

**ETUDE ASSOCIATIVE**

**SUR LE PROJET DE**

**GRAND**

**CONTOURNEMENT**

**OUEST**

**DE STRASBOURG**

# SOMMAIRE

	Page
<b>1. ANALYSE DU PROJET</b>	<b>3</b>
<b>1.1 Volet transports</b>	<b>3</b>
1.1.1 Le G.C.O. n'améliorera pas la fluidité du trafic local La seule solution viable : le développement des transports en commun.	3
1.1.2 Le G.C.O. entraînera une augmentation du trafic de transit et pas seulement son captage.	5
1.1.3 Intérêt des transports ferroviaires pour capter le trafic de transit.	6
<b>1.2 Volet Energie.</b>	<b>7</b>
Pénurie attendue de pétrole induisant la nécessité d'un changement de la politique de l'énergie et des transports.	
<b>1.3 Volet Société.</b>	<b>8</b>
1.3.1. La pérennité du projet en l'état actuel n'est pas assurée.	8
1.3.2. Quelle société veut-on pour nos enfants ?	8
<b>1.4 Volet Santé et Environnement</b>	<b>9</b>
1.4.1 Les risques	9
1.4.2 Des solutions inadaptées	9
1.4.3 Concernant le bruit	9
1.4.4 Concernant les solidarités humaines	10
1.4.5 Un tracé « invivable » au Nord et au Sud	10
1.4.6 Des enjeux écologiques majeurs	12
1.4.7 La pollution : des effets sur la santé, notamment celle des enfants	12
1.4.8 Risque de pollution de la nappe phréatique	13
<b>1.5 Volet économique</b>	<b>13</b>
1.5.1 Agriculture Une partie des meilleures terres d'Alsace disparaîtra	13
1.5.2 Développement économique et emploi (hors agriculture)	14
1.5.2.1 « Avantages supposés »	14
1.5.2.2 Solutions alternatives	15
<b>2. SYNTHESE</b>	<b>17</b>
<b>3. DISCUSSION</b>	<b>18</b>
NB : il sera fait très souvent référence au Dossier de Concertation du GCO de la DRE sous le sigle DCGCO.	

## 1. Analyse du projet

### 1.1 Volet transports

#### 1.1.1 Le GCO n'améliorera pas la fluidité du trafic interne (trafic local). La seule solution viable : le développement des transports en commun

Dans le D.C.G.C.O. (p. 23), les rédacteurs expliquent que « quelques faits remarquables donnent la mesure des efforts consentis par la S.N.C.F. sous l'égide de la Région Alsace :

- Progression de 35 % de la fréquentation du T.E.R. entre 1996 et 2001.
- Augmentation de 40 allers-retours à 200 km/h sur la ligne Strasbourg – Mulhouse
- Augmentation de 40 % en deux ans de la fréquentation de la liaison Strasbourg – Obernai ».

Le même document précise plus loin (p. 25) que le « transport public dans l'agglomération strasbourgeoise repose largement sur le tramway (les 4 lignes déjà opérationnelles transportent 160.000 personnes par jour) », « le réseau bus a bénéficié de l'effet tramway, les dessertes ont été multipliées et les correspondances tram-bus ont été favorisées ». « Les 10 lignes de car (mode interurbain) ont connu une forte hausse de leur fréquentation (2,6 millions de voyageurs en 2000 contre 2,3 millions en 1999) ». « 51 % de la clientèle départementale ont adopté le système de la tarification combinée car + bus + tram ».

Ces mêmes rédacteurs nous rappellent aussi (*toujours page 25*) que « huit parkings-relais ont été mis en place pour favoriser l'essor du tramway (...). Cette formule a attiré 624 000 véhicules en 2000, soit 12 % de fréquentation de plus qu'en 1999. Cela représente 1,26 millions de passagers pour le tram ». « La gare centrale de Strasbourg permet au voyageur d'atteindre tous les points de l'agglomération par le tram A et D par la galerie de l'En-verre, par le tram B et C à 150 mètres de la gare, par les lignes de bus 2 et 10 sur la place. Elle constitue également un pôle d'échange avec 10 lignes de car (*interurbain*) ». Enfin « le pôle d'échange d'Hoenheim met depuis le 02 septembre 2002 en connexion les T.E.R. de la ligne Strasbourg – Lauterbourg et la ligne B du tram ».

L'énumération précédente montre à l'évidence que lorsque les pouvoirs publics veulent s'en donner les moyens, les résultats obtenus en terme de service rendu aux usagers peuvent être remarquables. Alors pourquoi s'arrêter en si bon chemin ?

L'amélioration des transports en commun, on l'a vu, a eu des résultats remarquables mais insuffisants, voire décevants par rapport aux objectifs attendus de réduction du trafic automobile.

Il est possible, à notre avis, d'en donner quelques explications. Le réseau des transports en commun est insuffisamment étoffé, et son utilisation relève, selon les destinations, du parcours du combattant. La culture de l'automobile restant très ancrée dans les mentalités, il faut que les Autorités Organisatrices des Transports ( CUS, CG

67 et Région) déploient une imagination nouvelle et des arguments forts pour attirer les inconditionnels de la voiture. Sont particulièrement concernées les « mamans-taxi » et toutes les personnes réalisant quotidiennement des déplacements pendulaires. Un service public digne de ce nom doit proposer une solution crédible à ces clients potentiellement fidèles. Encore faut-il assurer une continuité de service dans l'espace et dans le temps ...

Le GCO n'améliorera pas la fluidité du trafic interne de la CUS. En effet, la saturation de ce trafic est occasionnée essentiellement par les déplacements liés au travail (ce qu'on appelle le trafic pendulaire). La convergence des départementales vers Strasbourg facilite ce type de déplacement.

Or, une fois le GCO mis en place, les automobilistes concernés continueront à utiliser les mêmes trajets. Pourquoi, en effet, certains d'entre eux utiliseraient-ils le GCO pour décharger le réseau étant donné que celui-ci n'est justement pas prévu pour desservir les zones urbaines (DCGCO, p9), et que d'autre part, le prix du péage (cf. plus loin) sera un obstacle pour beaucoup. On notera que les bouchons se forment sur les radiales vers Strasbourg, et non sur les routes transversales, que tout le monde emprunte régulièrement et sans trop d'encombre ; cela d'autant qu'on s'éloigne de Strasbourg.

