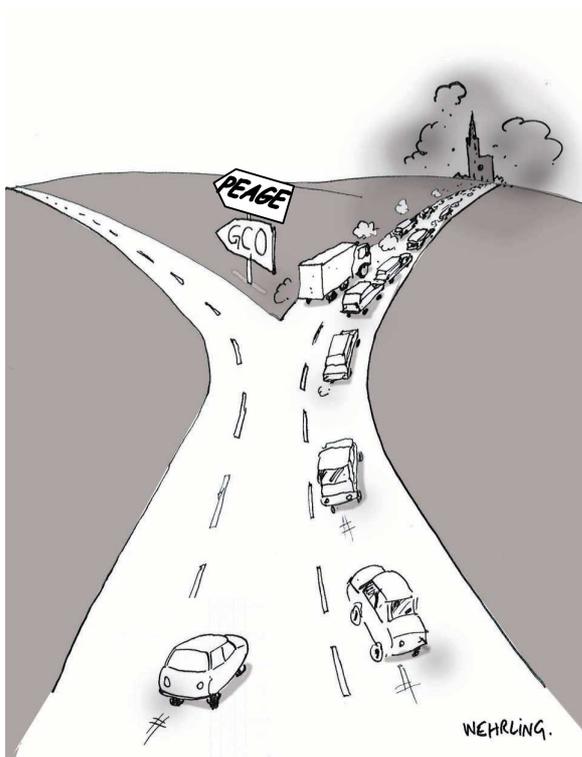
# REQUALIFICATION URBAINE DE L'A35

Esquisse 3





## RAPPORT TTK SÉPARATION DES FLUX SUR L'A35



**COLLECTIF GCO NON MERCI**



## 2.3 Le principe de l'aménagement de l'A35

Le schéma suivant doit être pris comme un exemple d'aménagement, le détail impliquant moins que le principe de base de séparation des flux Nord-Sud / Est-Ouest, intégré dans les 2 scénarios « tout TC » et « mixte » :

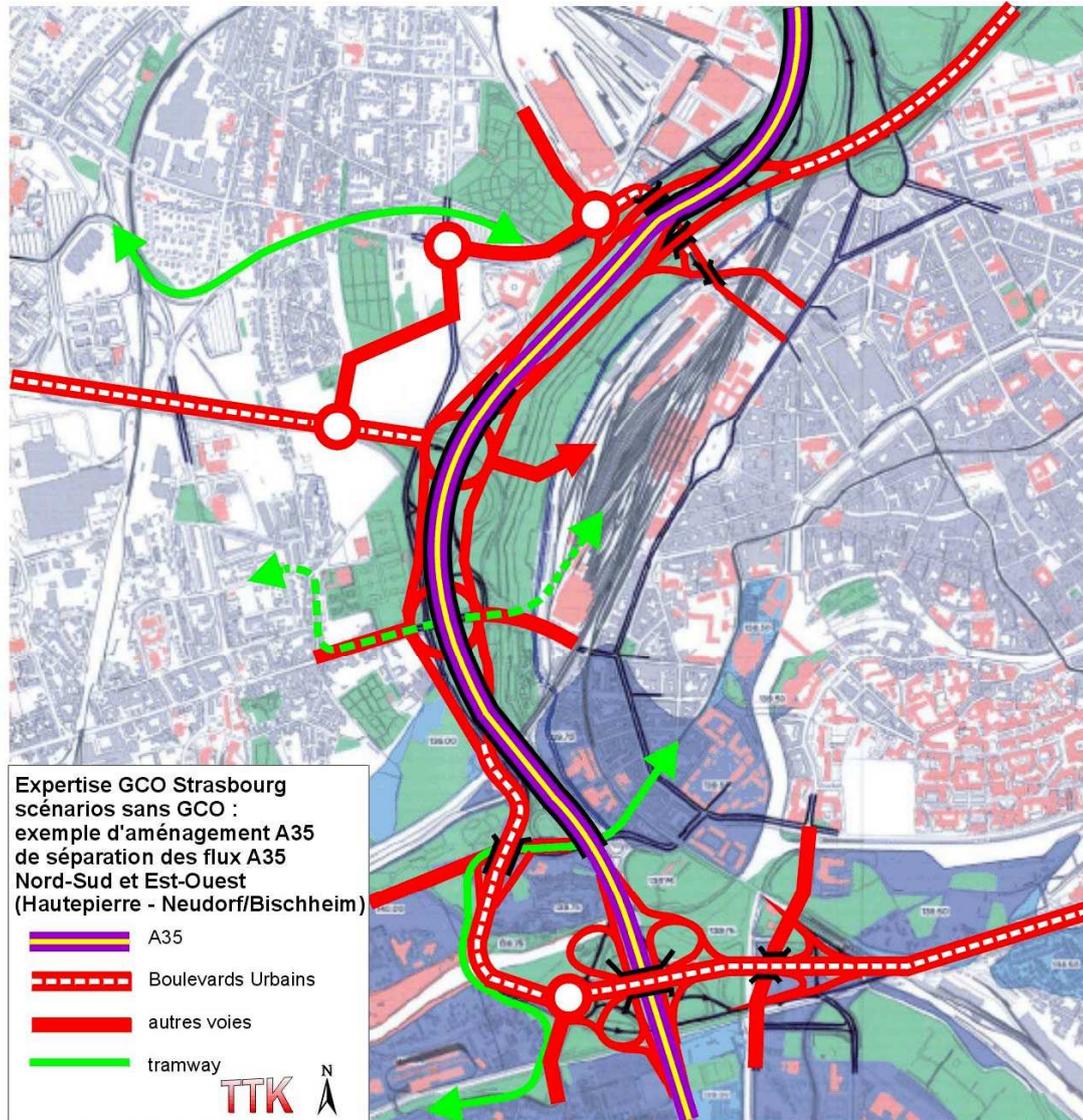


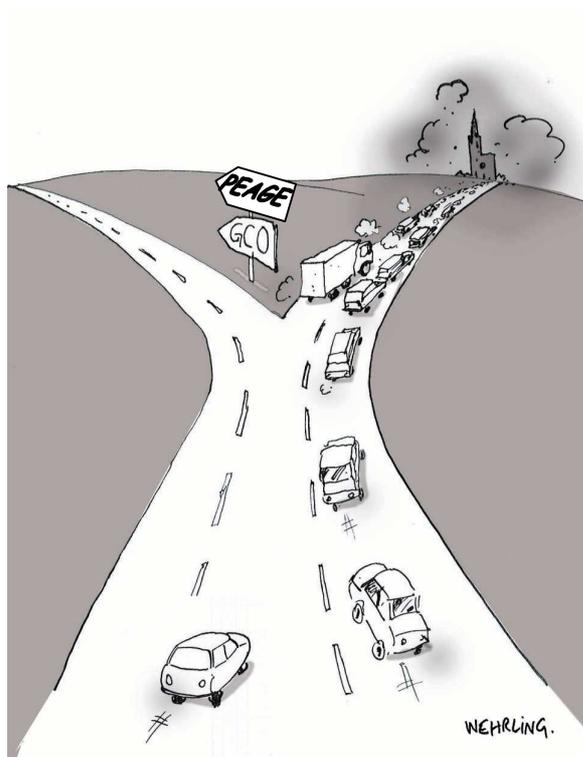
Fig. 20: Exemple d'aménagement de l'A35 / A350 / A351 avec séparation des flux

On notera dans le schéma la requalification de A351 en boulevard urbain qui revêt une fonctionnalité particulière dans le scénario « mixte » : sur l'itinéraire Strasbourg – Wasselonne – Saverne, cette requalification permet de compenser l'aménagement autoroutier Wasselonne – Saverne et de contenir les reports de trafic A4 sur N4<sup>10</sup>.

<sup>10</sup> risque de report ayant (entre autre) justifié l'écartement de la variante GCO Molsheim – Saverne, cf. Contournement de Strasbourg, dossier pour un débat, 1999, p. 77.



## ÉTUDES POLLUTION



**COLLECTIF GCO NON MERCI**



Deutsch  
Français

INTERREG III > Ensemble de la zone > Indice IQA

résumé

L'indice de la qualité de l'air (IQA) plus...

Indice IQA: Valeurs actuelles du 16.02.2013 12:00

▼ Choix de la région / station

Ensemble de la zone

- Rhin Supérieur Nord
- Rhin Supérieur Centre
- Rhin Supérieur Sud

Choix de la station

▼ Choix des composants

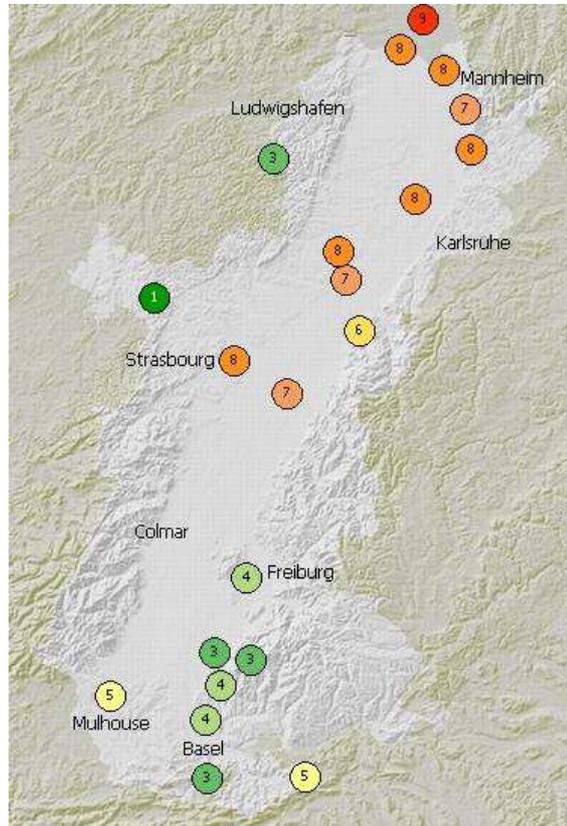
▼ IQA (F)

Indice (aujourd'hui, par station)

Maximale (la veille, par station)

- ▶ Ozone
- ▶ PM10 Particules
- ▶ Dioxyde d'azote
- ▶ Dioxyde de soufre
- ▶ Monoxyde de carbone

- ▶ Films
- ▶ Ozone-Prevision
- ▶ Exploitations
- ▶ Remarques particulières
- ▶ Normes de qualité de l'air
- ▶ Catalogue des stations
- ▶ Rapports Atmo-rhenA



légende

- 1:Très bon
- 2:Très bon
- 3:Bon
- 4:Bon
- 5:Moyen
- 6:Médiocre
- 7:Médiocre
- 8:Mauvais
- 9:Mauvais
- 10:Très mauvais



### 1.5.5- L'air

La pollution de l'air est en Alsace un sujet majeur très sensible et est étudiée de longue date compte tenu de la géographie et des activités créatrices de pollution.

Les impacts du projet ont été évalués en proximité du projet (effets directs) et sur l'ensemble du réseau routier annexe (effets indirects).

Les impacts sur la pollution ont été analysés dans la situation « haute » du trafic, c'est-à-dire dans la situation la plus défavorable.

Les risques sur la santé attachés au projet ont été étudiés par inhalation, par ingestion des produits cultivés, par pollution des ressources en eaux.

Des dispositifs de suivi de la pollution seront mis en place à Vendenheim et Breuschwickersheim.

La tranchée de Vendenheim, une vitesse limitée à 110 km/h et le tracé en déblai peuvent participer à une limitation de la pollution.

#### Pollution générale en 2020

Hypothèse haute : **baisse de -47%** de la pollution routière due à une évolution favorable des émissions des véhicules. **hausse** de la consommation **carburant** et hausse des émissions de **CO2 entre 20 et 58%**

#### Effets GCO par rapport à la référence en 2020

	Consommation	CO2	CO	Nox	COV	Benzène	PM10	SO2
Part Transport		28%	50%	60%	20%	80%	35%	5%
Variation GCO 2020/Référence 2020	-2%	-2%	5,40%	-1,80%	-1,50%	2,20%	0,30%	-2%

**L'accroissement** des deux polluants **CO et Benzène** est essentiellement lié à la **vitesse de 130 km/h sur le GCO**  
**Baisse de -18% de la pollution sur A35 et Radiales sauf hausse de +10% sur RN4**

#### Simulation des niveaux de pollution en 2010

<b>Benzène</b>	: pas de dépassement de 5µg/m3
<b>NO2</b>	: dépassement de 40µg/m3 sur 0,5% de la zone surtout le long de A35 et A4 : aucun dépassement en percentile 98 ; 200 µg/m3 : aucun dépassement du niveau d'alerte; 400µg/m3
<b>Particules PM10</b>	: objectif <30µg/m3 légèrement dépassé sur A35 et A4 : valeur limite 20µg/m3 dépassée sur 18% de la zone (60 à 70% de la population) : léger dépassement du seuil d'information de 80µg/m3/24h le long de A35 et A4 : aucun dépassement du seuil de risque de 125µg/m3/24h

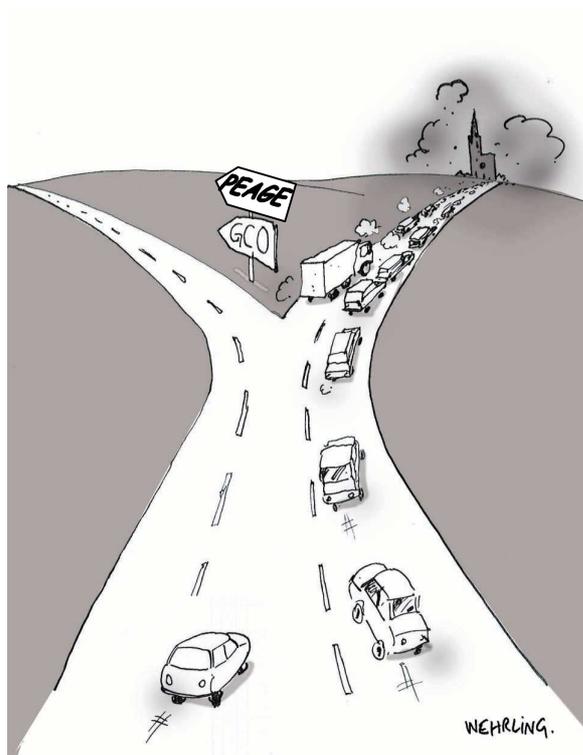
#### Étude sanitaire

IPP=Population x Pollution	Moyenne journalière		Heure de pointe du soir	
	IPP Benzène	IPP Nox	IPP Benzène	IPP Nox
Initiale 2000 - Population 1999	100	100	100	100
Sans projet 2020 - Population 2020	15,6	43,8	7,6	55,6
Avec GCO 2020 - Population 2020	13,6	36	7	47,7

Au regard de la situation de référence, le GCO n'induit pas d'effets chroniques supplémentaires autres que les effets respiratoires liés à l'acroléine(+1,7%) et réduit légèrement l'excès de risque pour les cancers pulmonaires.



