

## DOCUMENT REMIS AU MEDAD LE 11 JANVIER 2008

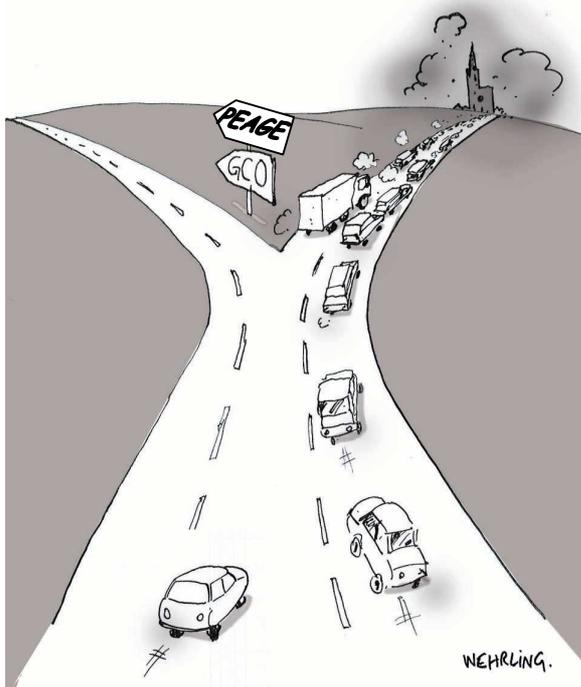
Ce document nommé contribution a été remis à Monsieur Marc PAPINUTTI (MEDAD<sup>1</sup> - appellation de l'époque du ministère de l'écologie et des transports) lors de notre rencontre à l'hôtel de Roquelaure (ministère des transports) le vendredi 11 janvier 2008.

Cette rencontre n'a eu aucun résultat puisque le décret déclarant d'utilité publique et urgents les travaux de construction de l'autoroute A 355, grand contournement ouest de Strasbourg, était publié le 23 janvier 2008 soit 12 jours après.

La contribution présente, en dix points, les arguments majeurs contre la construction du GCO et comporte quelques annexes.

(présentation d'Avril 2013)

Le déroulement de l'entretien et ses conséquences sont évoqués dans la série de pages <http://gco.vendenheim.free.fr/wikinimst/wakka.php?wiki=MeDad>



**COLLECTIF GCO NON MERCI**

<sup>1</sup> Ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement Durables

CONTRIBUTION DU COLLECTIF GCO NON MERCI.....	1
Présentation du Collectif GCO non merci.....	1
1. Introduction générale.....	1
2. L'objectif illusoire du désengorgement de l'A35 .....	2
Le malentendu .....	2
Les vrais chiffres de désengorgement de l'A35 .....	2
L'avis de la commission d'enquête sur le désengorgement.....	2
L'induction de trafic.....	3
Un nouveau bouchon à l'Ouest .....	3
3. La continuité autoroutière .....	3
La continuité autoroutière Nord-Sud existe au niveau de Strasbourg.....	3
Les deux autoroutes Nord-Sud dans la vallée du Rhin .....	3
La discontinuité autoroutière n'est pas Nord-Sud.....	3
4. Le réaménagement de l'A35 .....	4
La requalification de l'A35 .....	4
L'aménagement de la partie centrale autoroutière de Strasbourg .....	5
5. La pollution atmosphérique.....	5
Une « économie » de pollution hypothétique et dérisoire.....	5
La pollution induite .....	6
Rappel des objectifs de réduction d'émission de gaz à effet de serre et de réduction des émissions de polluants à l'horizon 2010 .....	6
6. L'organisation des pôles de transport.....	7
La Gare de Strasbourg, un pôle multimodal à développer.....	7
Un pôle routier en formation.....	7
Deux pôles mal reliés .....	7
7. Consommation de territoire.....	7
La consommation directe .....	7
Les consommations indirectes .....	7
8. Impact sur la biodiversité .....	8
Un territoire où la biodiversité est menacée.....	8
9. Le financement.....	8
L'appel au financement public.....	8
L'engagement du Président du Conseil Général .....	9
Rentabilité ou diminution des nuisances ? .....	9
10. L'opposition au projet .....	9
11. Conclusion.....	9

# CONTRIBUTION DU COLLECTIF GCO NON MERCI

## Présentation du Collectif GCO non merci

Le Collectif GCO non merci, regroupé autour d'Alsace Nature (affiliée à France Nature Environnement) est composé de nombreux élus, de représentants des agriculteurs et d'associations, sensibilisés aux problèmes de l'environnement, mais aussi aux préoccupations économiques et de mobilité.

Il travaille depuis plusieurs années à partir des documents officiels fournis par l'Administration en tenant compte des résultats d'une étude indépendante (rapport TTK, sous la maîtrise d'ouvrage de la DRE) et de l'expérience professionnelle de ses membres.