Même si l'on admettait une très légère amélioration de la fluidité du trafic (diminution du trafic de transit sur l'A35), celle-ci serait transitoire. En effet, le réseau actuel restant toujours aussi accessible, on augmenterait l'« offre » dans un premier temps, on ne diminuerait pas la « demande » (augmentation régulière chaque année du parc automobile circulant), et on aboutirait très rapidement dans un second temps à un trafic supérieur. L'amélioration de la fluidité du trafic interne, un des objectifs majeurs du projet ne serait pas atteint.

Pour parvenir au but recherché, il faut réduire l'accessibilité des véhicules automobiles, non seulement au centre-ville (ce qui est déjà fait, mais insuffisamment), mais aussi aux portes de la CUS.

Pour ce faire, il s'agit de réaliser le maillon manquant, c'est-à-dire le développement des transports en commun entre le centre-ville et sa périphérie. Ceux-ci devraient être prioritaires (couloirs de circulation spécifiques), confortables, fréquents et d'un prix abordable (subvention des pouvoirs publics dans un premier temps, afin de créer une incitation puis une habitude). Par ailleurs des parkings-relais pour les voitures seraient installés près des principales dessertes de ces transports en commun aux portes de la CUS.

Ces projets ne sont pas utopistes. Ils existent déjà partiellement : ce sont le tram-train de la vallée de la Bruche et le transport routier guidé (TRG) le long de la RN 4.

Nous ne devons pas oublier non plus l'intérêt des pistes cyclables pour les transports à courte distance (et l'aménagement de parkings pour mettre les vélos en sécurité).

Pour mettre en place les solutions alternatives, il nous apparaît important d'assurer une coordination efficace des actions des communautés locales. Nous reprenons volontiers les conclusions de l'étude plurimodale des transports dans le Rhin

Supérieures telles qu'elles apparaissent dans le document publié par la DRE Alsace, le 25 mai 2003 : « En matière de politique d'aménagement du territoire, seule une politique volontariste, qui traite de l'urbanisme, des transports, de l'environnement et de leurs interactions, peut avoir un effet réel..... Il s'agit aussi de maîtriser l'étalement urbain et de mettre en place des politiques de déplacement agissant sur la circulation, la vitesse et le stationnement des automobiles ». Dans notre région, il existe un organisme qui pourrait assurer cette coordination. Les différentes autorités organisatrices de transport (A.O.T.) sont en effet regroupées dans un Comité de Coordination (CoCoAOT) qui a un rôle important à jouer pour la mise en place de solutions satisfaisantes aux transports collectifs et qui devrait être réactivé.

### **1.1.2 Le GCO entraînera une augmentation du trafic de transit et pas seulement son captage**

Un autre objectif majeur du G.C.O. (*cf. D.G.C.O. Cahier des charges p.7*) est de capter le flux de transit (*mais sans l'augmenter*).

Or nos voisins développent des politiques différentes des nôtres :

- ◆ En Allemagne, en principe, tous les poids lourds de plus de 12 tonnes devront acquitter un péage afin de parcourir le réseau autoroutier (LKW Maut). Son montant sera de l'ordre de 30 à 35 € pour le trajet Karlsruhe – Bâle.
- ◆ La Suisse construit les tunnels géants, celui du Lötschberg qui devrait être opérationnel en 2007 et celui du Saint Gothard qui devrait être opérationnel en 2012. Elle opte donc pour le développement ferroviaire.

Par ailleurs en 2008 au plus tard, un camion de 40 tonnes devra s'acquitter d'une redevance de 214 € (325 Francs suisses) en moyenne pour une traversée de la Suisse (de la France vers l'Italie, trajet Bâle–Chiasso, 370 Km). Notons que le calcul de la taxe suisse est basé sur la charge utile des Poids Lourds, ce qui devrait réduire le pourcentage de Poids Lourds circulant à vide. Selon certains transporteurs, cette fraction pourrait atteindre 40% en France.

Les reports attendus (2000 à 3000 véhicules par jour et notamment des poids-lourds), provenant de l'Hafraba (véhicules circulants sur l'axe Hambourg – Francfort – Bâle) sur le réseau routier alsacien risquent d'être plus importants que prévu. Ceci risque d'ailleurs d'être amplifié par la multiplication des échanges routiers (commerce, affaires et tourisme) engendrée par l'adhésion à l'Europe de 10 nouveaux pays.

Les auteurs du D.C.G.C.O. expliquent que « le péage sur le G.C.O. doit avoir un effet modérateur tant que son niveau n'est pas dissuasif pour le trafic actuel qu'il doit capter ». Nous avouons peiner à comprendre que deux choses aussi contradictoires puissent être réalisables.

En effet, on sait par expérience que les péages sont d'autant plus dissuasifs que la distance à parcourir est plus courte. En Alsace, où la grande partie du réseau autoroutier est gratuite, on constate un report de l'autoroute vers la route à l'entrée d'une section payante (Hochfelden-Saverne par ex.). Le même report pourra être constaté aux dépens du GCO. A l'inverse le péage n'est pas un obstacle au trafic de transit, qui se pratique sur de longues distances, et n'aura pas alors l'effet modérateur

attendu. Dans ces conditions, on risque d'augmenter, et non pas seulement capter, le trafic de transit. Enfin, pour les mêmes raisons (distances trop courtes), on n'améliorera pas les relations entre les villes moyennes (Haguenau, Saverne, Molsheim, Obernai et Sélestat) : un autre objectif du G.C.O. affiché (D.C.G.C.O., p7).

Au total donc : trois objectifs (augmentation de la fluidité du trafic interne, amélioration du trafic d'échange, captage du trafic de transit sans l'aggraver) qui risquent fort de ne pas être atteints, et plus de 277 millions d'euros investis pour rien !