**EXEMPLES DU TUNNEL LEMAIRE, DE L'A65,..**



**COLLECTIF GCO NON MERCI**

**Sainte-Marie-aux-Mines Transport****Tunnel : 8 € le passage**

**Comme tous les 1<sup>er</sup> février, les tarifs des autoroutes françaises augmentent, et le péage du tunnel Maurice-Lemaire ne va pas échapper à la règle. Dès demain, la hausse des taux va varier entre zéro (pour les motos) et 2,61 % pour les poids lourds. Le passage d'une voiture sera facturé 8 €.**

À coup de dix centimes d'augmentation par an depuis la réouverture du tunnel, ça y est : le passage d'un simple véhicule va atteindre huit euros tout ronds à partir de demain matin. Pour mémoire, en 2008, il en coûtait 7,60 €, soit une augmentation de 5,26 % en cinq ans, et 1,26 % depuis l'an dernier.

Si chez les motos, aucune hausse n'est appliquée cette année (compter toujours 5,60 € le passage), les augmentations les plus fortes sont constatées chez les poids les plus lourds.

En classe 4, c'est-à-dire les camions de plus de deux essieux, il faudra déboursier 62,80 €, soit 2,6 % de plus que l'an dernier, alors qu'en 2008, les tarifs pour emprunter les sept kilomètres du Maurice-Lemaire avaient déjà fait hurler les transporteurs, à 57 € le passage. Calculette en main, cela correspond à +10,17 % en cinq ans...

Les camions de deux essieux, dont le poids total avec charge (PTAC) est supérieur à 3,5 tonnes, soit la classe 3, sont à peine mieux lotis. Demain, il faudra payer 37,50 € contre 36,60 € encore aujourd'hui, soit une hausse de 2,45 % en douze mois.

**Le rapport Sichertmann est-il enterré ?**

Les dernières manifestations contre le transit des poids lourds dans les cols vosgiens n'ont de loin pas porté leurs fruits. En octobre dernier, le collectif pour la sécurité et la tranquillité des axes vosgiens (COSTAV) avait organisé deux manifestations, les 12 et 19 octobre, à Kaysersberg et au rond-point de la Croix-d'Orbey dans la montée du col du Bonhomme, qui supporte 1 600 camions par jour. Contre une centaine estimée quotidiennement dans le tunnel (les autoroutes Paris Rhin Rhône, gestionnaires, ne sont pas en mesure de divulguer les chiffres).

Le rapport Sichertmann, qui date de 2011, préconisait moitié moins de camions dans les cols et une importante réduction des tarifs du péage pour les y attirer. C'était sous l'ère Sarkozy. Mais le député UMP Jean-Louis Christ indiquait à l'automne dernier que le « rapport est encore là, c'est le préfet de Région qui se charge de son application. Les élus demandent au ministre de faire en sorte que l'arrêté préfectoral soit plus restrictif ».

Le fameux rapport présenté à Nathalie Kosciusko-Morizet, alors ministre des Transports, avait également préconisé de baisser les tarifs dès le lancement de la déclaration d'utilité publique (DPU) pour le contournement de Châtenois. C'était le 13 février... 2012. Nous voilà un an plus tard, et rien n'a bougé. Sauf bien sûr, les tarifs...

## Investissements durables :

### Le tunnel de Ste Marie, un exemple à creuser pour enterrer le GCO (31 août 2009)

Une déclaration récente dans une publication du Conseil Général (Tout le Bas-Rhin, mai 2009) nous amène à une mise au point sur le GCO et à un commentaire sur le tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines.

Dans sa publication, le Conseil Général écrit :

*« Un attachement au grand Contournement Ouest. Cette réalisation d'envergure (300 millions d'euros de travaux financés totalement ou en partie dans le cadre d'une concession à un opérateur privé) doit permettre d'assurer la continuité de l'axe autoroutier entre le nord et le sud de l'Alsace et de faciliter les déplacements des Bas-Rhinois en désengorgeant un peu les nœuds routiers strasbourgeois »*

#### **Cette déclaration amène à une mise au point sur l'évaluation du coût de construction du GCO.**

**Rappel des chiffres :** dans le dossier d'Enquête Publique de 2006, la dépense totale prévisible est évaluée à 355 M€ HT en valeur mars 2006 et le coût du programme complétant le projet à environ 125 M€ HT.. Le journal Le Moniteur du 11 octobre 2006 indique : « Le grand contournement ouest de Strasbourg, projet de 24 km dont le coût est estimé à plus de 420 millions d'euros »

Le coût réel sera donc certainement supérieur à 420 M€ ( tous les composants n'ayant pas été évalués, la variation de l'indice des Travaux Publics et du prix du pétrole n'étant pas prise en compte). Il semble donc imprudent de la part du Conseil Général de sous estimer ce coût. L'exemple récent du Tunnel de Sainte Marie, entre Saint-Dié et Sélestat, illustre les problèmes liés aux prévisions incomplètes dans les calculs des travaux publics concédés à un opérateur privé.

#### **La remise en service du tunnel de Ste Marie, Rappel des faits :**

Le tunnel Maurice-Lemaire est une ancienne voie ferroviaire creusée en 1937, convertie en tunnel routier de 6950 m, transformé après l'incendie dans le tunnel du Mont Blanc en 1999 et remis en service en octobre 2008. Les travaux de sécurisation, d'un coût total de 250 millions d'euros, ont été financés par la Société d'Autoroutes Paris Rhin Rhône (APRR) et les collectivités territoriales, ces dernières dépensant 35 millions. Le coût des quatre années de travaux étant supérieur aux prévisions, les péages demandés par le concessionnaire sont plus élevés que ceux qui étaient attendus et en conséquence les camions boudent le tunnel..

Avant les travaux, le trafic de référence dans le tunnel était de 2500 à 3000 véhicules/jour dont 800 camions. Six mois après la réouverture, le trafic est de l'ordre de 1500 véhicules/jour dont 150 camions (DNA, 17/4/2009). Les flux et les recettes ne permettant pas d'entrevoir la rentabilité de l'ouvrage, les tarifs ont été revus à la hausse (57 € pour une traversée par un PL) et la durée de la concession est sur le point d'être rallongée de 45 ans ( jusqu'en 2068 au lieu de 2022 ). En attendant, les camions empruntent les cols vosgiens (4000 camions/jour dans les cols , 150 dans le tunnel,) avec des nuisances importantes.

#### **En résumé, quel constat ?:**

Pour le tunnel de Sainte Marie, les coûts ont été sous-évalués, les trafics générant les recettes ont été sur-évalués et par conséquent la rentabilité n'est pas en vue. Les charges financières sont lourdes et la dette reviendra à la charge de la collectivité (l'Etat apportant sa garantie).

Pour le GCO, la dépense importante s'accompagne d'une dégradation irréversible du milieu naturel, ce qui n'est pas le cas du tunnel. Le recours à la concession ne résout pas le problème du financement et conduit à une dette supplémentaire.

Ce constat amène à une question : un GCO vide et une A 35 toujours engorgée seraient, si les décideurs s'obstinaient, les témoins de la non rentabilité de l'investissement. On conclurait alors de manière amère que l'argent du contribuable aurait pu être mieux utilisé en augmentant le niveau de service des transports en commun ou en facilitant le transfert du fret sur le rail.

Le tarif du péage routier allemand (LKW Maut) a été augmenté depuis le début de l'année 2009 et cette augmentation du péage favorise le report de trafic sur le réseau français . Ce péage en Allemagne permet de financer des travaux routiers d'élargissement (passage de deux à trois voies entre Karlsruhe et Stuttgart) et une partie de la taxe permet également de financer des investissements ferroviaires En Suisse, le péage est utilisé pour financer les tunnels ferroviaires du Lötschberg et du Gotthard,.

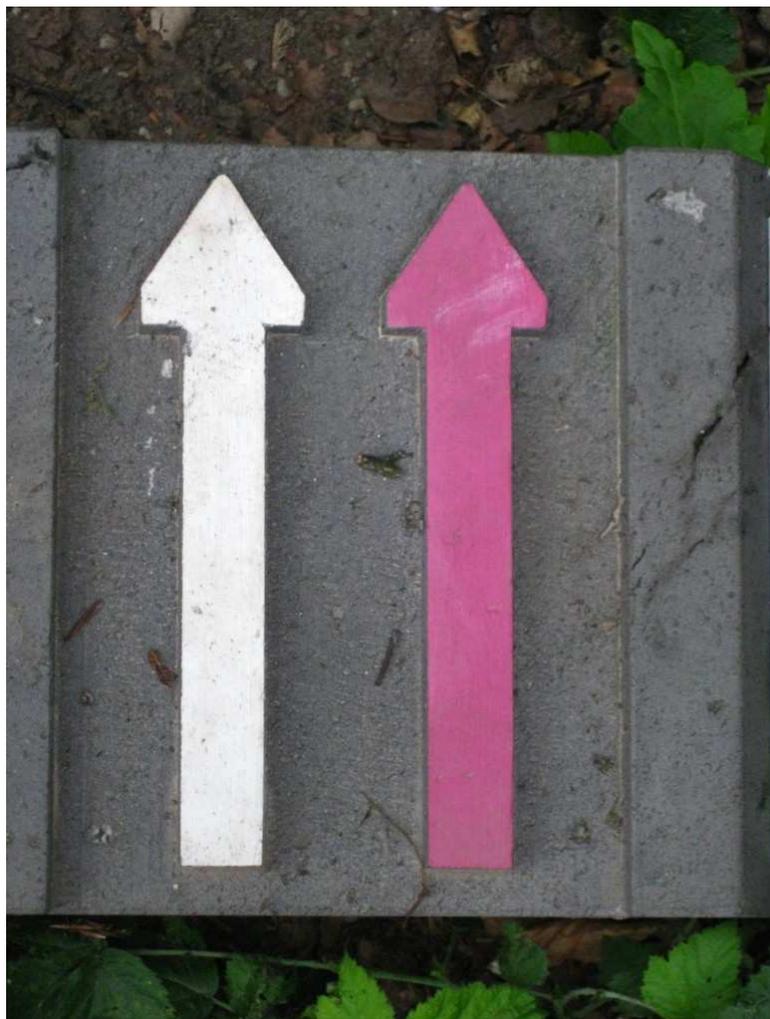
En Allemagne comme en Suisse, la taxe permet l'investissement. En France, la taxe PL est toujours reportée et l'endettement explose.

pour l'ADEVIE

*Association pour la Défense de l'Environnement et de la Qualité de Vie Dingsheim-Griesheim sur Souffel-Pfulgriesheim*

11 décembre 2012, par Olivier Razemon

## L'autoroute « la plus chère de France » reste vide



Les images sont cruelles. Un double ruban d'asphalte complètement vide qui serpente à travers la Gascogne. La [presse du sud-ouest](#) n'est [pas tendre](#) avec l'A65, dite aussi "autoroute de Gascogne", qui fêtera son deuxième anniversaire dimanche 16 décembre. Le prix du péage serait responsable du fiasco. A 20,70€ le trajet, soit 13,80 centimes par kilomètre, l'A65 serait "la plus chère de France", peut-on lire dans le magazine en ligne L'Internaute à [découvrir ici](#). L'infrastructure de 150 kilomètres, qui relie Langon (Gironde) à Pau (Pyrénées-Atlantiques), est-elle coûteuse et inutile? Voir "un produit de luxe"? C'est ce qu'affirment plusieurs associations environnementalistes de la région, qui avaient combattu la construction de l'autoroute.



Des militants de ces

groupements, qui répondent aux doux acronymes de [Sepanso](#), [Lea](#) et [ARLP](#), se postent régulièrement au bord de l'autoroute et comptent les voitures. Le 17 mai, à trois endroits différents, ils ont totalisé entre 3641 et 4287 véhicules en 24 heures, dans les deux sens. "On est bien loin des 20 000 véhicules par jour jugés nécessaires pour rentabiliser une autoroute, des 9200 espérés à l'ouverture ou même des très modestes 7600 prévus à l'annexe 1 du contrat de concession", affirme un communiqué des trois associations.

**Comptages contradictoires.** Olivier de Guinaumont, PDG d'[A'liénor](#), l'entreprise privée (filiale d'Eiffage et de la SANEF) à laquelle a été concédée la construction et l'exploitation de l'ouvrage, ne compte pas de la même manière, tout en fustigeant les militants associatifs : "s'ils ont du temps à perdre pour compter les voitures..." Selon les chiffres d'A'liénor, 5700 véhicules empruntent chaque jour l'A65 mais, comme les automobilistes parcourent en moyenne la moitié de l'ouvrage, le responsable de la société table sur "10 000 clients par jour".



Les automobilistes bouderaient-ils moins l'A65 si le prix du péage était plus abordable? M. de Guinaumont manifeste son désaccord. "Il est faux de dire que nous sommes les plus chers de France", affirme-t-il sans toutefois donner de chiffres. Pour lui, "une route n'est pas gratuite. Soit ce sont les utilisateurs qui la financent, soit ce sont les contribuables". Le prix du péage a été fixé "pour attirer un maximum de monde tout en dépensant le moins possible d'argent public", précise-t-il. Enfin, le coût d'un service n'explique pas forcément des ventes décevantes: "On ne constate pas de corrélation entre l'évolution du trafic et le prix du péage", dit-il.



**Mieux que les autres.** Il n'empêche que, deux ans après le début de l'exploitation, M. de Guinaumont ne prétend plus que tous les clignotants sont au vert. "Il n'y a pas péril en la demeure, mais on est en-dessous de ce qu'on avait prévu; la crise est passée par là", admet-il. Le patron se rassure en comparant "ses" chiffres avec ceux des autres autoroutes de la région, "qui perdent des clients alors que nous en gagnons".



admet-il. Le patron se rassure en comparant "ses" chiffres avec ceux des autres autoroutes de la région, "qui perdent des clients alors que nous en gagnons".

[France nature environnement](#) (FNE) conteste ce pont de vue. En se basant sur le rapport financier du concessionnaire, l'organisme dénonce "une fréquentation surévaluée pour justifier des projets ruineux et nuisibles à l'environnement". Pour Denise Cassou, présidente de l'association Landes environnement attitude (la LEA suscitée), qui combat également la ligne ferroviaire à grande vitesse entre Bordeaux et Toulouse, c'est l'avenir même de l'autoroute qui est en jeu. "Si elle n'est pas assez rentable, une clause du contrat prévoit que les collectivités locales en auront la charge", indique-t-elle. Un tel scénario coûterait très cher à la région Aquitaine et à ses contribuables.