Il est conscient de la nécessité de trouver une solution à un ensemble de problèmes de circulation dans la région de Strasbourg en tenant compte des différentes contraintes (efficacité, coût, impact environnemental et perspective de développement durable).

## 1. Introduction générale

Tout le monde s'accorde à dire qu'il existe des problèmes de circulation dans la région de Strasbourg, même si **les embouteillages sont limités aux heures de pointe d'octobre à mai hors vacances scolaires** (soit environ 300 à 400 heures sur 8.760 heures par an).

Ces problèmes de circulation se cristallisent sur l'actuelle autoroute A35 qui passe au niveau de l'agglomération strasbourgeoise (et qui dessert celle-ci) selon un axe Nord-Sud.

Les embouteillages réguliers sont un motif d'exaspération de nos concitoyens qui se tournent vers les élus pour leur demander de « **faire quelque chose** ».

Le « quelque chose » qui a été proposé consiste en une autoroute Nord-Sud supplémentaire et contournant l'agglomération strasbourgeoise : le GCO. Cette obsession occupe les services de la DDE depuis plus de 40 ans, sans qu'aucune solution alternative n'ait été envisagée depuis (transports propres, tram-train, modes de déplacements doux, ferroutage, fluvial).

**L'idée d'un contournement pouvait sembler à priori bonne** puisque permettant aux véhicules en moyen et grand transit d'éviter de se mêler aux véhicules ayant une origine ou une destination locale.

Toutefois, la connaissance de la composition des trafics réels existant (locaux et de transit), notamment sur l'A35, est primordiale pour comprendre les enjeux des déplacements et envisager des solutions appropriées pour les améliorer.

**La réflexion générale du Collectif GCO non merci sur ces problèmes est alimentée par les documents officiels et par l'étude indépendante commandée par le maître d'ouvrage.**

Ses principales propositions reposent sur quelques idées de base :

- la nécessité d'avoir des infrastructures de transport adaptées aux trafics réels,
- l'aménagement du territoire économe en terres cultivées,
- la priorité aux solutions économes en énergie et aux transports collectifs dans une perspective de développement durable.

## 2. L'objectif illusoire du désengorgement de l'A35

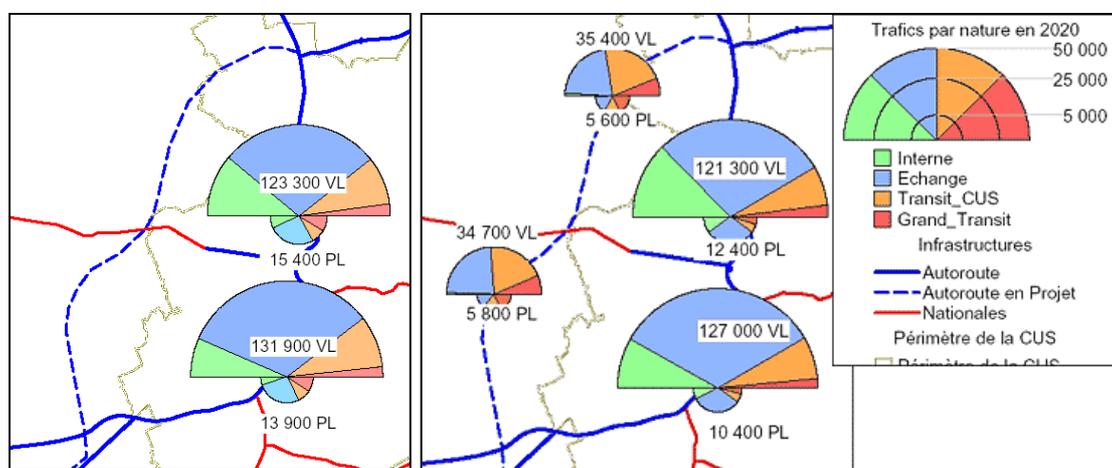
### Le malentendu

Un grand malentendu sur l'objectif du projet de GCO a faussé toute la discussion autour de ce projet d'autoroute supplémentaire depuis de nombreuses années.

En effet, le projet de GCO a été présenté comme étant la solution pour soulager l'autoroute actuelle (A35) par ses différents promoteurs (CCI 67, Chambre de Métiers d'Alsace, syndicats patronaux, Automobile Club d'Alsace, transporteurs routiers, entrepreneurs du BTP, ...), par les médias (presse écrite, TV et radios régionales) et même par certains élus politiques.

Le maître d'ouvrage a également contribué à faire vivre ce malentendu en utilisant des visuels présentant des embouteillages (exemple : plaquette de présentation de synthèse du projet réalisée par la DRE).