### **1.1.3 Intérêt des transports ferroviaires pour capter le trafic de transit**

Selon un rapport de la Commission Européenne, présenté le 30 juin 2003, l'Europe des transports est asphyxiée, les pays de transit notamment (Autriche, Allemagne, Benelux et France) sont envahis par les poids lourds et le rail ne cesse de perdre du terrain. Ce gigantesque embouteillage coûterait, selon la Commission 0,5 point de croissance par an à l'Europe. L'accent de ce rapport était mis sur les modes de transport alternatifs à la route : le rail, les voies fluviales et la mer.

Les constats du D.C.G.C.O. vont dans le même sens : « sur 160 millions de tonnes de marchandises qui circulent en Alsace, 20 % résultent du transit. Le mode routier est choisi dans 83 % des cas » (p.23).

L'Alsace du point de vue ferroviaire est au carrefour des axes européens nord/sud (le plus important, de la Belgique à l'Italie via la Suisse) et ouest/est (de Glasgow en Grande Bretagne à Sopron sur la frontière austro-hongroise en passant par Metz et Francfort).

Si l'on améliore pas fortement la capacité des infrastructures ferroviaires entre la Lorraine et l'Alsace, on risque une saturation à cause de la cohabitation future du T.G.V., des trains classiques, des T.E.R. cadencés et des convois de fret, c'est à dire entre Moselle et Bâle (Suisse), à travers les tunnels vosgiens et la plaine d'Alsace.

On ne peut continuer à nier l'évidence : nous faisons partie de l'Europe et notamment de celle des transports. Seule une politique menée en coordination et non pas en contradiction avec nos voisins pourrait nous éviter l'asphyxie.

Sinon le sénateur du Haut-Rhin, Hubert HAENEL, qui a rendu le mardi 11 mars 2003, un rapport sur le fret ferroviaire au ministre des transports, Gilles de Robien, pourrait bien avoir raison lorsqu'il dit (s'inquiétant si rien n'est fait du possible report du flux de fret ferroviaire sur la rive droite du Rhin), nous citons : « Le mur de Baudrecourt (la dernière station du futur T.G.V. avant son parcours vosgien et alsacien) va nous bloquer. Allemands et Suisses auront donc les trains, Français et Espagnols les camions ! ».

Parmi les mesures d'accompagnement du fret ferroviaire devrait aussi figurer la mise en place de plate-formes multi-modales (et notamment le ferroutage).

Une voie d'avenir qu'il convient d'examiner en détail en raison de son faible coût énergétique est le développement du trafic fluvial. Cette voie, d'ailleurs déjà

envisagée par la Commission Européenne, souffre dans notre pays d'un sous-équipement et nécessite des investissements (mise au gabarit des liaisons, extension et construction de terminaux à conteneurs). N'oublions pas que Strasbourg est le 2ème port fluvial français et le 3ème port rhénan (associé avec Kehl, il constitue le 2ème ensemble portuaire sur le Rhin). L'intérêt de cette situation pour l'économie régionale est évident.

## 1.2 Volet énergie

### **Pénurie attendue de pétrole induisant la nécessité d'un changement de la politique de l'énergie et des transports :**

Selon l'agence internationale de l'énergie, la consommation de pétrole va augmenter de 55% en 20 ans, notamment à cause du développement des pays émergents comme la Chine.

En même temps les experts s'accordent pour dire que la production de pétrole va diminuer à partir de 2020 pour s'éteindre à la fin du 21ème siècle. Ces deux éléments conjugués ne manqueront pas de créer des tensions sur le marché du pétrole. Par ailleurs, et toujours selon les prévisions de l'agence internationale de l'énergie, le Moyen-Orient devrait assurer 65% de la production mondiale en 2030. L'Arabie Saoudite reste et restera un acteur incontournable du marché pétrolier mondial en raison de ses réserves immenses par rapport aux autres pays producteurs.

Malgré la politique actuelle de diversification de ses approvisionnements pétroliers et la tentative de contrôle de l'OPEP (via l'Irak) menée par les Etats Unis, l'occident n'est pas à l'abri de futures tensions géopolitiques dans une région qui constitue une véritable poudrière.

Enfin la France, conformément au protocole de Kyoto qu'elle a ratifié, s'est engagée à réduire ses émissions de gaz à effet de serre pour revenir au niveau de 1990. Les transports routiers représentent une fraction importante de ces émissions. Dans ces conditions à quoi servirait la construction du G.C.O., dont l'achèvement des travaux est prévu pour 2011, si quelques années plus tard celui-ci devenait superflu par manque de carburant ?

En conséquence :

- ◆ La menace du manque de pétrole,
- ◆ Le risque de dépendance énergétique de la France et de l'Occident en général vis à vis du Moyen-Orient, et les risques pour la paix qui en résulterait,
- ◆ La non-immédiateté de la substitution du pétrole par d'autres énergies.
- ◆ Le danger pour l'environnement des gaz à effet de serre, doivent amener la France (*et les Français...*), conformément aux conclusions du débat national sur les énergies qui a eu lieu à la Cité des Sciences le 18 mars 2003 à Paris, à :
  - utiliser des énergies de substitution (*économiquement viables, non polluantes, renouvelables et non dangereuses*),
  - maîtriser vigoureusement sa consommation de pétrole.

Pour ce faire il faut :

- ◆ Développer les transports en commun, le fret ferroviaire, les domaines cyclables ...
- ◆ Rendre l'usage de la voiture individuelle moins attractif. A ce propos les mesures techniques (moteurs et carburants « propres ») se sont révélées insuffisantes en raison de l'augmentation du trafic.
- ◆ Réfléchir à la substitution du pétrole par d'autres énergies ayant les caractéristiques déjà citées.

Le développement de ces énergies nouvelles (comme la pile à combustible) ne devant pas être incompatible (en stimulant le trafic routier des voitures ou des poids lourds) avec la politique de développement des transports en commun, du fret ferroviaire et des voies fluviales qui seule, peut empêcher la saturation des axes routiers.

### **1.3 Volet société**

#### **1.3.1 La pérennité du projet en l'état actuel n'est pas assurée**

Le projet prévoit un nombre d'échangeurs limité à 4 (au nord avec l'A4 et l'A35, au sud avec l'A352 et l'A35 (voie rapide du Piémont des Vosges), avec l'A351 et la RN4, avec la zone aéroportuaire de la Bruche).