**Vivement l'étalement urbain!** Le concessionnaire écarte d'un nouveau revers de main cette vision cauchemardesque. L'A65 n'a pas, selon lui, atteint le plein de ses capacités. "Nous avons gagné pour l'instant 70% du potentiel du trafic de véhicules légers et 50% de celui des poids-lourds", affirme M. de Guinaumont. En outre, "l'A65 génère de l'activité", poursuit-il. Après tout, si le besoin d'une autoroute ne semblait pas évident, il le deviendra. A'Liéon mise sur les skieurs bordelais ou charentais, qui, grâce à l'autoroute, profitent davantage des Pyrénées et moins des Alpes. Le PDG espère "un développement des entreprises" dont les locaux de production sont situés le long du ruban

autoroutier. Il compte aussi sur les ménages qui "font leur courses à 20 minutes de chez eux" et pourront "aller plus loin en moins longtemps". Enfin, l'autoroute devrait favoriser l'étalement pavillonnaire. "Des gens qui louent à Pau et n'ont pas les moyens d'acheter vont acquérir un terrain à bâtir plus loin et moins cher", affirme-t-il, en précisant qu'A'liéon est prêt à offrir à ces foyers un tarif préférentiel afin qu'ils empruntent l'autoroute pour aller travailler tous les matins. L'étalement urbain, dénoncé par tous les discours politiques depuis plusieurs décennies ([voir les détails ici](#)), demeure donc une opportunité pour les concessionnaires d'autoroute.



## « L'enjeu est grand : il faut relancer le transport fluvial »

Questions à... Frédéric Cuvillier, ministre délégué aux transports, à la mer et à la pêche

**Vous avez reçu récemment un rapport assez négatif sur le projet de canal Seine-Nord Europe, l'un des grands chantiers du Grenelle de l'environnement. Ce projet est-il encore viable ?**

En l'état, tel que je l'ai trouvé en prenant mes fonctions en mai 2012, ce projet est irréalisable. Le coût du canal a été sous-évalué, les recettes ont été surestimées et le financement était tout simplement inatteignable, au point que les partenaires privés potentiels (Bouygues, Vinci) ont émis des doutes sur sa faisabilité. Ce dossier est un mirage qui a été porté au plus haut niveau de l'Etat : Nicolas Sarkozy a indiqué, en 2011, qu'il était financé à 97%. En fait, j'ai trouvé un manque de financement de 2,6 milliards d'euros sur les quelque 4 milliards du coût alors estimé. Un coût évalué aujourd'hui à plus de 7 milliards.

**Comment expliquer cette inflation ?**

Depuis le protocole réalisé par Voies navigables de France [VNF, chargé de la gestion des canaux] en 2009, le projet n'a pas été adapté aux nouvelles contraintes économiques. Il y a eu des optimisations excessives de la part de VNF sur les parts de marché du fret. Avec la crise économique, le transport de marchandises est en régression quel qu'en soit le mode. Je retrouve cette équation sur l'ensemble du schéma national de transport. Les 245 milliards d'euros nécessaires aux nouvelles infrastructures de transport jusqu'en 2020 ne sont pas financés.

**Abandonnez-vous ce projet ?**

Au contraire, il faut remettre le

dossier sur pied. Cela fait trente ans que la politique fluviale française n'a pas connu de grand projet. L'enjeu est grand : relancer le transport fluvial, qui est respectueux de l'environnement, et assurer une complémentarité des modes de transport, source de croissance et d'emplois.

**Quelles sont vos pistes ?**

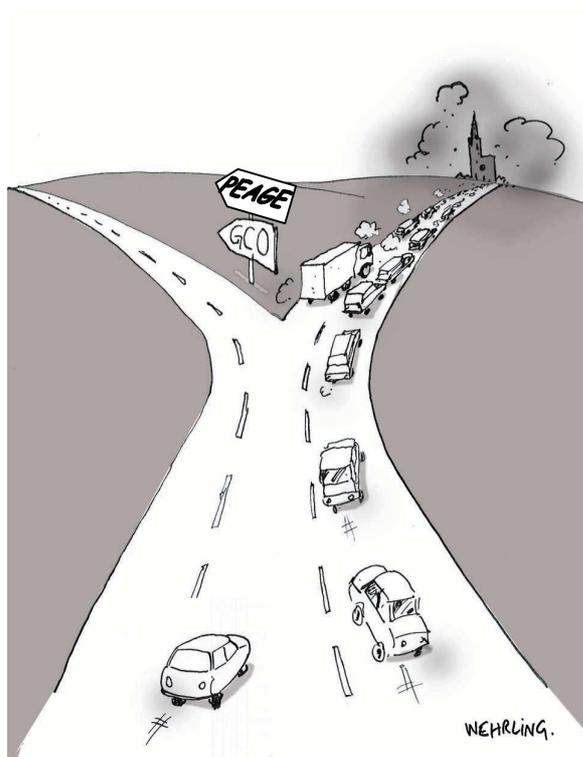
Le précédent gouvernement a commis l'erreur de demander à l'Europe des subventions insuffisantes. Je compte présenter un nouveau dossier avec une demande de 30 % de financement européen sur la part publique, soit 1,3 milliard d'euros sur la période 2014-2020. Il faut amender le projet, limiter le nombre d'écluses, revoir le tracé... Les demandes de subventions doivent être prêtes d'ici au premier trimestre 2014. Il est possible également de mettre à contribution les bénéficiaires de ce canal, les Belges et les Néerlandais. Je vais aussi annoncer des mesures pour aider la batellerie française à se moderniser, comme d'autres pays l'ont fait.

**D'autres projets, comme le tunnel ferroviaire Lyon-Turin ou l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, sont sujets à des doutes. Faut-il aussi revoir ces dossiers ?**

Il y a un accord franco-italien sur le Lyon-Turin ; nous avançons au même pas que nos partenaires et le financement de l'Europe est essentiel. Sur Notre-Dame-des-Landes, une commission va rendre un rapport, tout comme cela a été fait sur le canal Seine-Nord Europe : attendons ses conclusions et soyons pragmatiques. ■

**PROPOS RECUEILLIS PAR R. Bx**

**LA COLLECTIVITÉ DEVRAIT PAYER**



**COLLECTIF GCO NON MERCI**



SECTION VI : RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

VI.1) *Le contrat s'inscrit dans un projet/programme financé par des fonds communautaires :*

non.

VI.2) *Informations complémentaires :*

a) Le présent avis est envoyé pour publication au Journal officiel de l'union européenne (Joue), au Bulletin officiel des annonces de marchés publics (Boamp) et au Moniteur des travaux publics et du bâtiment le 24 juillet 2009. Il fait suite à la procédure d'attribution de la concession de l'autoroute A355, lancée par avis publié le 13 février 2007 au JOUE, le 14 février 2007 au BOAMP et le 9 février 2007 au Moniteur des travaux publics et du bâtiment, à laquelle il a été mis fin en raison du trop long délai écoulé depuis la remise des candidatures, qui ont été détruites non dépouillées.

Les textes mentionnés dans le présent avis sont consultables sur le site: " [www.legifrance.gouv.fr](http://www.legifrance.gouv.fr) " et peuvent être demandés à l'adresse indiquée au point I.1), " Adresse auprès de laquelle les documents peuvent être obtenus ".

B) Informations complémentaires sur le projet et l'objet du contrat de concession.

L'utilité publique du projet a été déclarée par décret du 23 janvier 2008. Un dossier des engagements de l'état récapitule les engagements pris par l'état à l'issue de la procédure d'enquête publique.

Le projet proposé par les candidats respecte notamment les prescriptions présentées au public lors de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et celles figurant dans le dossier des engagements de l'état.

En sa qualité de maître d'ouvrage, le concessionnaire mène l'ensemble des procédures administratives relatives au projet. En particulier, le concessionnaire mène les procédures d'acquisitions foncières nécessaires à la réalisation du projet, sous sa responsabilité et à ses frais.

Les concours publics éventuellement demandés par le concessionnaire sont versés directement ou indirectement à parité par l'état et les collectivités territoriales contributrices (notamment le conseil régional d'Alsace et le conseil général du Bas-Rhin). La concession de l'autoroute A355, grand contournement ouest de Strasbourg, entre le noeud autoroutier A 4-a 35 et le noeud autoroutier A 352-a 35 pourrait être éligible à l'un des dispositifs en cours d'élaboration par l'état visant à faciliter le financement des partenariats public-privé dans le cadre du plan de relance. Les candidats sont invités à se tenir informés avec une attention particulière en consultant régulièrement le site internet [www.ppprouiters.developpement-durable.gouv.fr](http://www.ppprouiters.developpement-durable.gouv.fr) indiqué au point I. 1) du présent avis, " Adresse auprès de laquelle des informations complémentaires peuvent être obtenues".

c) Informations complémentaires sur la phase de candidature.

- Pièces consultables.

Des documents relatifs au projet (dont principalement le dossier d'avant-projet sommaire et le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique) peuvent être consultés sur le site internet [www.ppprouiters.developpement-durable.gouv.fr](http://www.ppprouiters.developpement-durable.gouv.fr). Ces documents peuvent également être demandés par courrier recommandé avec avis de réception postal à l'adresse indiquée au point I. 1) du présent avis, " Adresse auprès de laquelle des documents peuvent être obtenus".

Ces pièces sont données à titre indicatif et leur contenu ou leur caractère éventuellement inexact ou incomplet ne saurait en aucun cas engager la responsabilité de l'Etat ni lui être opposé.

- Remise des candidatures.

Les dossiers de candidature sont remis sous scellé en 1 original papier identifié ainsi que 1 copie papier et 4 copies CD-ROM sous pli cacheté portant la mention " A355 - ne pas ouvrir avant la séance d'ouverture des plis ". Ils sont soit transmis par pli recommandé avec avis de réception postal à l'adresse à laquelle les candidatures doivent être envoyées indiquée au point I.1), soit déposés contre reçu d'un agent habilité de la direction des infrastructures de transport. Dans ce cas, les candidats sont invités à prendre rendez-vous au moins 48 heures à l'avance afin qu'il leur soit précisé les modalités pratiques de remise des dossiers.

# « Il ne faut pas opposer le GCO et le tram-train! »

Adrien Zeller, président (UMP) du conseil régional d'Alsace, juge le contournement indispensable. Et assure que cela ne remettra pas en question les investissements de la région en faveur du rail.

**L**a région a fait de l'investissement dans le transport ferroviaire l'un de ses fers de lance depuis 1997. Pourquoi soutenir le grand contournement autoroutier de Strasbourg?

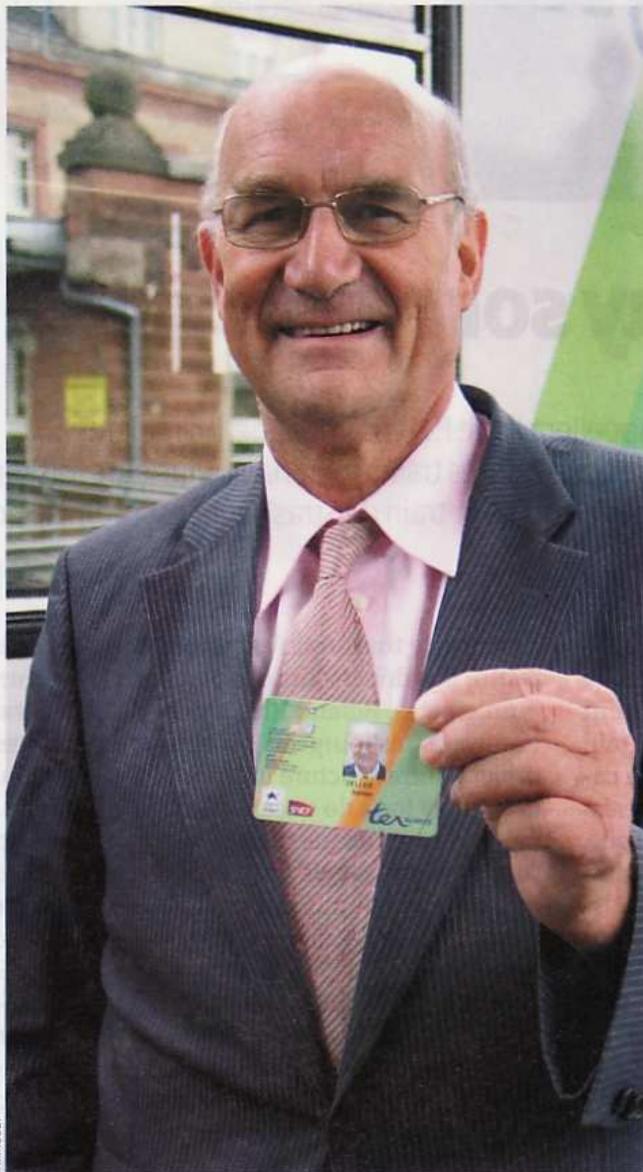
Le GCO (grand contournement ouest) sera complémentaire du projet de tram-train vers le piémont vosgien. Ces deux infrastructures ont des fonctions différentes. Qu'on ne les oppose pas! L'Alsace n'a pas été bonne dans l'organisation de ses infrastructures routières. C'est la région de France qui compte le moins de kilomètres d'autoroute par habitant. La section urbaine de l'A 35 est saturée à Strasbourg. Deux tôles froissées, et ce sont 15 kilomètres de bouchons!

## Les transports régionaux sont-ils assez multimodaux?

L'une des clefs du succès, c'est l'interconnexion. Après les interfaces aménagées à Hœnheim et à Krimmeri, nous serons prêts pour le tram-train dès que la section urbaine de la ligne F du tramway entrera dans la gare de Strasbourg. Mais qu'on ne vienne pas me dire que nous sommes favorables au tout-voiture : nous avons plus que doublé le nombre de trains régionaux, et malgré cela, le trafic routier augmente encore.

## Comment financer le rail et la route à la fois?

Le GCO ne coûtera pas 1 centime d'argent public. Les recettes de l'exploit-



Adrien Zeller rappelle les gros efforts réalisés par la région en faveur du train.

## Le flop du 110 sur autoroute

limiter à 110 kilomètres-heure la vitesse maximale sur autoroute pour réduire l'émission de gaz à effet de serre. Lancée au mois de mars dernier, peu après la tenue du Grenelle de l'environnement, la proposition d'Adrien Zeller, président (UMP) du conseil régional, est morte-née. « Avec la hausse des prix de l'essence, au printemps, les gens ont spontanément abaissé leur vitesse », justifie l'intéressé, selon qui il n'y aurait donc plus lieu de procéder par la contrainte. Voire. En réalité, cette mesure, qui aurait fait de l'Alsace une « bonne élève » de l'environnement, a fait grincer des dents. Au conseil régional, les élus de droite jugeaient l'idée impopulaire, soupçonnant leur président d'en faire trop. D'autant que les autoroutes alsaciennes, saturées, permettent rarement de circuler à la vitesse maximale réglementaire... ● O. M.

tant seront bonnes parce que les poids lourds en transit seront contraints, par fléchage, de l'emprunter. Le développement des investissements ferroviaires mobilise une part de plus en plus importante du budget régional [94,6 millions d'euros en 2008]. La réalisation du GCO ne doit pas entraîner d'économies sur le ferroviaire!

## L'autoroute de contournement est-elle compatible avec les objectifs du Grenelle de l'environnement?

Le GCO n'est pas un choix passéiste! De plus, il sera respectueux de l'environnement parce que nous militerons pour y limiter la vitesse à 110, voire 90, kilomètres/heure. ●

Propos recueillis par O. M.

**Emmanuel ROUEDE** illustre le concept de boulevard urbain à travers les exemples de l'avenue de Colmar à Strasbourg ou encore de l'avenue de l'Europe à Schiltigheim (Espace Européen de l'Entreprise) en référence au projet urbain ou économique.