Ce malentendu a été entretenu durant des années, il a pesé sur les différents votes relatifs à cette infrastructure et reste encore dans la majorité des esprits.



Prévisions de trafic 2020 source DRE  
SANS GCO AVEC GCO  
REPORT faible et TRAFIC INDUIT

### Les vrais chiffres de désengorgement de l'A35

La réalité des chiffres est qu'au niveau de Strasbourg, près de 90 % du trafic de l'actuelle autoroute A35 Nord-Sud n'est pas un trafic de transit et n'est donc pas concerné directement par le projet de GCO. Le report du trafic de l'A35 vers le GCO sera inférieur à 5 % en moyenne (voir les graphiques ci-dessus). Cette proportion est calculée avec les quantités de véhicules/jour qui figurent dans le dossier d'enquête publique (pièce C-1, p.27).

### L'avis de la commission d'enquête sur le désengorgement

L'importance capitale de cet objectif de désengorgement n'apparaît pas dans le dossier d'enquête publique et n'a pas été retenue par les commissaires enquêteurs, selon lesquels « le désengorgement de l'A 35 n'est ni l'enjeu, ni l'objectif du GCO » (rapport de la Commission d'Enquête Publique p. 29).

### L'induction de trafic

En outre, la création d'un nouvel axe routier entraîne inévitablement un trafic induit et donc une augmentation du trafic total, dont on se demande si elle est souhaitable.

Si l'on tient compte également de l'impact de l'étalement urbain favorisé par le nouvel axe (voir plus loin), les conditions d'une augmentation supplémentaire de trafic avec son incidence sur la pollution sont ainsi réalisées.

### Un nouveau bouchon à l'Ouest

Par ailleurs, le projet de GCO prévoit un accroissement de trafic de l'ordre de 14.000 véhicules sur la pénétrante autoroutière ouest de Strasbourg A351. Les problèmes posés par cet accroissement (saturation, écoulement du flux et impact sur le trafic urbain) ne peuvent être évalués car ils sont liés à la réalisation ultérieure d'une infrastructure (la Voie de Liaison Intercommunale Ouest) qui n'est pas décrite dans le dossier d'enquête publique. Puisque le GCO ne réduit pas les encombrements et augmente le trafic sur un des accès principaux à l'agglomération, les automobilistes tentés de l'emprunter pour rejoindre in fine la ville se rendront compte qu'ils auront « payé pour choisir leur bouchon ».

## 3. La continuité autoroutière

### La continuité autoroutière Nord-Sud existe au niveau de Strasbourg

Cet objectif, présenté finalement comme l'objectif principal du projet ne correspond pas à la situation telle qu'elle apparaît sur la carte ci-contre. En particulier, au niveau de Strasbourg, la continuité autoroutière Nord-Sud existe avec l'actuelle A35.

### Les deux autoroutes Nord-Sud dans la vallée du Rhin



On relève sur cette carte deux autoroutes orientées Nord-Sud, de part et d'autre du Rhin et distantes d'une vingtaine de km à peine : l'A35 (2x2voies) en France et l'A5 (2x3voies) en Allemagne. Notons que le cas de deux autoroutes parallèles dans une vallée fluviale n'existe pas ailleurs en France. **Il n'y a donc pas de maillon manquant dans la direction Nord-Sud pour le trafic autoroutier en plaine du Rhin.**

La suffisance autoroutière

### La discontinuité autoroutière n'est pas Nord-Sud

On a vu que le trafic de transit était très minoritaire (de l'ordre de 10 %) au niveau de Strasbourg. L'analyse de celui-ci, à partir des documents de la DRE et repris par TTK, établit que le flux principal des grands déplacements est Nord-Ouest → Sud-Est. Cette orientation est mal prise en compte par le projet de GCO, dont l'axe est Nord-Est → Sud-Ouest (désaccord souligné dans le rapport TTK).

Les flux de grand transit ont été étudiés (PL internationaux) dans le rapport TTK, qui montre très clairement que le GCO n'est pertinent que pour les flux Nord-Est → Sud-Ouest. Ce sont précisément les PL qui se reportent d'Allemagne vers l'Alsace pour

échapper à la taxe allemande LKW Maut et qu'un projet de taxe équivalente côté alsacien (décret dit « Bur ») doit décourager. Construire une autoroute pour faciliter le passage des camions qu'on ne veut pas, c'est quand même un comble ! L'expert de TTK a logiquement fait remarquer que, si on estimait qu'un barreau Nord-Sud était manquant et nécessaire, ce serait le barreau Saverne-Molsheim (voir carte ci-dessus), qui est le passage naturel d'un flux important de PL. Il est irréaliste d'espérer obliger les camions à faire un détour payant de près de 30 km.