Cette mesure, la seule intéressante à notre avis de ce projet, ne constitue pas un bénéfice attendu pour la zone concernée mais permet une limitation des dégâts certains et graves que nous évoquerons dans le prochain chapitre.

Néanmoins quelle garantie avons-nous de la pérennité d'un choix politique aussi raisonnable ? Lorsque des zones d'activité se seront développées autour des villages du Kochersberg (ce qui ne manquera pas de se faire), et que des entreprises exprimeront le désir de s'y implanter, comment une municipalité pourrait-elle refuser la manne procurée par la taxe professionnelle si les entreprises concernées posent comme condition à leur implantation leur raccordement au GCO ?

Les belles promesses se seront alors volatilisées et l'Alsace sera victime d'une extension des sols artificiels. Essayons de privilégier les zones d'activité qui peuvent être raccordées au réseau ferroviaire.

#### **1.3.2 Quelle société veut-on pour nos enfants ?**

Strasbourg historiquement s'est développé d'abord sur les bords de l'Ill, puis après le traité de Francfort en 1871 vers le Rhin, puis ensuite vers le nord et le sud. Seul l'ouest ( c'est à dire approximativement le Kochersberg ) avait été préservé. Souhaite-t-on créer une mégapole ( et son cortège de méfaits sociaux) qui s'étendrait ( dans un futur peut être pas si lointain ) de Strasbourg à Saverne ? Ou veut-on préserver une région, qui pour avoir été protégée jusqu'à présent des grands axes routiers, constitue pour les habitants de la CUS victimes du surmenage de la vie moderne, un havre de paix, pour ne pas dire une soupape de sécurité ?

Ne doit-on pas au contraire réfléchir à un développement plus harmonieux du territoire alsacien dans un schéma territorial, non seulement national, mais aussi européen ?

## **1.4 Volet santé et environnement**

### **1.4.1 Les risques**

Le DCGCO affirme (p 9) : « les territoires traversés par le GCO sont caractérisés par leur forte identité patrimoniale, culturelle et historique, par leur densité démographique, et par la qualité de leur environnement ». Tout est dit dans ce paragraphe, puisqu'on y admet que le GCO aura un impact majeur sur la région traversée.

Il est aussi affirmé (p 9) : « pas de solution qui n'intègre la sauvegarde du cadre de vie » (ne doit être retenue).

### **1.4.2 Des solutions inadaptées**

Essayons donc d'examiner les solutions proposées par le DCGCO.

Il est proposé (toujours p 9) de : « prévenir les risques d'étalement urbain en excluant les échangeurs dans les zones agricoles ou naturelles, en ne desservant que les pôles d'activités principaux ». C'est bien la seule mesure de ce document qui nous paraisse efficace, mais dont les limites ont déjà été exposées dans la première partie de ce document.

### **1.4.3 Concernant le bruit**

Le cadre de vie, l'ambiance sonore en particulier, doit faire l'objet de soins particuliers (DCGCO, p 11).

Le document de concertation est particulièrement discret sur le bruit. Peut-être parce que son retentissement sur la santé est suffisamment connu ! L'homme moderne est soumis chaque jour aux nuisances sonores. Celles ci répétées et surajoutées au stress de la vie moderne peuvent favoriser surmenage et dépression surtout si le bruit est présent la nuit, car il génère dans ce cas des troubles du sommeil. Le DCGCO prévoit 40 000 véhicules par jour (chiffre qui sera à revoir avec le report du trafic allemand sur les routes françaises, résultant du péage en Allemagne), ce qui fait en moyenne un véhicule environ toutes les deux secondes. Même si la fréquentation nocturne est moindre, la périodicité du bruit sera suffisante pour perturber le sommeil.

Par ailleurs quel sera le niveau en dB atteint ? Aucune étude sérieuse n'a été menée pour évaluer l'impact du bruit.

L'application des normes réglementaires existantes (non précisées d'ailleurs dans le DCGCO) est insuffisante, dans la mesure où le bruit généré dans les zones habitées dépassera très sensiblement le niveau ambiant actuel.

Par ailleurs les mesures qui pourraient être prises pour diminuer le bruit grèveront largement le budget du projet. En effet le principe de la concession a été retenu pour la gestion du GCO. Or, on explique (p 9) (à partir d'hypothèses formulées

en amont), que « les estimations montrent que le projet est concédable moyennant une contribution publique dont le montant pourrait se situer entre 10 et 40 % du coût d'investissement du projet ». Si l'on prend en compte donc le surcoût des aménagements nécessaires à la lutte contre le bruit, on peut s'interroger sur la note finale que la collectivité publique devra payer (alors qu'il est d'ores et déjà prévu que celle-ci devrait s'échelonner dans un rapport de 1 à 4 dans l'état actuel du projet, celui-ci ne prenant pas ou peu en compte ces aménagements). Ne serait-il pas plus opportun de consacrer les sommes ainsi investies au financement de solutions alternatives (cf. volet transports) ?

#### **1.4.4 Concernant les solidarités humaines**

Il est dit (p 11) : « le GCO, directement ou indirectement, ne doit pas rompre les solidarités urbaines ou villageoises ». De qui se moque-t-on pour affirmer une ineptie pareille ? N'importe quel enfant, sachant lire une carte, peut constater la coupure représentée par le tracé d'une telle autoroute. Dans une région peu habitée, cette dernière n'aurait peut-être pas de conséquence majeure mais pas dans le territoire concerné, caractérisé par une densité de villages très importante. Ce que le DCGCO admet d'ailleurs (p 19) : « le tissu urbain (est) très maillé et (présente) une forte densité démographique (ce qui) constituent les deux principales données de l'aire d'étude sur le plan de la géographie humaine ».

#### **1.4.5 Un tracé « invivable » au Nord et au sud**

Le tracé présente deux nœuds gordiens : le nord et le sud.

« Au Nord, les zones d'habitation, les zones d'activité, les infrastructures de transport existantes, la présence de forêts constituent des contraintes qui s'ajoutent et se renforcent » (DCGCO, p 29) ; on note une « étroitesse du passage entre Vendenheim et Eckwersheim (moins de 500 mètres sur certaines portions), un positionnement très proche de la commune de Vendenheim » (p 41).