**Philippe RICHERT** complète ces exemples avec celui de Fegersheim, où les acquisitions foncières du Conseil Général sont plus nombreuses et permettent ce type d'aménagement, axé sur le partage de la voirie entre les différents modes de transport.

**Gérard KAMMERER, Maire de PLOBSHEIM** évoque la question du captage d'eau en précisant que ce point sera réglé avec la CUS. Il aborde également la question de la ligne structurante du Réseau 67 entre Rhinau et le Baggersee qui est fortement saturée aux heures de pointe. Une ligne structurante devient vite déstructurée si le trafic routier ne cesse d'augmenter.

**Philippe RICHERT** note qu'on peut envisager de prioriser les bus comme cela a été fait à Furdenheim. Cependant, il y a eu des réactions négatives de la population ; le débit des voitures était identique à ce qu'il y avait avant, mais la file a doublé... cependant, cet aménagement est nécessaire, et le Département devait le faire.

**Robert GROSSMANN, Président de la CUS** annonce qu'il doit quitter la réunion. Il rappelle qu'il s'agit d'une réunion du Département.

Globalement, le schéma routier départemental est tout à fait satisfaisant pour la CUS.

Il souligne que les dernières années ont été particulièrement marquées par le développement des transports collectifs, notamment en site propre : 3<sup>ème</sup> tranche du réseau tramway qui en fait le réseau le plus étendu de France, le TER, le TGV, etc...

Outre la priorité de la CUS de développer le tram vers le Zénith, il évoque la possibilité de nouvelles destinations pour les extensions à venir du réseau, par exemple vers le Kochersberg en partenariat avec le Département ou encore vers Kehl, en lien avec les Allemands.

Il partage l'avis du Président du Conseil Général sur le développement durable qui ne peut se faire qu'avec la prise en compte de l'évolution de nos modes de vie, de l'activité économique.

Le développement est une nécessité pour l'agglomération, cela suppose une meilleure prise en compte de la mobilité, pour la faire reposer sur un partage équilibré des modes de transport entre le piéton d'abord, puis le vélo, les transports collectifs et la voiture.

Comme l'ensemble des communes concernées par la V.L.I.O., il réitère son souhait de voir l'opération rapidement concrétisée.

**Philippe RICHERT** assure que si la V.L.I.O. peut être réalisée en une seule phase, ce sera fait.

Il y a une réelle nécessité de réaliser ce projet et d'avancer concrètement sur le dossier. Il faut toutefois comprendre qu'il s'agit d'un projet extrêmement complexe.

**Gérard KAMMERER** s'interroge sur le trafic sur l'autoroute A35 qui traverse Strasbourg. Selon une analyse d'un cabinet, 50 % des usagers sur l'A35 n'ont rien à y faire. Qu'en est-il du projet de création d'un deuxième niveau, en dessus ou en dessous de l'autoroute actuelle ?

**Philippe RICHERT** précise qu'il n'est pas très favorable à cette idée d'autoroute à deux niveaux.

**Emmanuel ROUEDE** reconnaît qu'il y a un croisement des flux sur le segment central de l'A35, ce qui peut être à l'origine de ralentissement. Il ajoute que les services de la CUS, de la Région Alsace, de l'Etat et du Département étudient le projet de requalification urbaine de l'A35 (reconfiguration des échanges, solutions plus urbaines que les échangeurs).

**Philippe RICHERT** rappelle que le GCO est un projet porté par l'Etat et le budget du Département n'est pas destiné à financer le GCO, d'autant que l'Etat ne finance plus les routes nationales transférées.

Il souhaiterait par ailleurs, obtenir de ses services davantage d'informations sur les impacts paysagers du GCO.

*Guy Dominique Kennel*

PRÉSIDENT

CB/AS



Mesdames, Messieurs,

J'ai bien été destinataire, comme l'ensemble de mes collègues Conseillers Généraux, de votre lettre circulaire, par laquelle vous nous interrogez sur l'implication financière du Département du Bas-Rhin dans le financement du Grand Contournement Ouest, auquel votre association et ses sympathisants s'opposent depuis plusieurs années.

En retour, je souhaite vous confirmer que le Conseil général ne financera pas la construction de cet équipement qui relève, en tant qu'axe de grande circulation, de la compétence pleine et entière de l'Etat.

Néanmoins, vous le savez, je suis comme la majorité de mes collègues Conseillers Généraux, persuadé de l'importance de cet ouvrage pour le développement économique de notre Département, mais aussi pour le cadre de vie de nos concitoyens.

La configuration routière bien particulière à l'Alsace, dont les deux axes de grande circulation au Sud et au Nord de Strasbourg sont reliés par une seule infrastructure (l'A35) qui sert en outre de rocade autour de Strasbourg et de la Communauté Urbaine de Strasbourg, génère quotidiennement des engorgements autour de la capitale alsacienne, avec des pointes de 200 000 véhicules par jour.

Outre le stress engendré pour nos concitoyens, qui sont prisonniers des bouchons matin et soir, une telle situation est préjudiciable pour l'environnement, puisqu'il est scientifiquement établi que des voitures circulant par à coups et à basse vitesse polluent deux à trois fois plus que des véhicules ayant une conduite fluide, même à vitesse plus élevée ; sans parler des difficultés induites pour nos entreprises et l'économie locale.

C'est pour l'ensemble de ces raisons que le Conseil Général du Bas-Rhin a apporté son soutien à ce projet, en adoptant notamment une délibération en date du 13 juin 2005 et une motion en 2008.

Ces délibérations, toutefois, n'évoquent aucune participation du Département à l'investissement du GCO.

Le Conseil Général, au titre de ses missions en matière d'aménagement foncier, réalisera en revanche les études d'aménagement préalables au remembrement qui doit précéder les travaux, début 2011. Ces études seront intégralement financées par la Direction Régionale de l'Équipement, qui assure le rôle de maître d'ouvrage de l'opération jusqu'à désignation du concessionnaire de l'ouvrage.

La Direction Régionale de l'Équipement a lancé les procédures de désignation de ce concessionnaire qui, une fois désigné, assurera le suivi du chantier puis, en retour, la gestion de l'espace routier ainsi construit et des péages ce qui devrait lui permettre, sur une période d'environ 15 ans, d'amortir l'investissement.

.../...

Le GCO ne devrait ainsi rien coûter au contribuable. Attribué à un concessionnaire, il devrait être financé par bien d'autres utilisateurs que les Alsaciens, puisqu'il s'agit d'un itinéraire de transit. Et l'objectif visé est l'autofinancement par le péage.

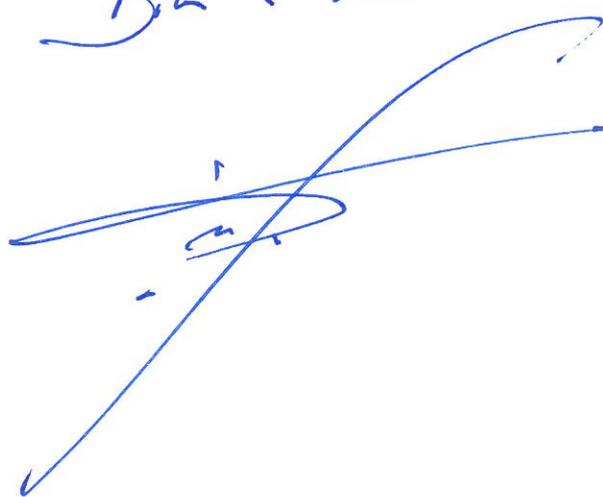
Le paragraphe de l'appel d'offre auquel vous faites référence dans votre courrier, faisant mention d'éventuels concours publics et notamment du Département, ouvre la possibilité d'un équilibre financier par mobilisation de fonds publics dans l'hypothèse d'un déficit. C'est à mon avis un cas d'école. C'est aussi une clause courante dans ce type de contrat, que l'on retrouve notamment dans les concessions concernant le Pont de Millau, ou de nombreuses autoroutes (SANEF pour l'Est de la France par exemple).

Si une telle situation devait toutefois se présenter, les parties seraient appelées à une concertation pour trouver les voies et les moyens d'un équilibre. Parmi celles-ci, un rallongement de la durée de la concession peut offrir une solution sans faire appel à des fonds publics.

A ce jour, le Conseil Général du Bas-Rhin n'a pas été amené à délibérer sur une telle éventualité.

J'espère que ces éléments auront répondu à vos interrogations, à défaut de vous convaincre de la pertinence d'un tel équipement, et vous prie d'agréer, Mesdames, Messieurs, mes salutations distinguées.

*Bien à vous*



Collectif GCO NON MERCI  
8 rue Adèle Riton  
67000 STRASBOURG

# « Le contournement est une solution archaïque »

Roland Ries, maire (PS) de Strasbourg, défend son projet de tram-train et critique la solution « en trompe l'œil » du grand contournement routier.

**C**omment envisagez-vous l'aménagement de l'auto-route A 35, qui cumule des fonctions de transit et de desserte locale?

L'A 35 est saturée matin et soir dans la traversée de Strasbourg. Cela est dû avant tout aux flux pendulaires, entre le domicile et le lieu de travail, qui sont la conséquence de la prolifération urbaine. Le projet de contournement à une quinzaine de kilomètres de la cathédrale existe depuis longtemps. Ses promoteurs pensent soulager l'auto-route existante. J'estime cette analyse archaïque. Sur l'A 35, la circulation de transit ne représente, selon les études, que de 7 à 15 % du trafic total. En construisant le grand contournement ouest (GCO) et en aménageant l'A 35 en boulevard urbain, comme le suggéraient mes prédécesseurs à la mairie, on apporte une réponse en trompe l'œil, fondée sur un pseudo-bon sens.

**Les automobilistes, piégés dans les bouchons de l'A 35, ne seraient-ils pas libérés par le grand contournement?**

C'est une erreur ! Cette construction serait contre-performante. Depuis une dizaine d'années, les automobilistes ont pris des habitudes vertueuses. Les parkings des gares périphériques sont pleins, les trains régionaux aussi... Avec le GCO, les « pendulaires » reprendraient leur voiture !

**Voulez-vous et pouvez-vous bloquer le projet de GCO?**

Le tracé ne se situe que partiellement sur la communauté urbaine de Strasbourg (CUS) et sa construction est une compétence d'Etat. Je n'irai pas me coucher en travers du chemin des camions qui viendront pour les travaux. Mais il est certain que la CUS ne paiera pas, ni avant ni après. Dans le mode de financement retenu, la concession, nous ne savons pas si

l'équilibre économique sera atteint.

**Quelle alternative proposez-vous?**

Le tram-train est inscrit dans mon programme électoral et dans celui de la CUS. Il sera aussi un moteur d'urbanisme : l'habitat se développe toujours le long des axes lourds de transport en commun. Le tram-train permettra de limiter l'extension urbaine, de ne pas miter le territoire. Il offrira aux habitants d'Obernai ou de

Molsheim une alternative crédible pour se rendre sur leur lieu de travail strasbourgeois.

**La réalisation d'un nouveau lien ferroviaire avec l'Allemagne vous tient à cœur. Pourquoi?**

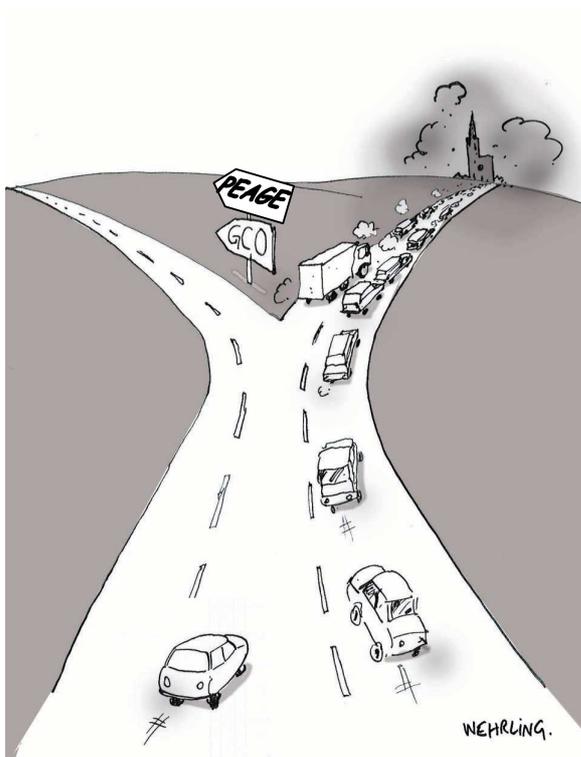
Ce sera un symbole politique, l'épine dorsale de l'Eurodistrict Strasbourg-Ortenau. Günther Petry, le maire de Kehl, réclame cette jonction depuis longtemps. Un nombre croissant de Strasbourgeois vont habiter de l'autre côté du Rhin, parce que c'est moins cher. Nous avons lancé une première enquête afin d'analyser précisément les flux de déplacements entre Strasbourg, Kehl et Offenbourg, dont nous connaissons les résultats au printemps 2009. Le tram-train sera une sorte de RER transfrontalier, avec une tarification unique. Il sera bien plus attractif que les bus actuels ! ●

**Propos recueillis par Olivier Mirguet**



Pour Roland Ries, le GCO conduira les Alsaciens à reprendre leur voiture.