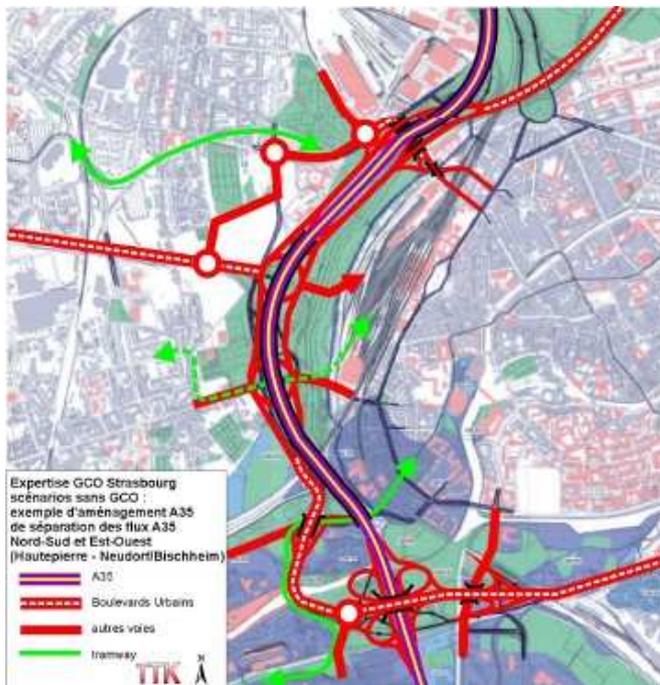
Pour ce qui est des camions locaux, beaucoup ont une origine (ou une destination) dans l'agglomération strasbourgeoise, et devront donc **continuer à emprunter l'A35 qui devra donc garder une vocation de passage**, ne serait-ce que pour assurer des courtes distances banlieue Nord -banlieue Sud.

Au final, 75% des camions continueront à circuler sur l'actuelle autoroute A35 (cf. Mémoire en réponse n°1 du maître d'ouvrage à la Commission d'enquête).

#### 4. Le réaménagement de l'A35

Deux projets tendant à transformer les infrastructures autoroutières actuelles de Strasbourg existent. Tous deux consistent en une limitation du nombre des accès à l'autoroute dans sa partie centrale et par la création de voies nouvelles de part et d'autre de l'autoroute. Le premier, la requalification de l'A35, est esquissé dans le rapport ADEUS (juin 2005) et le second, l'aménagement de l'A35, est proposé dans le rapport TTK (décembre 2005). Mais aucun de ces deux projets n'est mentionné en détail dans le dossier d'enquête publique.

##### La requalification de l'A35



Une requalification de l'A35 (Nord-Sud) et de l'A351 (Ouest) est voulue par les partisans du projet de GCO. Elle a pour vocation de transformer ces infrastructures actuellement autoroutières en boulevards urbains par des limitations de vitesse (jusqu'à 50km/h), voire des feux tricolores. L'idée n'est pas de diminuer le trafic automobile globalement mais de dissuader le trafic automobile sur ces futures ex-autoroutes afin de le reporter sur l'autoroute supplémentaire à péage (le GCO projeté) et tenter de lui assurer ainsi une rentabilité.

Le faible report de trafic de l'A35 vers le GCO projeté déjà évoqué (moins de 5%), laisserait toutefois dans la partie urbaine de l'A35 un flux de l'ordre de 140.000 véhicules/jour. L'idée de vouloir ralentir un tel volume de trafic par de telles limitations de vitesse (jusqu'à 50km/h) voire des feux en requalifiant cette voie en boulevard urbain est **jugée irréaliste** par l'expert indépendant TTK.

Le projet de requalification de l'A35 dans la traversée de Strasbourg prévoit de réserver une voie aux transports collectifs ce qui la réduirait à 2x2 voies. La vitesse serait ramenée à 50 km/h. La capacité maximale d'une autoroute urbaine à 2x2 voies est, selon

les travaux de Simon Cohen (Revue Générale des Routes n°842 septembre 2005 pages 33 à 41 téléchargeable sur <http://www.editions-rgra.com>) de 96000 véhicules par jour. Or, la circulation prévue dépasse de loin ce nombre et l'engorgement serait inévitable.

De toute manière, ce projet de requalification est une opération distincte du projet de GCO lui-même, notamment du point de vue financier, comme l'a rappelé la commission d'enquête dans son rapport page 147 : « *l'opération de requalification de l'A35 n'est pas l'objet de cette présente enquête publique* ».