« La partie sud de l'aire d'étude est pratiquement « barrée » transversalement par l'occupation urbaine : au chapelet de petites agglomérations (Duttlenheim, Duppigheim, Ernolsheim, Kolbsheim et Hangenbieten) s'ajoute la double présence de la zone d'activité d'Ernolsheim – Duppigheim et l'aéroport d'Entzheim » (DCGCO p 29).

Les solutions retenues pour juguler ces contraintes sont nettement insuffisantes par rapport à l'ampleur des problèmes à résoudre. Il s'agit au nord d'utiliser « le passage entre Vendenheim et Eckwersheim tel qu'il a été prévu dans les documents d'urbanisme » et au sud « d'emprunter le couloir réservé au milieu de la zone d'activité ».

Les aménagements seront complexes et délicats :

- Au Nord (DCGCO p 41) : « le franchissement de voies fluviale, ferroviaire et routière appelle la mise en place d'une structure aérienne (ouvrages d'art). La nappe alluviale affleurante interdit en effet toute solution en dessous de ces voies », « Le périmètre de nuisance du GCO touche la bordure Nord de Vendenheim. Il imposera la

mise en place de protections acoustiques », « L'accroche autoroutière au couloir Nord et à l'A 4 est indéniablement délicate. Le site est encombré (canal, voie ferrée, autoroute) et très peuplé », « les études sur la pollution devront être affinées pour évaluer les répercussions éventuelles de la mise en place du GCO dans un secteur déjà exposé aux émissions du dioxyde de soufre de la raffinerie de Reichstett »

- Au sud (DCGCO p 45) : « le secteur sud est celui qui présente le plus de difficultés dans l'ensemble du fuseau Est (le fuseau retenu par le projet) ». « Le GCO ne devra modifier ni la zone inondable, ni les niveaux de crue ». « Le patrimoine écologique (majeur dans cette zone) ne doit pas être altéré ». « Sur le plan de l'urbanisme le secteur de la Bruche est délicat, compte tenu des solidarités inter-villageoises ». Concrètement plusieurs aménagements sont prévus dans la vallée de la Bruche, difficiles à mettre en œuvre étant données les contraintes environnementales de ce territoire. Par exemple, il est prévu que (p 45) « le viaduc (enjambant la rivière et le canal) sera dimensionné en conséquence et conçu architecturalement dans le souci de préserver la qualité paysagère du site ». Ce court passage pose le problème général des viaducs : d'une hauteur appréciable (environ une quinzaine de mètres pour certains !), ils favorisent la propagation du bruit. Par ailleurs leur vue est difficile à masquer, tout particulièrement dans une région de 75 km<sup>2</sup>, très dense démographiquement. Dans le cas particulier de la Bruche, nous souhaiterions que la question de la préservation de la qualité paysagère du site (liée au patrimoine écologique que le DCGCO reconnaît être majeur dans cette zone) (et nous rajouterions de sa tranquillité) soit posée directement aux habitants de la CUS, qui empruntent régulièrement le dimanche la piste cyclable qui longe le canal de la Bruche afin d'y trouver détente, calme et beauté ! Comment peut-on prétendre faire passer une autoroute dans un site remarquable sans nuisance ? c'est la quadrature du cercle. En vérité nous réaffirmons que cette piste cyclable et son environnement constituent une richesse inestimable pour une population soumise au stress de la vie moderne. Que se passerait-il si on la supprimait en terme de santé publique ? Nous posons cette fois la question aux représentants élus de la ville de Strasbourg et de la CUS.

Enfin, nous proposons aux personnes qui sous-estiment ces problèmes de venir se rendre compte sur le terrain des conséquences de leurs écrits et de leur poser la question suivante : « en votre âme et conscience, si l'autoroute en question était créée dans les zones concernées, viendriez vous y habiter ? »

Il y a 20 ou 30 ans, lorsque l'urbanisme n'était pas aussi développé un tel scénario était peut-être envisageable, mais plus maintenant ! Le paysage dénaturé conduit à un homme déraciné. Cette loi fondamentale n'a pas échappé aux promoteurs de la « Trame Verte », des projets d'aménagements locaux (PLU et SCOTERS, Schéma de Cohérence Territoriale de la Région de Strasbourg). Pourquoi ceux-ci n'ont-ils pas relevé l'incompatibilité entre le GCO et la Trame Verte ?

Ne peut-on pas parler d'acharnement à vouloir concrétiser un projet (à l'utilité d'ailleurs très discutable) lorsque le maître d'œuvre lui-même affirme l'extrême difficulté de sa réalisation ? Veut-on réussir le mariage impossible de la carpe et du lapin ? Soyons réalistes !

Il est dit également (DGCO p 41) : « une obligation pour le concepteur : le remède ne doit pas être pire que le mal ». Nous craignons fort malheureusement que ce ne soit pas le cas !

#### **1.4.6 Des enjeux écologiques majeurs**

« Les enjeux écologiques du projet sont centrés sur la conservation des espèces, surtout autour de la Bruche » (DCGCO p 15).

« La continuité biologique du corridor de la Bruche ne doit pas être rompue » (DCGCO, p 15). On se demande comment ce vœu pieux pourrait être réalisé.

Malgré les profondes modifications qu'a connu l'Alsace ces dernières décennies, elle continue d'abriter de nombreuses espèces animales qui subsistent au sein de populations relictuelles.

Les deux exemples les plus significatifs demeurent le Grand Hamster (*Cricetus cricetus*) et le Crapaud vert (*Bufo viridis*). Ces deux espèces fréquentent les mêmes milieux et ont toutes deux vu leurs effectifs s'effondrer au cours des dernières années.

Les modifications des paysages et des pratiques agricoles n'y sont pas pour rien et pourtant aujourd'hui l'urbanisation grandissante et le développement des réseaux routiers fait peser au-dessus de leur existence une véritable épée de Damoclès.

Le GCO viendra non seulement retirer une trentaine d'hectares au sein même des sites abritant les dernières populations, mais aussi et surtout présentera une véritable barrière empêchant tout échange au sein des populations. Ce phénomène d'isolation génétique des populations marque à coup sûr le déclin de ces dernières à moyen terme.