## COMPARAISONS DES ANALYSES TTK



COLLECTIF GCO NON MERCI



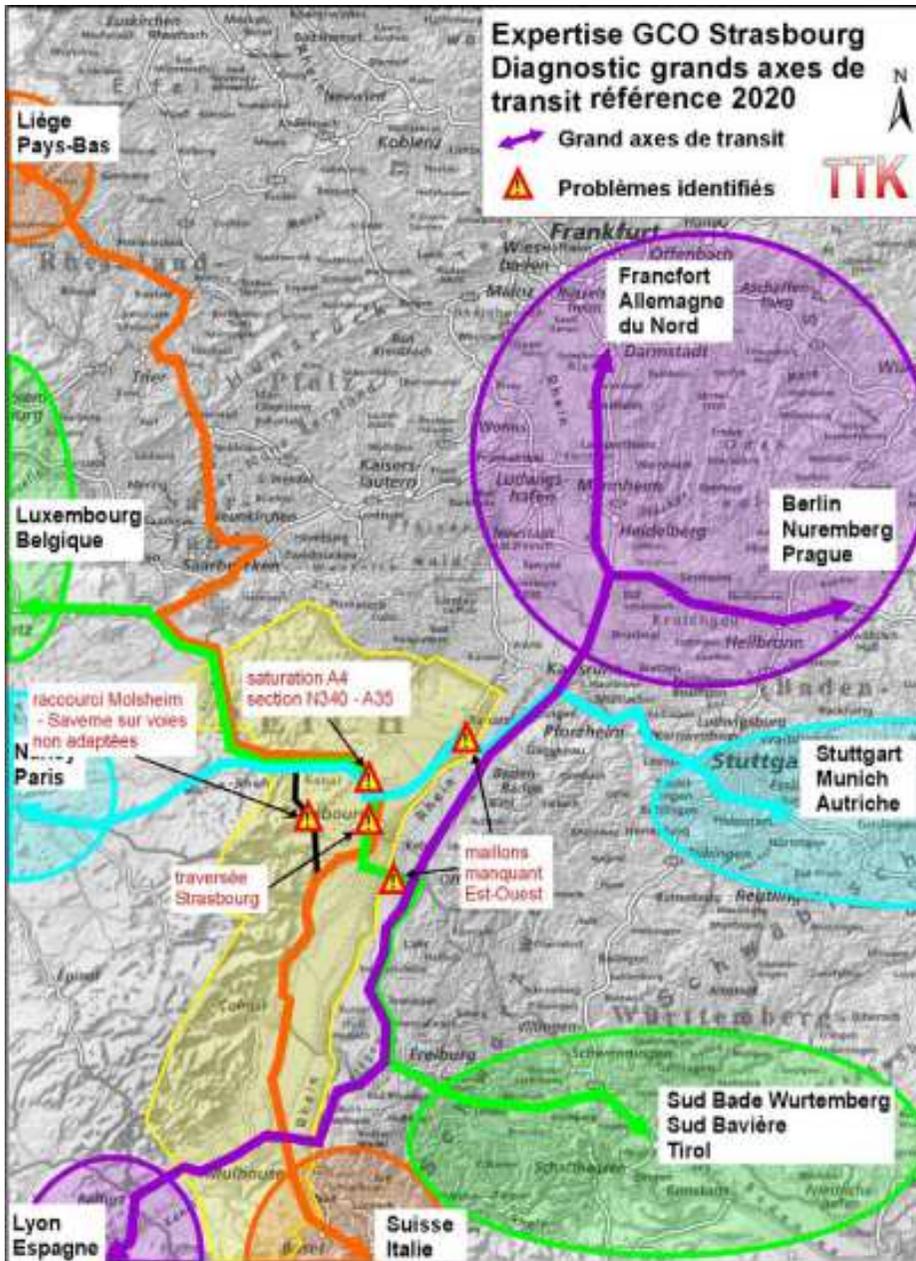


Fig. 6: Diagnostic itinéraires de grand transit, situation de référence 2020 sans GCO

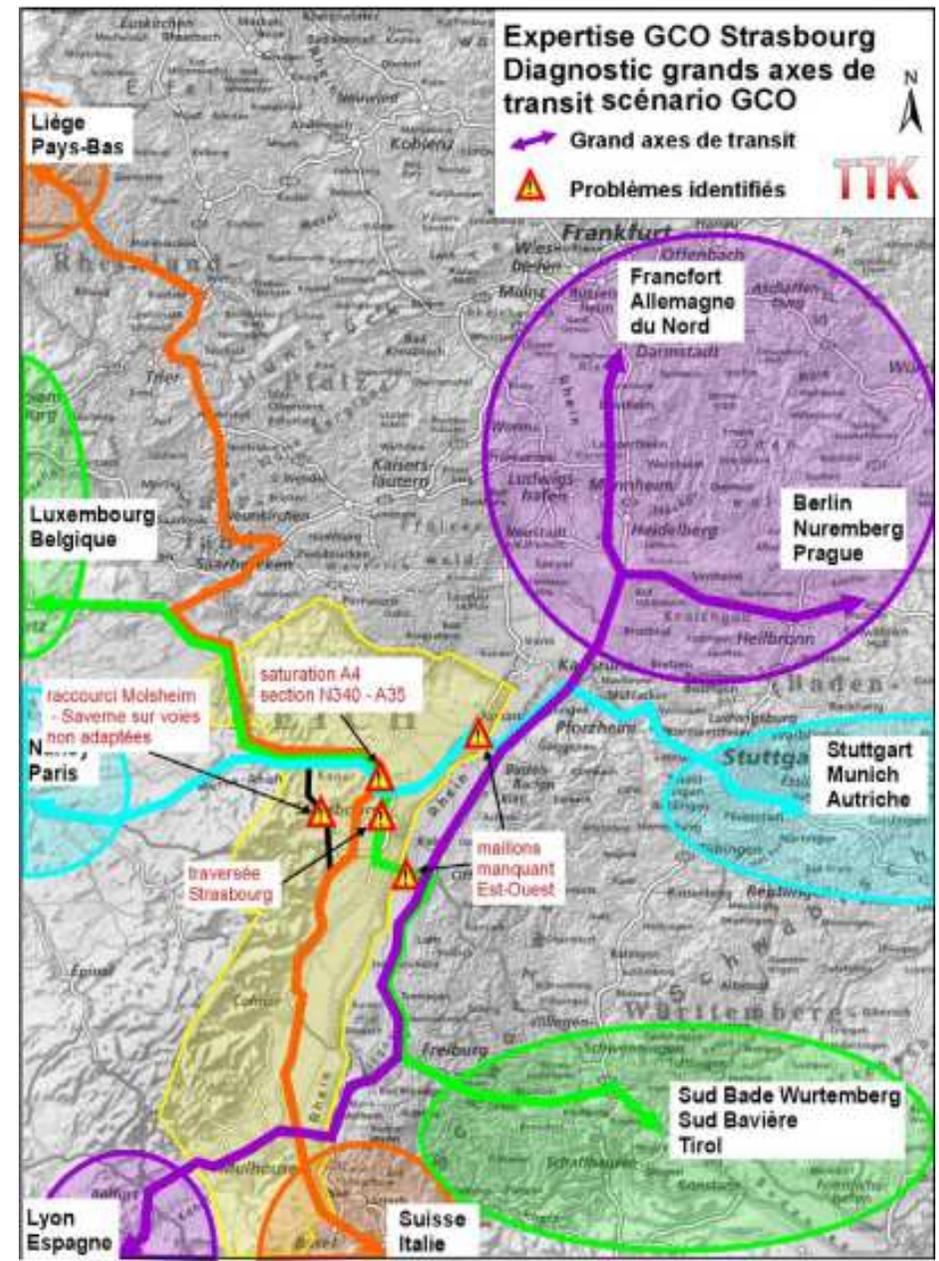
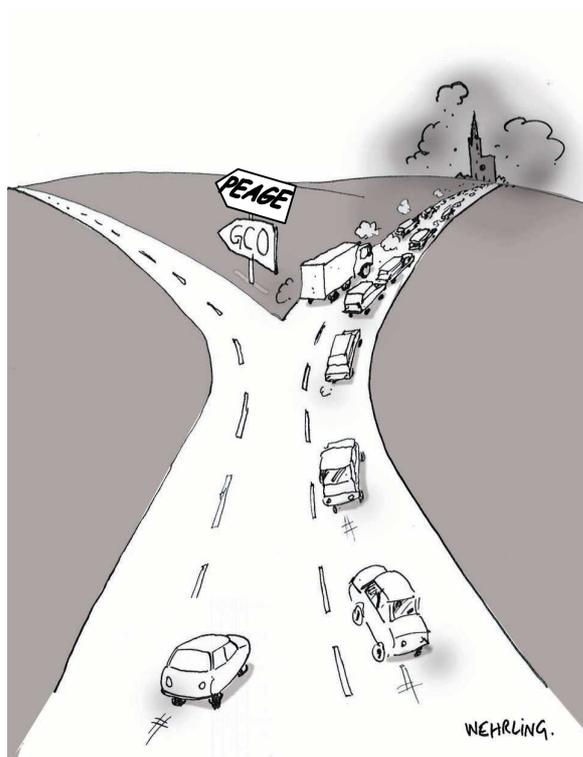


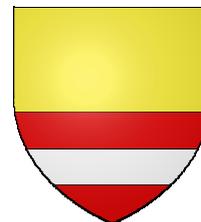
Fig. 12: Diagnostic itinéraires de grand transit, situation de référence 2020 avec GCO



**APPEL DES MAIRES À BREUSCHWICKERSHEIM**



**COLLECTIF GCO NON MERCI**



## APPEL DES MAIRES POUR LES MOBILITÉS COHÉRENTES

Le constat de l'asphyxie aux heures de pointe, aussi bien dans l'agglomération strasbourgeoise que dans les rues principales des villages péri-urbains, ne fait pas débat. Et les nuisances qui en découlent sont également avérées : heures perdues, coût économique, stress, bruit, pollution...

**Les maires soussignés demandent que tous les acteurs<sup>1</sup> concernés par le bassin de déplacement strasbourgeois s'unissent pour mettre en place rapidement les mobilités cohérentes avec les enjeux énergétiques, climatiques, de santé publique et de fluidité du trafic.**

A ces heures de pointe, le problème principal est le flux automobile des trajets domicile-travail, constitué par une majorité d'usagers seuls dans leur voiture, certains n'ayant guère d'autre choix. Le « rapport TTK » propose une séparation des flux afin qu'une partie de ce trafic ne monte plus sur l'A35 urbaine : ainsi, cette artère vitale pour relier le nord au sud de l'agglomération se retrouvera du coup soulagée.

Ce trafic automobile domicile-travail doit baisser par le développement des alternatives à l'usage de la voiture en solitaire. Les solutions sont connues, elles s'appellent :

- extension des lignes de tram, avec des parkings-relais accessibles avant la zone des bouchons
- poursuite de la politique de cadencement des TER
- création de nouvelles lignes de transport collectif en site propre
- projets de bus à haut niveau de service
- amélioration du réseau 67, avec notamment des couloirs prioritaires pour les bus sur les radiales, en priorité dans les secteurs encombrés
- renforcement de « l'intermodalité » et des correspondances
- tarification intermodale et système d'information multimodal
- pistes cyclables sécurisées et en site propre
- incitation au co-voiturage
- aménagement du territoire rapprochant l'emploi de l'habitat ...

Certains de ces aménagements ont déjà été mise en place, d'autres sont en projet ici ou là : mais souvent de manière disparate, sans véritable coordination des autorités organisatrices de transport. Le bassin de déplacement strasbourgeois a plus que jamais besoin d'un schéma global, concerté et cohérent de mobilité.

Ce volontarisme pour la mise en place des bonnes solutions permettra et accélérera, l'indispensable évolution des mentalités. Car, la balle est aussi dans le camp des usagers. Si toutes les personnes se rendant dans l'agglomération cinq jours par semaine et seules dans leur voiture, utilisaient un mode alternatif ne serait – ce qu'une fois sur cinq, le trafic « pendulaire » serait déjà réduit de 20% !

L'arrêt du projet de GCO constitue une formidable opportunité. Ce projet d'autoroute à péage aurait conduit à un sacrifice inutile de 300 hectares de terres très fertiles et, en attirant davantage de trafic, aurait finalement aggravé les problèmes d'encombrements et de pollution qu'il était censé résoudre.

---

<sup>1</sup> État, Conseil Régional d'Alsace, Conseil Général du Bas-Rhin, Communauté urbaine de Strasbourg, communes, milieux économiques, agricoles et associatifs

« Mauvaise réponse à un vrai problème », remis en cause par une expertise indépendante que l'état avait acceptée et financée, le GCO a épuisé tous les acteurs dans des conflits stériles, au détriment de l'indispensable mise en place des solutions efficaces. Ne perdons plus de temps, sachons dépasser les antagonismes et les postures, et travaillons de concert à la réduction des nuisances pour tous, plutôt que de vouloir les déplacer ailleurs.

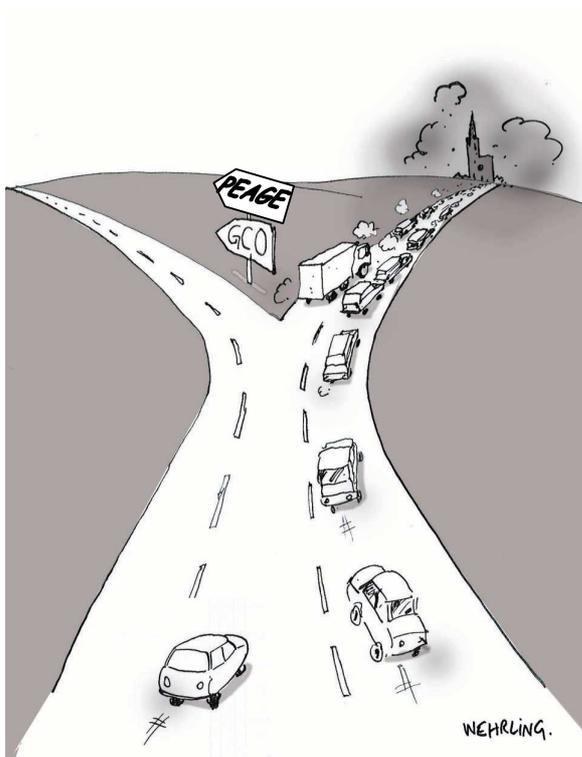
Concernant le problème des poids lourds en Alsace, il s'agit déjà de mettre en place une « éco-redevance ». Promise à l'Alsace depuis sept ans, elle est finalement annoncée pour 2013 : encore faudra-t-il être vigilant pour qu'elle soit à la hauteur des enjeux.

Mais ne perdons pas de vue que la mère de toutes les batailles est la réduction du « trafic automobile pendulaire ». Il ne doit plus paralyser l'agglomération et l'économie aux heures de pointe. Tout le reste en découle directement.

Agissons dans ce sens avec persévérance, militons pour ces solutions alternatives avec opiniâtreté, chacun à notre niveau et avec ses possibilités : alors nous serons à terme, élus, entreprises, usagers et citoyens, « **tous gagnants** » !



**LORSQUE L'HISTOIRE BÉGAIE**



**COLLECTIF GCO NON MERCI**

---

# Lorsque l'histoire bégaie...

---

NOV. 27, 2012

Lors d'une manifestation contre le GCO près de la Maison de la Région. Photo archives DNA

## Tags

Il y a une quarantaine d'années, un grand projet strasbourgeois consistait à faire construire une autoroute qui mène directement vers la place Kléber. On construisit alors deux tunnels, dont l'un déboucha boulevard de Sébastopol ! Ce devait être la solution aux problèmes de circulation à Strasbourg !

Il y a déjà une trentaine d'années, il avait été question de construire un tramway à Strasbourg. Mais certains pensaient qu'un VAL en souterrain serait une meilleure solution parce que le tramway allait chasser les voitures de la ville !

Que n'a-t-on entendu... et lu à ce sujet. Dans les registres de concertation on pouvait lire : « si le tram se construit, c'est la fin du tourisme à Strasbourg... », «... avec le tram, les commerces feront faillite et plus personne ne viendra en centre-ville... » etc. La CCI aussi s'est crue obligée de mêler sa voix aux tenants du « tout voiture » en ville.

De même, lors du projet de piétonisation de la Grand-rue et, beaucoup s'en souviennent encore, il y a une vingtaine d'années, de la rue d'Austerlitz dont on disait alors qu'avec la suppression des voitures dans cet axe, ce serait la fin de tous les commerces et la désertification des rues.

Même à Cronembourg, certains opposants au tram ont osé écrire « massacre à la tronçonneuse... » lorsqu'il a fallu couper quelques vieux marronniers.

Enfin, plus récemment encore du côté de Ste-Marie-aux-Mines, on transforma le vieux tunnel de chemin de fer en tunnel routier à péage.