Pour finir, requalifier l'A35 sans alternative crédible pour les usagers automobilistes (*puisque le GCO n'intéressera pas l'immense majorité d'entre eux qui veulent se rendre dans l'agglomération et non la contourner*) ne fera qu'aggraver les problèmes. Par contre, si on a une volonté claire de maîtrise des flux routiers en décourageant le flux radial qui encombre l'agglomération (*priorité aux TC, et notamment dans la zone périurbaine qui en est le maillon faible ; politique cohérente de la place de la voiture en ville,...*), à ce moment, l'A35 se désengorge vraiment et retrouve son rôle de passage à toute heure de la journée. Dans les deux cas, le GCO est inefficace. Soit l'A35 est désengorgée et le GCO ne sera pas emprunté (d'autant plus qu'il est payant), soit l'A35 reste saturée aux heures de pointe et ce n'est pas le GCO, comme vu plus haut, qui la soulagera.

### **L'aménagement de la partie centrale autoroutière de Strasbourg**

Le point critique de la circulation se situe en fait dans la partie la plus centrale de l'A35. A ce niveau existe un **effet de cisaillement** entre les trafics allant dans des directions différentes, notamment au niveau des échanges entre l'A35 Nord-Sud et l'A351 (Ouest) ou la RN4 (Est). Ce problème est accentué par la faible distance entre les entrées et les sorties.

Il existe un accord général sur l'intérêt d'un aménagement consistant en la **séparation de ces flux** afin d'éviter qu'ils ne se mélangent dans des conditions de sécurité difficiles. Cet aménagement, préconisé par TTK est estimé à 75 M€ à dire d'expert et présente une efficacité intéressante **pour un coût 6 fois inférieur à celui du projet de GCO**.

Ce point est capital. **Si l'aménagement de l'A 35, avec séparation des flux, est réussi, il apporte une solution à la majorité des problèmes de circulation, rend superflu un contournement coûteux et sauvegarde d'excellentes terres agricoles.** D'autres avantages apparaissent plus loin.

Le Collectif insiste sur l'importance d'étudier ce point en priorité, puisqu'il existe un large consensus à son sujet. Le Collectif souligne également le fait que les travaux relatifs à la séparation des flux peuvent être entrepris en dehors de la réalisation du GCO.

## **5. La pollution atmosphérique**

### **Une « économie » de pollution hypothétique et dérisoire**

Le dossier d'enquête publique utilise les résultats d'une projection en 2020 de la pollution atmosphérique.

Cette projection prévoit, en hypothèse haute d'accroissement du trafic, soit 5% par an, un accroissement de l'émission de CO2 de l'ordre de 58% entre 2000 et 2020. Cet accroissement n'est inférieur que de 2 % dans la situation avec le projet de GCO par rapport à celle sans GCO.

Ces chiffres imposent deux commentaires :

- Un tel accroissement de gaz à effet de serre n'est pas supportable dans le contexte actuel de la problématique de la crise climatique.

- Ces valeurs sont obtenues à partir d'une évaluation quantitative particulièrement hasardeuse. Dans le calcul, on peut s'interroger sur plusieurs points, en particulier la méthode suivie, les hypothèses retenues et l'absence de tests de validité.

L'évaluation de la diminution de la pollution automobile est aussi basée sur l'évolution des normes d'émission des véhicules automobiles. En ce qui concerne les voitures particulières (majoritaires sur cet axe), les améliorations des émissions individuelles restent infimes par rapport aux engagements volontaires des constructeurs. Cette hypothèse doit donc être éliminée, ce qui rendrait le projet moins attractif.

Le résultat de diminution de 2% est certainement inférieur aux limites d'erreur du calcul (qui ne sont pas indiquées), il est donc sans signification. On retiendra seulement que **cet investissement ne permet pas de prévoir une économie d'émission de gaz à effet de serre.**

### **La pollution induite**

Si l'on peut affirmer que «ce n'est pas l'infrastructure routière qui crée de la pollution» (Conclusions du rapport de la Commission d'Enquête Publique, p. 21), l'infrastructure peut faciliter sa formation.

Deux effets induits tendant à augmenter la consommation des carburants et la pollution, sont rappelés ici :

- l'effet « **rocade** », qui permet de contourner la ville mais en allongeant les parcours,
- l'effet **d'aubaine routière** lié à la création de nouveaux axes de circulation, qui incite à l'allongement des trajets.

### **Rappel des objectifs de réduction d'émission de gaz à effet de serre et de réduction des émissions de polluants à l'horizon 2010**

**La construction de cette autoroute supplémentaire, pour laquelle il existe des alternatives plus économiques, ne contribuerait pas aux engagements de réduction des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2020 tels qu'ils ont été validés au niveau national.**

Par ailleurs, elle entraînerait une augmentation de la valeur de fond de nombreux gaz indésirables (précurseurs d'ozone, benzène, PM<sub>10</sub> et PM<sub>2,5</sub>..), elle sera responsable également de l'atteinte de valeurs de pointe inquiétantes pour ces polluants ainsi que pour les oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>), dans certains secteurs (Vendenheim en particulier, *Conclusion du Rapport de la Commission d'Enquête*, p.21). D'une manière générale, les objectifs de qualité, les valeurs limites réglementaires et les seuils de recommandation et d'alerte de ces polluants sont revus à la baisse en 2010. Il faut garder aussi à l'esprit que les conditions géographiques et météorologiques de la plaine d'Alsace ne sont pas favorables à la dispersion des polluants (cf. intervention du Préfet du Bas-Rhin dans le PRQA).