L'Alsace porte une responsabilité particulière dans la conservation de ces espèces car elle est la seule région française à abriter ces populations. Espèces d'intérêt communautaire (elles figurent sur l'Annexe 4 de la Directive Habitats-Faune-Flore), ces deux espèces figurent dans la catégorie "En danger" (dernière catégorie avant que l'espèce soit considérée comme "éteinte") sur les listes rouges régionales.

Il faudra plus que des belles paroles pour sauver ces espèces, il faudra des prises de position courageuses de la part des politiques publiques et que la France respecte les engagements qu'elle a pris auprès des partenaires européens

« Les études d'incidences du projet sur les espèces protégées seront réalisées en application des dispositions de la directive 92/43 du Conseil du 2 avril 1979 concernant la conservation des oiseaux sauvages et de la directive du Conseil du 27 juin 1985 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement » (toujours p 15)

Le citoyen prend note de ces excellentes dispositions mais reste vigilant, connaissant les dégâts que les précédentes autoroutes ont déjà occasionnés sur la flore et la faune.

#### **1.4.7 La pollution : des effets sur la santé, notamment celle des enfants et des personnes âgées.**

« Les densités de polluants sont plus faibles dans l'aire d'étude que dans la CUS de Strasbourg » (DCGCO p 17). Doit-on comprendre que dans ces conditions, il n'y aurait pas d'obstacle, notamment éthique, à augmenter le niveau de pollution dans la zone concernée ? Le fait même d'employer le mot polluants montre que l'air que nous respirons est déjà vicié. Alors peut-on considérer éthique le fait de penser qu'une région moins polluée qu'une autre pourrait dans un élan de « solidarité » accepter une partie de la pollution de ses voisins ? Ne serait-il pas au contraire plus éthique le fait de diminuer la pollution là où elle existe, c'est-à-dire dans la CUS, mais sans en créer d'autre

ailleurs ? Sur le plan juridique, les normes réglementaires sont à la baisse et les quelques mesures déjà effectuées (insuffisantes sur le plan méthodologique : manque de représentativité, nombreux polluants non mesurés) montrent un taux de pollution qui atteint déjà le niveau des normes qui seront en vigueur en 2010.

En particulier, les niveaux de pollution dans la partie Nord de la zone concernée (au voisinage du raccordement du GCO avec l'A35/A4) induisent, dans les conditions actuelles, des dépassements fréquents de normes de qualité de l'air liées à la préservation de la santé humaine et de l'environnement : NO<sub>2</sub>, particules PM<sub>10</sub> et benzène. Au cours des tests faits durant deux semaines de l'été 2002, la valeur cible européenne protection santé pour l'ozone a été dépassée durant plusieurs journées (source d'information : ASPA 03032101-ID, donnant les résultats d'une 1<sup>ère</sup> série de mesures). L'augmentation prévisible du trafic avec le GCO et la possibilité de nouvelles canicules conduisent à envisager des problèmes sérieux.

Les effets sur la santé de la pollution atmosphérique sont bien documentés : elle aggrave les maladies respiratoires et allergiques ; les enfants et les personnes âgées y sont plus sensibles. Mener à son terme le projet du GCO serait en pleine contradiction avec les discours sur le bien fondé de la santé publique et la nécessité de réduire les dépenses sociales. Au contraire, si l'on veut réellement faire baisser la pollution, non seulement dans l'aire concernée mais également dans la CUS, il faut non pas favoriser la circulation automobile (et risquer d'augmenter son intensité comme déjà expliqué précédemment) mais au contraire la freiner. Les mesures à prendre à prendre dans ce but ont déjà été détaillées dans les précédents chapitres. Elles reposent sur le développement des transports en commun, du fret ferroviaire et une accentuation des contraintes (et non pas une interdiction) pesant sur la circulation automobile dans l'agglomération de Strasbourg.

#### **1.4.8 Risque de pollution de la nappe phréatique**

« Le Kochersberg est dépourvue de nappe exploitable » (p 16). S'il est vrai qu'il n'y a pas de zone de captage d'eau sur le tracé du GCO, les infiltrations qui s'y produisent alimentent de manière prépondérante la nappe (cf. cartes hydrogéologiques établies lors du programme Inter-reg « cartographie hydrogéologique du Rhin Supérieur »). Une pollution accidentelle sur le tracé pourrait donc avoir des conséquences graves pour la nappe phréatique. L'accident routier de Benfeld a déjà prouvé que le déversement de 4 m<sup>3</sup> de solvant constitue encore une cause de pollution importante de la nappe. La dépollution programmée devrait nécessiter une vingtaine d'années.

L'écoulement des eaux pluviales dans la zone devra prendre en compte la masse d'eau collectée sur les centaines d'hectares de l'ouvrage et son évacuation essentiellement par le bassin limité de la Souffel. Ce point n'est pas détaillé dans le DCGCO.

### **1.5 Volet économie**

#### **1.5.1 Agriculture**

## **Une partie des meilleures terres d'Alsace disparaîtra :**

« La qualité des terres, notamment dans le KOCHERSBERG, fait de cette région un pôle d'excellence agricole » (DCGCO p 20).

« Le Kochersberg est considéré comme le grenier à blé de l'Alsace » (DCGCO p21).

La partie centrale du tracé renferme une des terres les plus fertiles de France. Les centaines d'hectares de loess concernées par le projet permettent actuellement une diversité de cultures remarquable (céréales, mais aussi tabac, betteraves, houblon....). Dans une période de surproduction agricole et d'autosuffisance alimentaire de l'Europe avec des excédents nombreux, s'inquiéter de la disparition, même des meilleures terres de notre pays, pourrait faire sourire. Mais qui connaît l'avenir ? Imaginons par exemple, que les modifications climatiques futures annoncées entraînent une baisse générale de la production céréalière dans les années 2020, au moment où les experts pensent que la production pétrolière va diminuer et où il faudra économiser le pétrole (cf. premier et deuxième chapitre). Comment expliquerons-nous à nos enfants que nous sommes obligés d'importer des céréales (au prix fort) parce que nous avons 15 ans auparavant privilégié un projet autoroutier qui de surcroît serait devenu superflu par manque de carburant ? Hypothèse de politique-fiction absurde ? Peut-être pas autant qu'on pourrait le croire au vu des bouleversements auxquels l'histoire nous a déjà habitués.