## Une alternative, le transport en site propre à l'ouest

Or observons aujourd'hui la réalité : le tunnel vers le bld Sébastopol est fermé, inutile. Le tram devient un réseau de plus en plus dense, il répond aux besoins de transport de tous. Partout on demande une extension vers son quartier, même à Cronembourg où le parking relais affiche souvent complet ! Il y a de plus en plus de touristes à Strasbourg et partout les commerces sont ouverts. La rue d'Austerlitz n'a rien perdu de son attractivité, bien au contraire.... !

Incontestablement, le tram a amélioré les déplacements en ville. Quant à la seule station souterraine place de la gare, ce n'était pas un modèle à dupliquer partout. Heureusement c'est un tram en surface qui a été réalisé. A Sainte-Marie-aux-Mines, 1600 camions continuent à prendre les cols et... seulement 100 le tunnel payant.

L'histoire bégaie... aujourd'hui encore... lorsqu'il s'agit de réfléchir à la place de la voiture au niveau départemental, voire régional. A propos du GCO, force est de constater qu'on entend les mêmes remarques et les mêmes groupes de pression qui tentent de démontrer que, sans nouvelle autoroute, les commerçants perdront de l'argent, les artisans perdront du temps. Une nouvelle fois, la CCI se joint à eux pour dénoncer l'absence de nouvelle autoroute.

Si le GCO avait été construit, d'une part il n'aurait pas été rentable (Cf. Vinci) et il aurait peut-être fini d'ici quelques temps fortement déficitaire comme le tunnel de Ste-Marie voire à l'abandon

comme le tunnel des Halles. Mais surtout, dans notre département si densément peuplé, il aurait empêché la réalisation de vraies solutions.

Des solutions après le GCO existent : le transport en site propre ouest serait une première réponse à la diminution du trafic pendulaire de la ville vers les communes périurbaines. Le tram-train pourrait être au niveau départemental ce que le tramway est à Strasbourg.

Alors la circulation sur l'A35 se réduirait et le trafic en deviendrait plus fluide. Observons aujourd'hui la circulation sur les boulevards périphériques de Strasbourg : bld Poincaré, bld Wilson, etc... Il y a une décennie, les bouchons étaient quasi permanents, aujourd'hui la circulation y est souvent ai-sée.

Réfléchissons ensemble à mettre en œuvre de bonnes solutions, durables, non polluantes et créatrices d'emplois pérennes.

par Jean-Charles Lambert, publiée le 27/11/2012 à 05:00

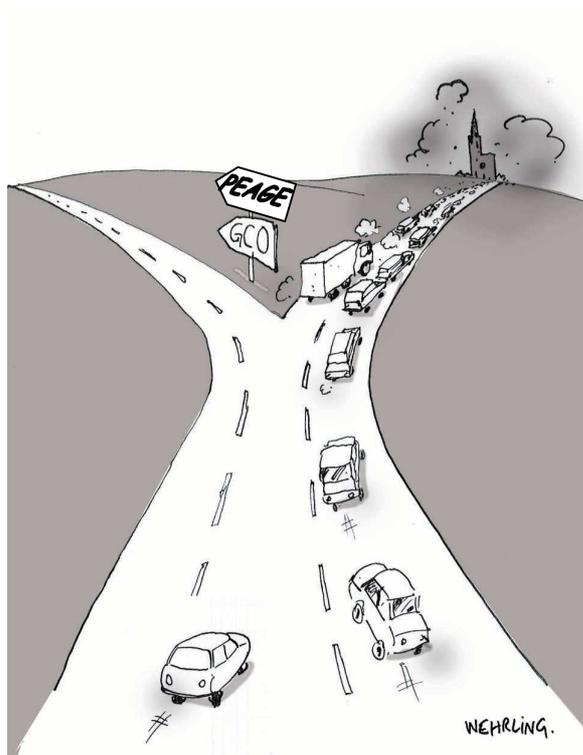
---

**Original URL:**

<http://www.dna.fr/loisirs/2012/11/27/lorsque-l-histoire-begaie?signin=1>



## TÉMOIGNAGE D'UN CHEF D'ENTREPRISE



**COLLECTIF GCO NON MERCI**



# Chef d'entreprise et respect de l'environnement : est-ce si incompatible ?

D'après « Le Point Eco » 81% des chefs d'entreprises approuvent le projet du GCO. Ces mêmes entrepreneurs prennent à témoin la population en pointant du doigt Alsace Nature et « son grand hamster » emblématique, comme étant des freins au développement économique et donc à la création d'emplois. La crise devient l'alibi pour effacer d'un revers de manche des années de combat et de bénévolat pour une Alsace plus agréable à vivre. Il se trouve qu'ARBRES compte aussi parmi ses membres quelques chefs d'entreprise qui ne se reconnaissent pas forcément dans les 81% de la CCI. Leur fonction de dirigeant les oblige à faire des choix, à anticiper et donc à avoir des visions. Or que voient-ils ?

Des concentrations de parcs économiques de plus en plus grands, et de plus en plus éloignés des lieux d'habitation, par exemple. Or, si les entreprises ne viennent pas à eux, les salariés sont bien forcés de s'y rendre... en voiture. Il n'y a aucune zone d'activité, même minime, sur Achenheim ou Oberschaeffolsheim. Il n'y a aucune desserte en transport en commun valable du parc d'activité de Wolfisheim-Holtzheim. Et pas moyen de se rendre de Wolfi à cette zone d'activité en vélo en

toute sécurité. Oberschaeffolsheim souffre d'un débit internet tellement minable qu'il va finir par dissuader des entreprises utilisant les NTIC (Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication) d'y garder leurs activités pour assurer leur survie.

Dans les grandes villes les déplacements en deux roues se développent, y compris en moto et scooter. Un deux roues prend, de surcroît bien moins de place qu'une voiture. Ah sacrée voiture ! Or que répond le Président de la Région quand vous lui demandez pourquoi seules les voitures électriques sont considérées comme des véhicules éligibles à une prime écologique, en excluant motos, scooters et vélos électriques ? Que « votre lettre a retenu toute notre attention... » mais que l'élargissement de la prime aux deux roues électriques n'est pas prévue au programme !

Pour revenir au GCO, combien de chefs d'entreprise se sont posés la question de leur propre implication dans la problématique des transports ? En privilégiant par exemple dans leur recrutement, la proximité du lieu de résidence, ou le moyen de transport, à CV équivalent. En aménageant les horaires. En créant par exemple

une « bourse de l'emploi », où un secrétaire travaillant à Obernai et habitant Brumath pourrait échanger son job avec un secrétaire de Molsheim travaillant au Wacken, tout en préservant ses droits et en améliorant sa qualité de vie. Nul n'est irremplaçable, n'importe quel DRH vous le confirmera. Quand l'alternative à des millions d'euros peut être de la matière grise, celle des 19 % des entrepreneurs qui ont une autre vision de l'avenir vaut de l'or, et nous les accueillons volontiers chez ARBRES.



Retrouvez plus  
d'infos sur  
[arbres.asso.fr](http://arbres.asso.fr)  
ou flashez le QR Code



Papier recyclé

PAGE 4

## Avec ARBRES, je participe à un meilleur environnement !

Nous sommes une association indépendante, et ne percevons aucune subvention. Ce bulletin, ainsi que toutes nos activités, (publications, site internet, frais, etc...) sont exclusivement financés par nos adhérents et donateurs. Cette information est diffusée par :

A.R.B.R.E.S. (ASSOCIATION RIED-BRUCHE POUR LE RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT PRÈS DE STRASBOURG),  
13 RUE DU CANAL, 67203 OBERSCHAEFFOLSHEIM

Nous avons besoin de votre soutien dans l'action et de votre soutien financier. Adhérez à ARBRES en nous versant au minimum la somme de 18 Euros pour l'année. Vous pouvez également nous faire parvenir un don du montant de votre choix. Cotisations et dons donnent droit à une réduction d'impôts de 66% des sommes versées dans la limite de 20% du revenu imposable (CGI Art 200), ARBRES étant une association d'intérêt général concourant à la défense de l'environnement naturel.

Ainsi, si vous êtes imposable, un don ou cotisation de 30 euros ne vous coûte en réalité que 10 euros environ alors que nous disposons bien de 30 euros pour nos actions.

ADHÉSION  DON

Nom et Prénom : .....

Adresse : .....

Adresse email : .....

.....

Date : ..... / ..... / .....

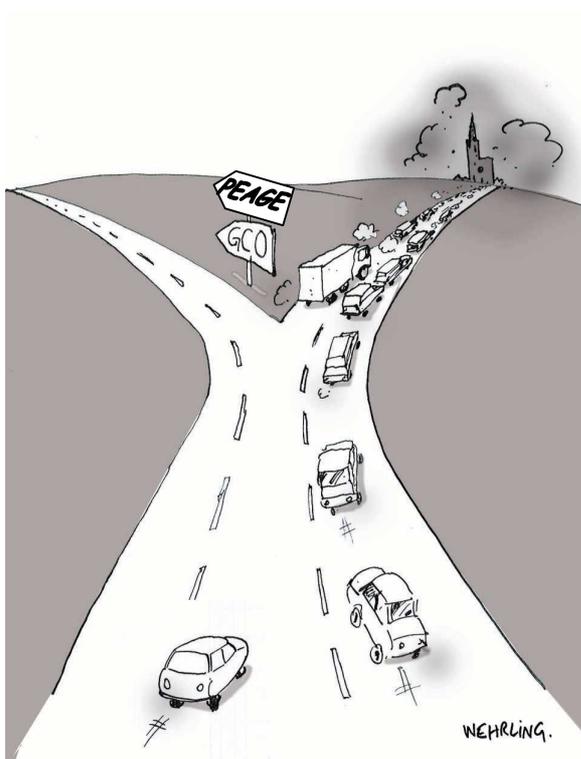
Signature : .....



arbres



## ÉCRÊTER LE TRAFIC



**COLLECTIF GCO NON MERCI**



pour le 12/02/2012 à 09:32

Courrier des lecteurs

## Pourquoi un GCO ?



### Pourquoi un GCO ?

DE JEAN-CHARLES LAMBERT,

MAIRE DE STUTZHEIM- OFFENHEIM :

« Les élus de la Région Alsace sont appelés à se prononcer lundi 13 février sur une participation financière de plus de trois millions d'euros en vue de la réalisation d'une autoroute privée à péage.

Je ne reviendrai pas sur les engagements pris par les uns et les autres qui ont affirmé qu'aucun argent public ne financera un GCO privé, ni sur les coûts de plus en plus élevés de ce projet, ni sur les questions environnementales dont ce projet fait fi, mais plutôt sur la question de l'utilité d'une autoroute à péage de contournement de Strasbourg.

Nul ne peut nier l'existence de bouchons sur les différentes routes d'accès à Strasbourg et pas uniquement sur l'A35. Force est de constater que ces dernières années, la gêne occasionnée par les bouchons est plutôt en légère diminution et se limite essentiellement aux mardis et aux jeudis.

On constate que l'A35 est saturée pendant environ 1,5 % du temps. Autrement dit, pendant 98,5 % du temps il n'y a pas de ralentissement sur l'autoroute actuelle. Pas de bouchon les matins avant 7 h 30, ni les soirs après 19 h 30, ni les mercredis, samedis et dimanches, ni pendant les congés scolaires. Donc, on construit un GCO pour une utilisation d'environ 1,5 % du temps annuel !

C'est un peu comme pour la distribution électrique : il existe des heures de pointe, alors il faut mettre en route des générateurs qui ne servent que quelques heures par an et qui coûtent fort cher. Les électriciens savent que pour écrêter les heures de pointes, il faut délester les circuits électriques en coupant des appareils non prioritaires.

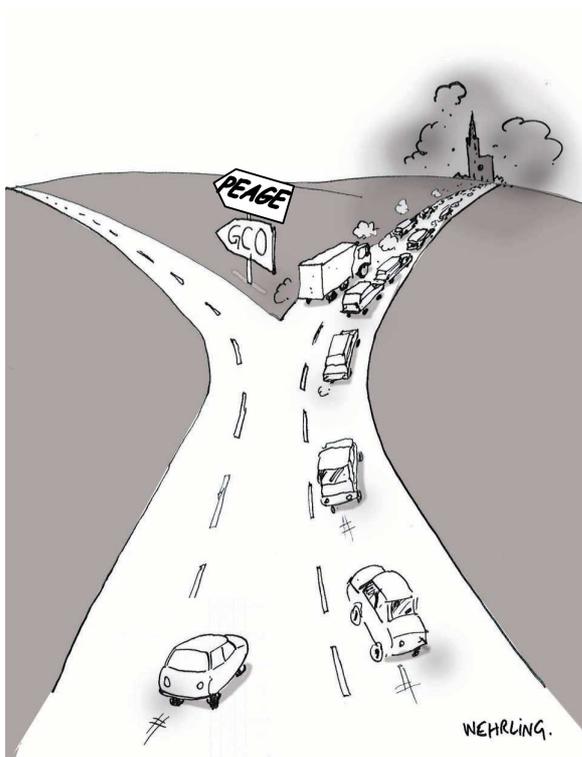
Il serait possible de faire de même pour la circulation des poids lourds en transit international qui pourrait être régulée par une interdiction de circuler pendant ces 1,5 % d'heures de pointe. La circulation autour de Strasbourg en serait allégée. Cette disposition pourrait entrer en application immédiatement. Les poids lourds internationaux seraient autorisés à rouler tous les jours sauf les dimanches et pendant 20 h/24 heures du lundi au vendredi, compte tenu de l'écrêtage de 7 h 30 à 9 h 30 et de 16 h 30 à 19 h 30.

C'est une contrainte facile à gérer par des routiers qui effectuent de longs trajets entre les pays du sud et du nord ou entre l'ouest et l'est de l'Europe et qui se croisent à Strasbourg.

Pourquoi dépenser tant d'argent pour un GCO alors qu'il suffirait d'écrêter le trafic ? »



**DIVERS**



**COLLECTIF GCO NON MERCI**





organisations non gouvernementales environnementales leur place dans nos institutions, et notamment au Conseil économique et social.

Il faut avoir le courage de reconnaître que nous ne pouvons plus définir des politiques en ignorant le défi climatique, en ignorant que nous détruisons les conditions de notre survie.

Premier principe : tous les grands projets publics, toutes les décisions publiques seront désormais arbitrées en intégrant leur coût pour le climat, leur « coût en carbone ». Toutes les décisions publiques seront arbitrées en intégrant leur coût pour la biodiversité. Très clairement, **un projet dont le coût environnemental est trop lourd sera refusé.**

Deuxième principe, nous allons renverser la charge de la preuve. Ce ne sera plus aux solutions écologiques de prouver leur intérêt. **Ce sera aux projets non écologiques de prouver qu'il n'était pas possible de faire autrement.** Les décisions dites non écologiques devront être motivées et justifiées comme ultime et dernier recours. C'est une révolution dans la méthode de gouvernance de notre pays totale et **nous allons appliquer immédiatement ce principe à la politique des transports.** Le Grenelle propose une rupture et bien, je propose de la faire mienne. **La priorité ne sera plus au rattrapage routier mais au rattrapage des autres modes de transports.**

Nous allons également l'appliquer à la politique de gestion des déchets. La priorité ne sera plus au seul traitement des déchets mais à leur prévention. Nous retiendrons toutes les propositions qui permettent d'interdire ou de taxer les déchets inutiles comme le « suremballage ». La priorité ne sera plus à l'incinération mais au recyclage des déchets. Il faudra prouver pour tout nouveau projet d'incinérateur qu'il s'agit bien de l'ultime recours. Il n'y aura plus de d'incinérateur sans contrôle permanent et transparent des pollutions émises. Il n'y aura plus de projet d'incinérateur sans que la destruction des déchets ne serve à produire de l'énergie.