## **6. L'organisation des pôles de transport**

### **La Gare de Strasbourg, un pôle multimodal à développer**

Dans le contexte des contraintes liées aux problèmes climatiques et à la crise de l'énergie, le développement de la Gare de Strasbourg comme pôle multimodal constitue un choix important et un atout à exploiter. On pourra envisager une activité de ce secteur en développement avec l'arrivée de la deuxième phase du TGV Est et celle du TGV Rhin-Rhône, les accès à ce pôle étant facilités par les différents modes accessibles.

## **Un pôle routier en formation**

Le GCO projeté créerait une nouvelle donne. Un pôle routier-autoroutier serait constitué dans le secteur d'Ittenheim – seul échangeur du projet, en dehors des deux extrémités - qui bénéficiera d'une situation privilégiée, avec un accès direct vers le Nord et le Sud grâce au projet de GCO, vers l'est et Strasbourg avec l'A351 et vers l'Ouest avec la RN4. Cette zone devrait comprendre une aire de service pour l'autoroute supplémentaire, et des parcs relais pour les usagers du GCO projeté en destination de la ville. En raison de cette situation inégalée, la région proche d'Ittenheim serait exposée à un fort développement urbain (phénomène qui n'est pas maîtrisé actuellement en Alsace).

## **Deux pôles mal reliés**

Dans un plan d'urbanisme régional, on s'attendrait à trouver dans le dossier soumis à enquête publique la description d'un mode de transport collectif entre le nœud routier du projet GCO à Ittenheim et la Gare de Strasbourg, pôle multimodal privilégié. On constate l'absence d'un tel projet, le tracé du futur TRG (Transport Routier Guidé) n'étant pas défini. **Cette absence alimente les craintes du développement du pôle autoroutier**, évoqué au point précédent.

## **7. Consommation de territoire**

### **La consommation directe**

Surfaces : Les 350 hectares nécessaires au passage du GCO seront majoritairement pris sur des terrains agricoles (86 % selon la DRE), surface équivalente à une dizaine d'exploitations selon la FDSEA du Bas-Rhin.

Emploi : Dans la même étude, la FDSEA estime que plus de 200 exploitations pourraient subir une dégradation de leurs revenus supérieure à 5 % mettant en jeu une cinquantaine d'emplois dans la filière.

Prix du foncier : Le GCO va amplifier la hausse des prix du foncier due à la proximité de l'agglomération strasbourgeoise comme le souligne la DRE. Cette hausse empêchera les agriculteurs concernés de retrouver des terres pour maintenir leur revenu.

Fonctionnement : Enfin le GCO constituera un véritable handicap pour les exploitations en coupant une centaine de routes et chemins.

### **Les consommations indirectes**

L'emprise du GCO projeté ne se limiterait pas à celle de la route et des aires de service. La rentabilité de l'autoroute supplémentaire à péage exige la possibilité d'offrir d'autres services. Ainsi la réalisation de parcs-relais de surface importante est actuellement envisagée au niveau des échangeurs et celle des urbanisations induites, évoquées précédemment viendront aggraver ces prélèvements de terrains.

Bien plus inquiétante est la perspective évoquée par la figure 8 du rapport TTK sur les développements périurbains. Si, comme il est probable, le GCO sert de soutien à une nouvelle vague d'urbanisation vers l'ouest, la perte de terrains passera de 350 à 12000 hectares, multipliant quasiment les problèmes évoqués ci-dessus par 30.

## **8. Impact sur la biodiversité**

### **Un territoire où la biodiversité est menacée**

Plusieurs espèces protégées dont la survie est en question, se réfugient sur le territoire concerné par le projet de GCO :