Par ailleurs « la proximité de l'agglomération strasbourgeoise a entraîné une baisse de la surface agricole utile. En l'espace des 3 dernières décennies cette évolution a provoqué la disparition de 1 000 hectares dans l'aire d'étude » (DCGCO p 21). L'autoroute proposée devrait entraîner la perte supplémentaire de 400 hectares (non pas en 3 décennies mais en 3 ans !), et la nécessité d'un remembrement. Arrêtons le saccage des terres !! On ne peut pas augmenter sans limite les surfaces bitumées. Un rapide survol des territoires en avion permettrait d'ailleurs aux décideurs de constater la scarification de l'Alsace par un réseau routier déjà très dense et les nombreuses plaies provoquées par l'implantation anarchique des zones d'activités ou commerciales. Selon le document (p 43) « les rares animations naturelles et ressources paysagères aux portes de Strasbourg appellent d'autant plus une très grande attention du maître d'ouvrage ». Nous partageons entièrement ce point de vue.

Enfin, il est dit (p45) que « l'impact des remembrements compensatoires devra être maîtrisé.... ». On se demande comment cela pourra-t-il se faire sans souffrance pour un monde agricole déjà en questionnement (cf. : crises sanitaires récentes, remises en cause de la PAC, orientations récentes sur la culture du tabac....).

### **1.5.2 Développement économique et emploi (hors agriculture)**

#### **1.5.2.1 « Avantages supposés »**

Le GCO n'améliorerait le trafic interne que d'une manière limitée et transitoire pour arriver à un trafic supérieur. Il serait peu performant pour améliorer le trafic d'échange entre les villes et/ou les zones d'activité.

Le captage du trafic routier de transit n'apporterait rien, par définition, à notre région, hormis les nuisances déjà évoquées.

Au total rien qui faciliterait les échanges de biens et de services ou d'idées entre les habitants ou/et les secteurs économiques de la région.

La valeur ajoutée, déjà aujourd'hui, mais probablement encore plus demain, concernera le secteur tertiaire. Celui-ci a besoin pour son développement d'un personnel très qualifié, mais aussi très sensible à la qualité de son environnement. Pour attirer ce personnel dans la région, l'Alsace bénéficie d'un cadre de vie exceptionnel, si on la compare par exemple à la région parisienne. Cet avantage comparatif risquerait de disparaître si on défigurait les environs de Strasbourg.

La scarification du Kochersberg et de la Vallée de la Bruche serait aussi catastrophique pour le développement touristique d'une région dont le patrimoine est exceptionnel. Le développement du tourisme vert est un atout pour cette région et pour Strasbourg.

Dans une période difficile pour l'emploi, peut-on abandonner un chantier de plusieurs centaines de millions d'euros, intéressant pour les entreprises locales de BTP ? Oui, car il existe une longue liste de gros travaux prioritaires pour ces entreprises : modernisation et renforcement des infrastructures ferroviaires, transports en commun, tram-train, mise au gabarit des voies d'eau.....

### **1.5.2.2 Solutions alternatives**

Le bénéfice pour notre région semble donc minime, pour ne pas dire illusoire. Par contre si on se projette dans l'avenir, d'autres solutions nous semblent plus prometteuses pour notre région :

Le développement de transports en commun prioritaires, fréquents, confortables et à un prix abordable, c'est à dire adapté aux besoins réels de la population, rendrait l'utilisation de la voiture individuelle moins spontanée, réduirait les bouchons, et seul permettrait d'améliorer véritablement le trafic interne de la CUS.

Le développement des Transports Express Régionaux, une réussite de notre région, doit être poursuivi. Allié à l'inter modalité (parking-relais, réseau tram-train) il favoriserait le trafic d'échange.

L'Alsace, à condition de construire une nouvelle ligne entre la Moselle et Bâle, restera un passage obligé du trafic ferroviaire principalement sur l'axe nord-sud, mais aussi l'axe ouest-est.

Le trafic ferroviaire reste largement plus neutre que le trafic routier sur le plan énergétique et sur le plan environnemental. Il doit donc être développé et la réalisation d'éléments de 3ème voie au sud de Strasbourg poursuivie. En dehors des problèmes d'infrastructures, des progrès doivent être réalisés au niveau commercial, au niveau de l'organisation ainsi qu'à celui de la fiabilité des services pour corriger le déséquilibre important des trafics de fret ferroviaire entre la rive droite et la rive gauche du Rhin (facteur supérieur à 2 en faveur du trafic coté allemand, source : DRE Alsace, octobre 1998).

C'est un atout économique pour notre région comme l'est aussi le trafic fluvial. Les transporteurs routiers auraient plus intérêt à s'allier au secteur ferroviaire dans l'intérêt du développement du commerce dans notre région, que de laisser pourrir une situation qui nous mènerait, si on ne faisait rien, à l'asphyxie à la fois économique et respiratoire. En effet l'alliance de la capacité en volume du fret ferroviaire et de la souplesse du fret routier serait complémentaire et bénéfique. Les transporteurs routiers de notre région ne seraient pas perdants grâce au feroutage. Est-ce que les entreprises

de notre région ne profiteraient pas plus des investissements dans le ferroviaire que dans la construction d'une autoroute ?

La promotion des recherches sur les énergies nouvelles, les systèmes moins coûteux en énergie, déboucheraient sur de nouvelles activités et donc de nouveaux emplois. Nous estimons l'Alsace en capacité de relever ce défi. N'oublions pas qu'elle est la première région en ce qui concerne le nombre de panneaux solaires par habitant.

La réduction du trafic routier, un des plus forts contributeurs à l'émission des gaz à effet de serre et des polluants en général, permettrait :

- ◆ de tenir les engagements de la France par rapport au protocole de Kyoto. En s'engageant résolument dans cette voie notre région montrerait l'exemple et serait moralement en droit d'exiger la même attitude des autres collectivités (territoriale ou nationale). Son image de marque en bénéficierait.
- ◆ de diminuer les maladies respiratoires et allergiques (il existe une corrélation nette entre le degré de pollution et ce type de problème de santé), et par conséquent de baisser leur coût social direct (augmentation des dépenses de la sécurité sociale) mais aussi économique indirect (augmentation de l'absentéisme). La baisse des dépenses compenserait par ailleurs la diminution des recettes engendrées par la Taxe Intérieure sur les Produits Pétroliers.