Ces principes posés, je sais que vous n'avez pas conclu sur ce point et que les travaux du Grenelle doivent se poursuivre. Le Gouvernement attend vos conclusions.

Nous voulons une politique de vérité. Wangari MAATHAI et le Vice-Président Al GORE ont eu le courage de la proclamer : notre modèle de croissance est condamné. Pire encore, le maintien de la paix dans le monde est condamné si nous ne faisons rien.

Les changements climatiques, nos concitoyens ne doivent pas les réduire à la fonte des neiges sur les pistes de ski. Les changements climatiques, ce sont des centaines de millions de réfugiés climatiques. Les changements climatiques, c'est une accélération des grandes catastrophes, des sécheresses, des inondations, des cyclones, d'une certaine façon, c'est le Darfour où des millions de pauvres gens sont poussés par la faim et la soif vers d'autres régions où ils entrent en conflit avec des populations qui étaient installées de façon séculaire. Les changements climatiques, ce sont des épidémies nouvelles. Ce sont des conflits exacerbés pour accéder à l'eau et à la nourriture.

Il faut donc avoir le courage de dire que la hausse des prix des hydrocarbures sera permanente. Il faut avoir le courage de dire qu'il n'y aura plus de pétrole avant la fin du siècle. Il faut avoir le courage de reconnaître que nous ne connaissons pas tous les effets à long terme des 100 000 substances chimiques commercialisées. Il faut avoir le courage de reconnaître que nous n'avons pas toujours été exemplaires.

Les Français ont le droit de savoir. Ils ont le droit de connaître la vérité sur les menaces d'aujourd'hui et de demain. Ils ont le droit de se faire leur propre opinion.

C'est une demande forte du Grenelle. Nous allons donc créer un droit à la transparence totale des informations environnementales et de l'expertise. Toutes les données, sans exception, seront désormais communicables, y compris sur le nucléaire et les OGM. Les seules limites seront le secret de la vie privée, beaucoup à faire en la matière, la sécurité nationale et les secrets industriels.

## QUELQUES CITATIONS DES AMIS POLITIQUES DES PROGCO

**"Il faut enrayer le tout routier"**, réclame **Christian Estrosi**

PARIS (AP) - mercredi 9 août 2006, 9h57

"Il faut arrêter de dire: on fait des routes partout. Ce n'est pas la réponse", a jugé mercredi Christian Estrosi. "Ce qui se passe chez nous depuis 20 ou 30 ans est inadmissible. Et aujourd'hui, avec un baril de pétrole à 78 dollars, voire plus, il faut enrayer le tout routier", a considéré sur RTL le **ministre délégué à l'Aménagement du territoire** (ancien gouvernement).

Et d'ajouter, "le routier, ça représente en matière de transport aujourd'hui 80% de la consommation alors que l'enjeu, c'est évidemment le développement durable: réduction de la congestion routière, effet de serre, la pollution de l'air, les accidents".

"Il faut arrêter de dire: on fait des routes partout. Ce n'est pas la réponse. Quand on pense que le camion a gagné en parts de marché, sur les 15 dernières années, 58%. Et que dans le même temps, le transport ferroviaire de marchandises a perdu 20%, que le transport fluvial a stagné à 2% de parts de marché, il faut reporter le transport de marchandises sur le fleuve", a estimé le ministre.

Christian Estrosi a déploré que pour "un transport fluvial toutes les 30 minutes" il y ait "un poids lourd toutes les 18 secondes sur nos autoroutes".

---

### **Alain Juppé**

Au cours de sa campagne électorale de mars 2008, Alain Juppé éphémère ministre d'état de l'écologie et du développement durable- abandonne le projet du Contournement Autoroutier de Bordeaux et déclare aux journalistes qui suivent: « *J'entends la plainte des patrons sur les infrastructures mais nous changeons d'époque* »

---

Le 07 juillet 2008 **Jean Louis Borloo** à propos des agrocarburants mais extensibles aux infrastructures routières "Ce qui était considéré comme une solution miracle il y a 18 mois est aujourd'hui voué aux gémonies."

---

### **JL Borloo : "les camions effectuant de longs trajets seront obligatoirement chassés des autoroutes françaises d'ici trois ou quatre ans"**

Des précisions sur la promesse du Ministre de l'Ecologie et du Développement Durable de chasser les camions des autoroutes ...

PARIS - Reuters [26 octobre] - "Le ministre de l'Ecologie Jean-Louis Borloo a assuré que les camions effectuant de longs trajets seraient obligatoirement chassés des autoroutes françaises en 2010 ou 2011 dans le cadre de la mise en œuvre des mesures imaginées lors du Grenelle de l'environnement.

"C'est pour dans trois-quatre ans. Il n'y aura plus un camion sur les autoroutes sur les longues distances", a-t-il dit sur RMC et BFM TV.

Cette mesure radicale serait selon lui possible grâce au développement du ferroutage : "On met directement le camion sur un train, on construit des trains spéciaux. Ce sera absolument obligatoire", a ajouté le ministre."

Comment dans ces conditions va-t-on maintenant pouvoir nous justifier l'impérieuse nécessité d'un contournement autoroutier de Bordeaux vendu (je le rappelle) dans le but de désengorger une rocade "surchargée de camions" ... s'il n'y a plus de camions en transit ?!

Va-t-on nous dire que ça va quand même avoir une utilité sur le trafic local ... prouvant au passage que la raison invoquée au départ était bidon ?

*ce qui est vrai à Bordeaux, l'est à Strasbourg!*

---

Sans oublier le discours du président à l'issue du Grenelle de l'environnement :

### **LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE - Jeudi 25 Octobre 2007**

*Il faut avoir le courage de reconnaître que nous ne pouvons plus définir des politiques en ignorant le défi climatique, en ignorant que nous détruisons les conditions de notre survie.*

*Premier principe : tous les grands projets publics, toutes les décisions publiques seront désormais arbitrées en intégrant leur coût pour le climat, leur « coût en carbone ». Toutes les décisions publiques seront arbitrées en intégrant leur coût pour la biodiversité. Très clairement, un projet dont le coût environnemental est trop lourd sera refusé.*

*Deuxième principe, nous allons renverser la charge de la preuve. Ce ne sera plus aux solutions écologiques de prouver leur intérêt. Ce sera aux projets non écologiques de prouver qu'il n'était pas possible de faire autrement. Les décisions dites non écologiques devront être motivées et justifiées comme ultime et dernier recours. C'est une révolution dans la méthode de gouvernance de notre pays totale et nous allons appliquer immédiatement ce principe à la politique des transports. Le Grenelle propose une rupture et bien, je propose de la faire mienne. La priorité ne sera plus au rattrapage routier mais au rattrapage des autres modes de transports.*

**« Ce que j'ai dit ce soir, nous le ferons, et nous le ferons ensemble, je vous remercie de l'avoir compris. »**

---

### **Hervé MARITON**

Le député de la Drôme Hervé Mariton (UMP) estime également que "la réalisation de nouvelles infrastructures autoroutières" relève "de la facilité politique" et "reculerait la nécessité de changer de comportement et de trouver des alternatives".

Joseph DAUL

Strasbourg, le 21 mai 2009

Tête de liste UMP

Elections européennes dans le Grand Est



Monsieur le Vice-Président,

J'ai bien reçu le courrier dans lequel vous attirez mon attention sur le Grand Contournement Ouest de Strasbourg et je vous remercie.

Ma position sur ce sujet reste identique à celle que j'exprimais lorsque j'étais Adjoint au Maire de Pfettisheim : j'étais et je reste opposé au Grand Contournement Ouest de Strasbourg.

Je vous prie de croire, Monsieur le Vice-Président, à l'expression de mes sentiments les meilleurs.

A handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke.

Joseph DAUL

# Le GCO de Strasbourg pourrait être annulé par le Conseil d'Etat



Par [aurelie.benech](#) le 20/01/10  
(mis à jour le 25/03/10)

Monsieur Cyril ROGER-LACAN, rapporteur public au Conseil d'Etat, a rendu cet après-midi, des conclusions allant dans le sens de l'annulation de la déclaration d'utilité du projet autoroutier de Grand Contournement Ouest (GCO) de Strasbourg.

Le rapporteur public a notamment relevé l'absence de notification du projet à l'Allemagne alors qu'un tel projet aura nécessairement des incidences sur l'environnement allemand. Il a également relevé les nombreuses insuffisances entachant le dossier d'enquête publique et en particulier le manque de sérieux de l'étude relative aux effets du projet sur la faune et la flore (en particulier en ce qui concerne le grand hamster).

D'autres insuffisances et carences ont également été soulignées par le rapporteur public : inintelligibilité du dossier LOTI et insuffisance des descriptions relatives aux principaux ouvrages.

A l'heure de la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement, ces conclusions ont également été l'occasion pour le rapporteur public de rappeler qu'il n'était pas réaliste de vouloir régler des problèmes autoroutiers par la création d'une nouvelle autoroute.

Le Conseil d'Etat rendra d'ici quelques semaines une décision qui est très attendue au niveau local.

**Maître Benech est collaboratrice de Maître Corinne Lepage qui a présenté un des recours.  
(la LOTI =Loi d'orientation des transports intérieurs -Loi n°82-1153 du 30 décembre 1982)**

---

## EXTRAIT DU CP du collectif

Le rapporteur public a demandé le 20 janvier 2010 aux juges du Conseil d'Etat l'annulation de la déclaration d'utilité publique (DUP) du grand contournement ouest (GCO) de Strasbourg.

Plusieurs membres de notre collectif et nos avocats ont assisté à l'audience publique.

Le collectif a relevé les arguments du rapporteur dont les plus marquants sont :

- L'insuffisance de l'évaluation socio-économique vue l'importance du projet ;
- Les effets du péage : celui-ci serait dissuasif et manquerait son objectif ;
- L'obscurité de la rentabilité économique ;
- L'insuffisance flagrante de l'étude d'impact(s) sur la faune et la flore et des mesures compensatoires au regard des espèces protégées menacées par le GCO ;
- L'absence de consultation des autorités allemandes alors même que, selon le rapporteur « les deux Etats sont voués à gérer ensemble le problème de transport dans le fossé rhénan ».

D'autres insuffisances ont été soulignées notamment l'absence de la description des caractéristiques des ouvrages les plus importants.

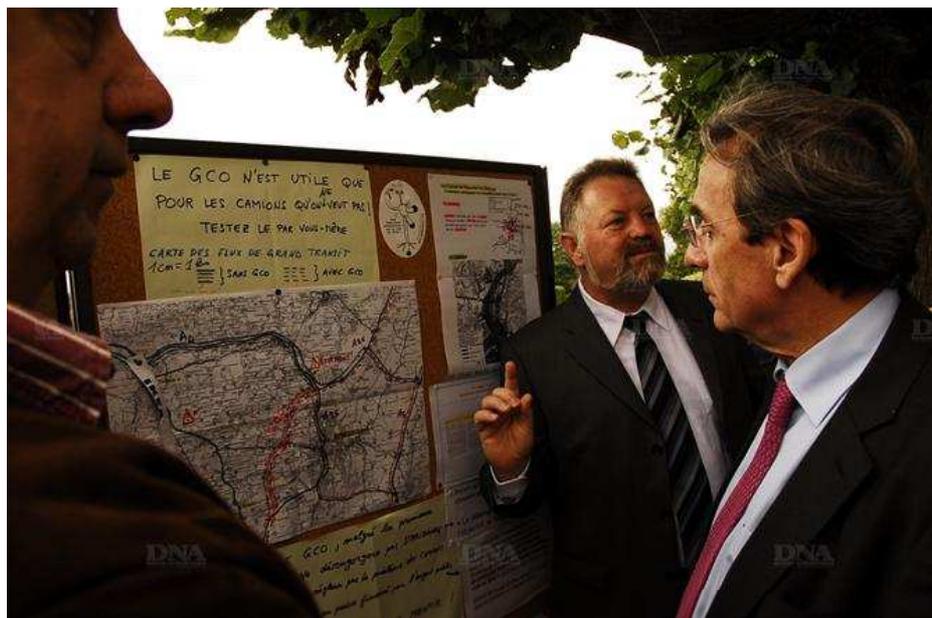
Les représentants du collectif ont assisté pendant plus d'une heure à un véritable réquisitoire contre le projet du GCO qui légitime le sérieux et la pertinence de leurs recours.

Nous attendons avec confiance la décision du Conseil d'Etat.

**qui n'a pas suivi son rapporteur (fait rare)**

**La Ville en débat Dany Karcher**

## Une seule route vous manque, et tout serait asphyxié ?



**Suite aux différentes interventions concernant le « soi-disant abandon » du GCO, Dany Karcher (\*) s'exprime en tant que maire de Kolbsheim, mais aussi et surtout en tant qu'expert en logistique industrielle.**

« L'exploitant pressenti pour réaliser le Grand contournement ouest de Strasbourg (GCO) n'a pas réussi à réunir le financement nécessaire à l'opération et s'est vu retirer sa qualité de concessionnaire par le gouvernement. Depuis, les représentants de la Chambre de commerce et d'industrie (CCI), ainsi qu'un certain nombre d'élus régionaux, crient à l'asphyxie : sans cette infrastructure, Strasbourg et l'économie alsacienne vont étouffer et aucun développement économique ne sera plus possible !

Ainsi donc, les ennuis de nos entreprises seraient dus au manque de routes ? Stracel, General Motors, Lohr Industries, Caddie, Supra et les autres seraient en difficultés parce qu'il n'y a pas de GCO payant ? Il n'est pas question de nier les difficultés auxquelles nos entreprises ont à faire face, mais l'honnêteté voudrait qu'on avoue que les vraies causes sont ailleurs...

Il y a quelques années, j'ai passé quatre semaines dans une « école entreprise » en Roumanie ; j'y ai vu quelques-unes de nos firmes qui se sont délocalisées là-bas et je peux affirmer que ce n'était pas parce qu'il y avait plus de routes en Roumanie ! Si vous allez voir les responsables de nos usines alsaciennes, ils vous expliqueront, par exemple, que leur souci, c'est « l'usine sœur » en Pologne qui produit à moitié prix. L'usine Peugeot Citroën d'Aulnay-sous-Bois (2 800 salariés) est située en limite de plusieurs autoroutes et 4 voies : pourtant, elle doit fermer en 2014. Pendant ce temps, « l'usine sœur » PSA en Slovaquie n'arrête pas de se développer : les salaires sont quatre fois moins élevés qu'en France et les contrats d'intérim peuvent être multipliés sans limite. L'usine PSA de Mulhouse et tous les équipementiers automobiles de France sont confrontés au même problème.