- **le grand hamster** (*Cricetus cricetus*) qui est présent sur tout le tracé du projet d'autoroute supplémentaire mais essentiellement dans sa partie Sud. Ce rongeur n'existe plus en France que sur le terrain de quelques communes d'Alsace, principalement aux portes de Strasbourg où il trouve dans le loess un habitat favorable. Il est **strictement protégé** (convention de Berne, protection nationale, directive habitats-faune-flore), et **la France a encore été rappelée vivement à l'ordre récemment par la Commission Européenne pour son manque d'efforts pour protéger cette espèce menacée. L'amende encourue par la France serait de l'ordre de 100 millions d'euros ! L'emprise du GCO représente des superficies nécessaires pour envisager un nouveau développement de son habitat.**
- **le crapaud vert** (*Bufo viridis*) est présent essentiellement à l'Ouest de Strasbourg au niveau de la France métropolitaine. **Ce batracien, également strictement protégé, est très sensible à la création du GCO au point de risquer de disparaître de France métropolitaine.**
- **enfin l'osmoderne** (*Osmoderma eremita*), un coléoptère particulièrement rare qui bénéficie lui aussi d'une protection particulière (convention de Berne, directive habitats-faune-flore, loi de protection de la nature de 1976). Un des rares sites de présence de cet insecte, aussi appelé pique-prune, se situe au niveau d'un alignement de saules au bord du canal de la Marne au Rhin qu'enjamberait le GCO projeté.

Ces espèces présentent des caractères particuliers et ils ont une place de choix dans la nature vivante de la Région. **Le grand hamster, le crapaud vert, l'osmoderne, comme toute la biodiversité dont nous faisons partie, ont actuellement besoin de défenseurs ambitieux.**

## **9. Le financement**

### **L'appel au financement public**

Cet équipement est proposé dans un contexte difficile de crise de l'énergie. L'évolution prévisible de cette crise conduit le concessionnaire à la prudence et de ce fait, l'appel d'offre pour la concession privée comporte une clause explicite qui engage les collectivités locales (Conseil Régional d'Alsace, CG67 et Communauté Urbaine de Strasbourg), aux cotés de l'Etat, dans une contribution au financement du projet de GCO. Cette clause soulève différents problèmes :

- La collectivité payerait, le principe du pollueur payeur est dépassé
- La rentabilité de l'autoroute supplémentaire est en question, est-elle correctement évaluée ?
- Le contribuable alsacien, sollicité par l'impôt pour les TGV et le projet de GCO, devra en plus s'acquitter du péage et faire face au prix du carburant (prix 2015).

### **L'engagement du Président du Conseil Général**

Aucune des trois collectivités citées dans l'appel d'offres n'a effectué un vote dans le sens de la participation au financement de ce projet privé d'autoroute supplémentaire.

Le Président du Conseil Général du Bas-Rhin s'est exprimé publiquement sur ce sujet pour affirmer que le CG67 ne donnerait pas un euro à ce projet de GCO (voir page 7 sur 8 du « compte rendu de la réunion du bassin de déplacements de l'agglomération strasbourgeoise »).

## **Rentabilité ou diminution des nuisances ?**

La rentabilité de cette autoroute supplémentaire concédée ne sera obtenue qu'avec la poursuite d'une politique de transport qui est en contradiction avec la logique du Grenelle de l'environnement, du pacte écologique ou de la Charte Constitutionnelle de l'Environnement.

Pour rentabiliser cet investissement important, il faut en effet développer le trafic routier sur cet itinéraire, aux dépens de modes de transports plus sobres en énergie ou d'itinéraires plus courts. Les chiffres annoncés pour rentabiliser l'investissement demandent une augmentation du trafic sur le GCO projeté au moment où les exigences climatiques nous imposent une sérieuse limitation de la pollution.

## **10.L'opposition au projet**

Vu de loin, sans doute pense t-on que le GCO fait consensus en Alsace. Or, l'enquête publique a recueilli **2731 avis négatifs contre 538 positifs** – dont 50% pensaient – à tort comme on l'a vu – que le GCO résoudrait les encombrements. Nous précisons que le registre d'enquête était consultable dans toute la communauté urbaine de Strasbourg, et pas seulement dans les communes riveraines du tracé. La Chambre de Commerce et d'Industrie et la Chambre de Métiers d'Alsace ont envoyé 40 000 courriers à leurs adhérents pour leur demander de s'exprimer en faveur du GCO, arguant que celui-ci serait la solution pour désengorger l'A35. Comme on le voit, les supposés pro-GCO ont eu largement l'occasion de s'exprimer. Où sont-ils ? Les 83% d'avis défavorables – alors même que les défenseurs du projet avaient toute latitude pour s'exprimer – n'ont-ils donc aucune valeur ?

Actuellement, **on constate une opposition croissante**, résultant de la prise de conscience du faible progrès escompté sur l'engorgement de l'A35. Au fur et à mesure que le malentendu initial se dissipe, la nécessité d'une alternative devient plus urgente. En outre, l'augmentation du prix du pétrole suscite de plus en plus des interrogations sur cette autoroute supplémentaire à péage prévue à l'horizon 2012.

## **11.Conclusion**

**Le GCO est un projet aux objectifs confus et dont l'intérêt local repose sur un malentendu** relatif à ses effets. Un second malentendu, relatif à son financement, masque les difficultés de son amortissement.