Au contraire attendre une catastrophe climatique et/ou sanitaire, et donc socio-économique envisagée avec une forte probabilité par les experts ou une pénurie de pétrole certaine, retarderait les investissements qu'il faudra de toute façon faire dans le futur et qui concernent :

- ◆ le développement du transport ferroviaire et fluvial.
- ◆ la mise en place de transports en commun plus efficaces.
- ◆ le développement des énergies renouvelables et de systèmes moins coûteux en énergie.

Nous ne pouvons sans cesse reporter sur les générations futures les conséquences de nos impérities, augmentant ainsi la « note » à payer. L'exemple récent du financement des retraites l'a prouvé. Les menaces qui pèsent sur l'avenir du financement de la Sécurité Sociale devraient nous amener à y réfléchir.

Les solutions alternatives envisagées exigent le changement du comportement des citoyens. Ceux-ci ne seront possibles que si les politiques les facilitent et les rendent plus « confortables » en impulsant les nouvelles politiques détaillées plus haut.

## 2. SYNTHÈSE

Nous espérons avoir réussi à montrer, dans notre exposé, que si les bénéfices attendus du GCO sont illusoire, ses effets, eux, seront certains et graves pour l'avenir des générations futures.

Ce projet, en réalité, représente une vision dépassée du monde : celle du mythe prométhéen ou l'homme construit de nouvelles routes pour alimenter les besoins d'une économie reposant sur le pétrole et favoriser une croissance anarchique, méprisant la terre à qui il doit tout pourtant, balayant d'un revers de la main les conséquences pour l'environnement de ses actes, certain que les technologies futures viendront à bout des difficultés engendrées, et n'ayant aucun souci de ce qu'il va léguer à ses enfants. Dans ce schéma, le BTP fait des profits, l'Etat engendre les bénéfices de la TIPP (taxe intérieure sur les produits pétroliers), les constructeurs automobiles raisonnent en terme de croissance et les ingénieurs de l'Équipement continuent à tracer les routes de notre avenir (sombre).

Cette vision à court terme devrait être remplacée par celle d'un avenir, où l'économie ne sera pas centrée sur la seule nécessité de produire et consommer, mais produire et consommer mieux en respectant l'environnement, la santé publique et le patrimoine que nous sommes chargés de transmettre à nos descendants en l'état (si possible amélioré), où nous l'avons reçu en héritage de nos ascendants. Des consommateurs de plus en plus nombreux sont d'ailleurs sensibles à cette préoccupation (lorsque les enjeux en sont clairement expliqués). Il en découlera de nouveaux besoins qu'il faudra satisfaire et qui généreront de nouveaux emplois. Les finances publiques seront améliorées par une meilleure gestion des dépenses sociales (conséquence des effets positifs sur la santé publique de la nouvelle politique ainsi menée).

Il faut songer dès aujourd'hui à la mise en place de nouveaux fondements de l'économie.

Pour des raisons non seulement environnementales, mais également économiques et géopolitiques nous devons envisager la mutation d'une économie pétrolière vers une nouvelle économie utilisant des énergies de substitution non ou moins polluantes, non dangereuses et renouvelables et privilégiant d'autres moyens de transport (notamment les transports en commun et le fret ferroviaire).

### 3. DISCUSSION

Les bénéfices du GCO pour notre région seraient minimes, surtout si nous les comparons aux nuisances qu'il engendrerait. Par ailleurs des solutions alternatives existent avec un rapport bénéfice/nuisances engendrées (quasiment nulles) incomparablement plus grand pour l'Alsace. Dans ces conditions les citoyens que nous sommes ne comprennent pas les raisons qui ont amené les exécutifs du département et de la région à voter pour ce projet. Nous aimerions connaître leurs arguments.

Par ailleurs nous sommes souvent désespérés par les déclarations contradictoires et antinomiques de nos représentants. Ainsi en est-t-il de la trame verte, dont nous avons parlé, dont les avantages (indéniables) sont incompatibles avec le GCO. Cela ne s'apparente-t-il pas au double langage ?

Enfin nous aimerions attirer votre attention sur le fait suivant. En décidant de voter pour ce projet, vous engagez votre responsabilité sur deux points capitaux :

- ◆ sur le plan financier d'abord : une dépense de 277 millions d'euros (et certainement plus au final) avec une contribution publique conséquente engage sérieusement l'avenir de notre région. Etant donné ce qui a été énoncé dans le premier alinéa de ce paragraphe (rapport bénéfice/risques et intérêt pour l'économie locale), ne faudrait-il pas plutôt investir une telle somme dans les solutions alternatives que nous préconisons et que tous les citoyens attendent?
- ◆ sur le plan des conséquences pour l'environnement et de la santé : en empruntant la voie du « toujours plus routier », comment pouvons nous espérer respecter le protocole de Kyoto, qui deviendrait un traité international, si celui-ci était ratifié par la Russie? D'autre part, lorsque les effets sur la santé de la pollution (considérées comme hautement probables par les experts) se seront produits sur les générations futures, est-ce que celles-ci ne seront pas en droit (au moins moralement) de demander des comptes à ceux qui en auraient insuffisamment tenu compte ? Le principe de précaution non appliqué pourrait-il, dans ces conditions, être utilisé comme une voie de recours au niveau juridique ?

Nous espérons que nos arguments vous inciteront à reconsidérer votre position. Ce projet engage trop notre avenir et celui de nos enfants pour que vous ne le fassiez pas

**« ... nous n'héritons pas de la terre de nos parents, mais nous l'empruntons à nos enfants »** disait Antoine de Saint-Exupéry.

Le contexte a changé : ce qui était peut-être vrai il y a 30 ans ne l'est plus aujourd'hui. Nous ne sommes pas contre le progrès de l'humanité ! Au contraire, nous sommes persuadés que c'est en nous adaptant à la nouvelle donne du monde actuel que nous et nos enfants pourrons vivre mieux : L'histoire nous apprend que les civilisations qui n'ont pas su s'adapter ont toutes disparu.