Les conseils d'administration de nos grands groupes décident de transférer les activités vers les pays à faible niveau de salaire et absence de droits sociaux. « Des générations de travailleurs ont enrichi leurs entreprises et leurs pays : en décidant brutalement et cyniquement de les écarter, ces sociétés courent à leur perte et accélèrent le déclin de leur pays d'origine ». Ce n'est pas un délégué syndical qui parle, mais un prix Nobel d'économie : Robert Fogel. Il précise également qu'en se débarrassant de leurs salariés, ces entreprises perdent également des consommateurs.

L'entreprise est une chaîne de valeur économique composée de ses employés, ses clients, ses actionnaires (et banques), ses fournisseurs, ainsi que des collectivités ! En délocalisant, elle trahit la confiance de ses employés et le contrat social implicite qui la lie avec son pays. Je précise que j'appelle « délocalisation » produire ailleurs pour vendre chez nous. Ouvrir une usine dans un pays étranger afin d'y écouler ses produits reste dans une logique de chaîne de valeur économique « éthique ».

La mondialisation est devenue pour les « pays riches » synonyme de désindustrialisation, de migration du capital, de délocalisation et de ralentissement de la productivité.

### Densité de routes : l'Alsace sur le podium

« Le problème avec la mondialisation aujourd'hui vient du fait qu'en Occident, peu en bénéficieront, alors que la majorité en souffrira. Les États-Unis (comme l'Europe) sont en train de devenir un pays riche aux populations pauvres ». Ce n'est pas un militant altermondialiste qui s'exprime, mais encore un prix Nobel d'économie : Joseph Stiglitz.

Arrêtons de dire que l'absence d'un GCO à péage paralyse toute l'Alsace. Si on mesure la densité de routes de nos régions, l'Alsace est sur le podium avec l'Île de France et le Nord-Pas-de-Calais. Dans les années 1960, notre pays était prospère, pourtant il avait bien moins de routes qu'aujourd'hui. Tous ceux qui circulent régulièrement en Allemagne et connaissent les bouchons là-bas vous diront que les nôtres sont de la rigolade à côté : pourtant, la compétitivité allemande est supérieure à la française, non ?

J'ai lu le rapport de la CCI « GCO 2016, tous gagnants ! ». S'il contient des informations intéressantes, on ne peut pas dire qu'il soit impartial puisqu'il a été rédigé par les promoteurs du projet. C'est sa principale différence avec le « rapport TTK », bureau d'étude allemand basé à Karlsruhe, souvent cité. Ce document de la CCI dessine trois scénarios. Tout d'abord un scénario d'implosion si le GCO ne se faisait pas. Ensuite, un scénario d'implosion à retardement si le GCO devait être réalisé dans les conditions du cahier des charges actuel, c'est-à-dire tel que la déclaration d'utilité publique a été promulguée. Enfin, un scénario d'apaisement prévoit un GCO accompagné d'un certain nombre de mesures, dont, par exemple le réaménagement de l'A35, l'accentuation d'une politique intégrée de transports collectifs, des actions de logistiques urbaine. C'est bien sûr ce dernier scénario qui a la faveur de la CCI.

Il faut donc en déduire que le GCO tel que prévu n'est pas efficace ! Mais accompagné d'un certain nombre d'aménagements, l'ensemble deviendrait la panacée. Et si avant de construire un GCO, on mettait en œuvre les mesures d'accompagnement ?

(\*) Dany Karcher est maire de Kolbsheim et professeur agrégé au département Qualité, logistique industrielle et organisation (QLIO) de l'Université de Strasbourg.

## Motion adoptée par le Conseil Municipal de VENDENHEIM

- Comme suite à la motion de refus du GCO qu'il avait adoptée à l'unanimité le 4 avril 2005,
- Compte tenu des évolutions du dossier intervenues depuis lors,
- Après avoir pris connaissance du rapport de la commission d'enquête publique aboutissant à un avis favorable au projet assorti d'un certain nombre de réserves,

**le Conseil Municipal de Vendenheim se prononce en faveur de l'adoption de la présente motion de refus complémentaire.**

- 1) Considérant qu'une des conclusions de l'enquête publique est que «le désengorgement de Strasbourg n'était ni l'enjeu, ni l'objectif du GCO»
- 2) Considérant que la Direction régionale de l'Équipement elle-même, maître d'ouvrage du GCO, reconnaît que «le GCO ne délestera que 4,6% du trafic», minuscule ballon d'oxygène qu'il faudra ensuite stabiliser par d'autres mesures : restriction sur l'A35 ou extensions du tramway
- 3) Considérant de plus que le dossier soumis à enquête précise que le GCO entraînera un flux de trafic supplémentaire sur l'entrée ouest de Strasbourg (A351 déjà saturée !)
- 4) Considérant que la commission d'enquête publique elle-même précise quelles sont les solutions véritablement efficaces, nous citons : *« Ce projet n'a pas vocation à absorber la majeure partie des déplacements domicile - travail, ni les déplacements radiaux sur Strasbourg qui relèvent de l'utilisation des TER, du tramway et des transports en commun routiers .... Il est donc nécessaire de développer les programmes de transport en commun en cours et d'être imaginatifs quant à de nouveaux projets. »*
- 5) Considérant d'ailleurs que le point «Soulager l'A35» est passé en 5<sup>e</sup> position des «Enjeux» du GCO présentés sur le site du projet (<http://www.gco-strasbourg.org:80/>), (alors qu'il était en 1<sup>ère</sup> position sur ce même site jusqu'à l'année 2006 !)
- 6) Considérant que sur les 3 325 interventions autour du dossier d'enquête publique, seuls 16,18% se sont avérés pro-GCO, et ce, à 60% afin de désengorger Strasbourg et l'A35, ce qui au dire même des conseillers rapporteurs n'est plus ni l'enjeu, ni l'objectif du projet
- 7) Considérant que le GCO n'est pas sur le trajet naturel des PL internationaux, excepté de ceux dont l'Alsace veut limiter le transit («amendement BUR» pour les PL tentant d'échapper à la taxe allemande)
- 8) Considérant de surcroît que le GCO sera payant et faussement gratuit pour le contribuable à cause de la subvention dite d'équilibre :
- 9) Considérant en effet que, le Conseil Régional d'Alsace, le Conseil Général du Bas-Rhin et la Communauté Urbaine de Strasbourg ont fait part de leur intention de participer financièrement au projet au côté de l'État (Le Moniteur du 9 février 2007), Pourtant, alors que pendant (et surtout avant) l'enquête publique il était proclamé que, même s'il ne devait pas servir à grand chose, l'avantage du GCO était qu'il ne coûtera rien au contribuable ...

- 10) Considérant que les communes auxquelles on a fait croire que le GCO les délesterait du trafic se rendront compte après-coup qu'elles se sont fourvoyées
- 11) Considérant que les camions locaux ont souvent à faire dans l'agglomération strasbourgeoise et qu'ils continueront donc à emprunter l'A35
- 12) Considérant qu'une des solutions avancées par TTK pourrait être la séparation des flux sur l'A35, solution qui en plus, fournirait du travail aux entreprises locales de BTP
- 13) Considérant que d'autres alternatives précisées par l'étude TTK existent, mais qu'elles n'ont jamais fait l'objet de la moindre étude d'impact
- 14) Considérant les nuisances (bruit, pollution, impact paysager, destruction d'espèces animales, consommation de terres agricoles) induites par le GCO, nuisances reconnues par l'enquête publique
- 15) Considérant que malgré toutes ces évidences, l'enquête publique a conclu le 12 janvier 2007 à un avis favorable assorti de quatre réserves et plusieurs recommandations
- 16) Considérant que le GCO entre en complète contradiction avec les enjeux climatiques, énergétiques et de santé publique actuels (conclusions du Groupe d'experts Intergouvernemental sur l'Evolution du Climat, 29 janvier au 1 février 2007 à Paris)
- 17) Considérant que depuis le début, on refuse d'écouter la voix de ceux qui se dressent contre ce projet, arguments forts en main, et qu'on s'entête à mentir aux indécis ou à ceux qui n'en peuvent plus de subir quotidiennement l'engorgement de Strasbourg et de l'A35
- 18) Considérant également que depuis le début, les dés sont pipés, et que les enjeux financiers et politiques l'emportent sur les souhaits et désirs des citoyens alsaciens

#### **Nous, Conseil Municipal de Vendenheim,**

- 1) Comprenons de moins en moins l'intérêt de réaliser le GCO et réitérons notre refus de ce projet**
- 2) Demandons à l'Etat, face aux nombreuses incohérences du dossier, de ne pas déclarer l'utilité publique de cette autoroute**
- 3) Demandons que priorité absolue soit faite aux solutions alternatives**
- 4) Demandons un aménagement de l'A35 par séparation des flux Nord/Sud et des flux Est/Ouest (tel que présenté par le bureau d'études TTK)**
- 5) Demandons de faire évaluer les solutions alternatives mentionnées dans l'étude TTK et dans le rapport de la commission d'enquête publique; nous estimons qu'un projet qui bénéficie de toutes les attentions pour prouver son soi disant intérêt ne doit pas craindre d'être mis en concurrence avec d'autres projets**
- 6) Demandons dès lors un moratoire sur le GCO pour permettre ce comparatif objectif entre projets dans le cadre d'un véritable débat démocratique.**

III [claudekeiflin.blog.lemonde.fr](http://claudekeiflin.blog.lemonde.fr)

Claude Keiflin, journaliste politique, a été le confident des politiques locaux durant de nombreuses années.

# GCO : que faut-il en penser ?

by CLAUDE KEIFLIN | FEB. 14, 2012



Je m'interroge depuis longtemps sur l'utilité ou la nuisance du GCO, le grand contournement ouest de Strasbourg. Et je ne sais toujours pas qu'en penser après le débat de lundi matin au conseil régional.

Les deux parties, promoteurs du projet et opposants, sont aussi persuasives l'une que l'autre dans leur argumentation. Résumons :

## **Pour les défenseurs du projet :**

Il faut fluidifier la circulation de transit, notamment des camions, abaisser le taux de pollution en particules fines pour les actuels riverains de l'A35 (dont je suis, même si de mon appartement on n'entend ni ne voit l'autoroute), supprimer ou au moins diminuer les bouchons de Strasbourg et éviter la congestion annoncée de la ville (quand je ronge mon frein dans un de ces bouchons, je comprends parfaitement cet argument). 536 millions d'euros hors taxes ne serait pas trop cher payer pour de tels gains en qualité de vie. De plus, la construction du GCO créerait quelques milliers d'emplois pour un nombre d'années certes limitées, mais tout de même même.

## **Selon les opposants au projet :**

C'est un gaspillage énorme de terres agricoles, 350 ha de foncier ponctionné (encore que les agriculteurs vendent leurs terres d'assez bon gré lorsqu'une bonne opportunité se présente). Selon l'expertise indépendante de TTK, seuls 4,6% du trafic de l'A35 se reporteraient sur le GCO et même si un arrêté préfectoral interdisait aux poids lourds en transit d'emprunter l'A35, rien ne les obligerait à utiliser le GCO (autoroute à péage, rappelons-le) : ils pourraient aller se perdre sur les petites routes du Kochersberg. Argument recevable quand on voit la difficulté à convaincre les camions d'emprunter le tunnel de Ste-Marie-aux-Mines (à péage aussi) et de ne plus passer par les cols vosgiens sans nécessité. Eloigner le GCO de Strasbourg n'améliorerait guère la situation des particules fines pour les habitants de l'ouest de la ville.

## **Le cri du coeur de Justin Vogel**

Au conseil régional de lundi, l'intervention la plus perturbante fut cependant celle de Justin Vogel, vice-président du conseil régional, président de la commission des finances, maire de Truchtersheim et président de la communauté de communes du Kochersberg. C'est au titre de représentant des 28 villages de la Comcom, dont un tiers seraient "touchés par le fléau du GCO" qu'il s'exprimait. "Un projet obsolète, une aberration stratégique et écologique, qui générera un flux de trafic de camions supplémentaires venant de toute l'Europe et qui ne fera pas régresser la pollution, au contraire", dit Justin Vogel.

Pour connaître un peu Justin Vogel, je le crois sincère dans ses déclarations publiques. Je ne peux imaginer qu'il a descendu le GCO au bazooka uniquement par opportunisme, en raison de ses fonctions intercommunales. En même temps, je me dis que s'il avait été concerné moins directement par le problème, il ne se serait pas abstenu mais il aurait voté pour le GCO, en respectant la discipline de vote du groupe UMP et apparentés. Le même problème de conscience se posait à Jean-Daniel Zeter, ancien maire de Stutzheim-Offenheim, à l'époque où il siégeait au conseil général du Bas-Rhin, dont la majorité est également favorable au GCO. Les positions de Justin Vogel et Jean-Daniel Zeter, qui sont un cri du coeur, plombent d'un doute sérieux les arguments de la majorité à laquelle ils appartiennent.

### Où en sont les solutions alternatives ?

J'aimerais quelques explications aussi sur l'inertie de la Ville de Strasbourg et de la CUS dont on sait que leurs dirigeants actuels sont contre le GCO et ont refusé de payer une part de la contribution publique au projet. Là aussi on ne peut imaginer qu'il s'agit simplement d'une forme d'égoïsme citoyen qui n'en a "rien à cirer" que des non-strasbourgeois soient bloqués matin et soir sur l'autoroute. Selon ces deux collectivités, d'autres solutions existent pour réduire l'engorgement de l'A35. Elles sont répertoriées dans le plan de développement urbain (PDU) et prévoient la transformation de l'A35 en voie de desserte de la CUS et la spécialisation d'une voie de l'autoroute dédiée aux transports en commun. Mais pourquoi n'y a-t-il pas le début d'une mise en oeuvre de ces solutions ? Serait-ce parce que, comme le prétendent les opposants, lesdites solutions sont impossibles à mettre en oeuvre tant que le GCO ne sera pas ouvert ?

J'aimerais pouvoir fixer mon opinion rapidement mais je crains de me faire des illusions. Le décret lançant la mise en chantier du GCO devrait être signé entre les deux tours de la présidentielle. Si la gauche l'emporte, elle promet d'annuler le projet quitte à payer de lourdes indemnités au concessionnaire Vinci. Ce sont là des postures politiques dans le droit fil du clivage droite-gauche. Elle laissent le citoyen, encombré de ses questions sans réponses, sur sa faim.

---

**Original URL:**

<http://claudekeiflin.blog.lemonde.fr/2012/02/14/gco-que-faut-il-en-penser/>

**Dossier de demande de dérogation exceptionnelle de destruction et/ou de déplacement  
d'espèces animales protégées au titre des Articles L.411-1 et L.411-2 du Code de  
l'Environnement**

**A355 - Grand Contournement Ouest de Strasbourg**



**DOSSIER FAUNE**