**Le dédoublement d'une autoroute Nord-Sud existante dans la plaine du Rhin qui en comporte déjà deux est inadapté aux contraintes actuelles.** N'étant pas adapté aux flux réels des transports, il ne remplit pas la fonction de régulation attendue par la population et son intérêt local reste à démontrer.

**Son coût socio-économique est nettement sous-évalué**, ne prenant en compte ni l'évolution du prix de l'énergie, ni l'évolution des prix et des rendements agricoles. Sa réalisation orienterait de façon contraignante les investissements du futur, dans un sens opposé à celui imposé par la crise énergétique et climatique.

En terme de coût environnemental, en plus d'un bilan CO2 inacceptable et de risques pour la biodiversité, **il apparaît de nombreux points faibles dans le dossier** ( bruit, protection de la nappe phréatique....) qui demandent une concertation plus poussée.

**Les conditions particulières du climat en plaine d'Alsace** conduisent fréquemment à des dépassements des taux de signalement des polluants de l'air et, de ce fait, l'intérêt local de toute nouvelle infrastructure doit être jugé sur son aptitude à réduire ces taux.

Conscients des graves problèmes d'encombrements qui se posent à notre agglomération, prêts à accepter des sacrifices s'ils permettent de résoudre ces problèmes, c'est en prenant connaissance des éléments du projet que nous sommes devenus des opposants. **Nous demandons depuis longtemps un vrai débat.** Les consultations et autres concertations qui nous ont été proposées n'ont jamais abordé le problème de l'utilité même du projet. Jamais nous n'avons eu de réponses satisfaisantes à nos questions. **Les populations doivent pouvoir s'exprimer** et l'absence de débat, par décision de la CNDP, ne facilite ni la compréhension du dossier, ni la recherche de solutions

Pour aménager les flux de circulation, **il existe des solutions alternatives**, validées par des experts indépendants, dont le bilan économique est meilleur car il correspond à une meilleure gestion des flux, routiers en particulier. De plus ils répondent aux critères des plans Etat-Régions (neutralité en carbone), aux engagements internationaux de notre Pays (Protocole de Kyoto), aux recommandations du Préfet (PRQA), au respect de la santé des habitants de la grande agglomération strasbourgeoise (51 jours d'alerte à l'ozone en 2002, 59 jours en 2006, 100 jours avec le trafic induit par le GCO "au fil de l'eau" en 2012 ?).

**Nous espérons que ce projet sera remis sur la table, que les zones obscures seront analysées, que les notions d'aménagement, de requalification, seront détaillées et discutées et que l'intérêt des solutions alternatives sera évalué.**

# CONTRIBUTION DU COLLECTIF GCO NON MERCI

## LISTE DES PIÈCES JOINTES

1.	A35 Grand Contournement Ouest de Strasbourg - expertise du dossier et comparaison de scénarios alternatifs contrastés TTK Karlsruhe Décembre 2005 Conclusions page À télécharger <a href="http://gcovendenheim.free.fr/wikinimst/wakka.php?wiki=DocumentEnquete">http://gcovendenheim.free.fr/wikinimst/wakka.php?wiki=DocumentEnquete</a>
2.	Extrait du Dossier d'enquête publique GCO Graphes DRE présentant les <b>études et prévisions de trafic</b> en 2020 avec ou sans GCO (pièce D2 page 45 et D3 page 72)
3.	Extrait du Dossier d'enquête publique GCO Notice explicative Pièce C pages 27 (§sur A35 nord....) et 28/53 précisant les <b>reports de trafic</b> de l'A35 vers le GCO en 2020
4.	Extrait du rapport de la Commission d'enquête publique soulignant que « <b>le désengorgement n'est pas l'objectif du GCO</b> » Partie 2 page 29/40
5.	<b>Motion</b> adoptée par une vingtaine de communes et communautés de communes Vendenheim (initiale et complémentaire) Duttlenheim
6.	Compte-rendu de la réunion du bassin de déplacements de l'agglomération strasbourgeoise du 5 octobre 2007 (le Président du CG 67 y indique, <u>en bas de page 7/8</u> , que le <b>Département ne financera pas</b> le GCO)
7.	Extrait du Dossier d'enquête publique GCO <b>Scénarios</b> contrastés du PDU et du DVA ( <b>1996</b> ) Étude d'impact Pièce E5.1 (pages 152 et 153)
8.	Extrait des Annexes du mémoire en réponse 4 Projet 2005 de <b>requalification de l'A35</b> (N° 3) de l'ADEUS

Pour plus d'informations :

- site du Collectif « GCO NON MERCI » : <http://gcovendenheim.free.fr/>
- le site GCO de la Direction de l'équipement a disparu  
( <http://www.gco-strasbourg.org> )

## 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.**

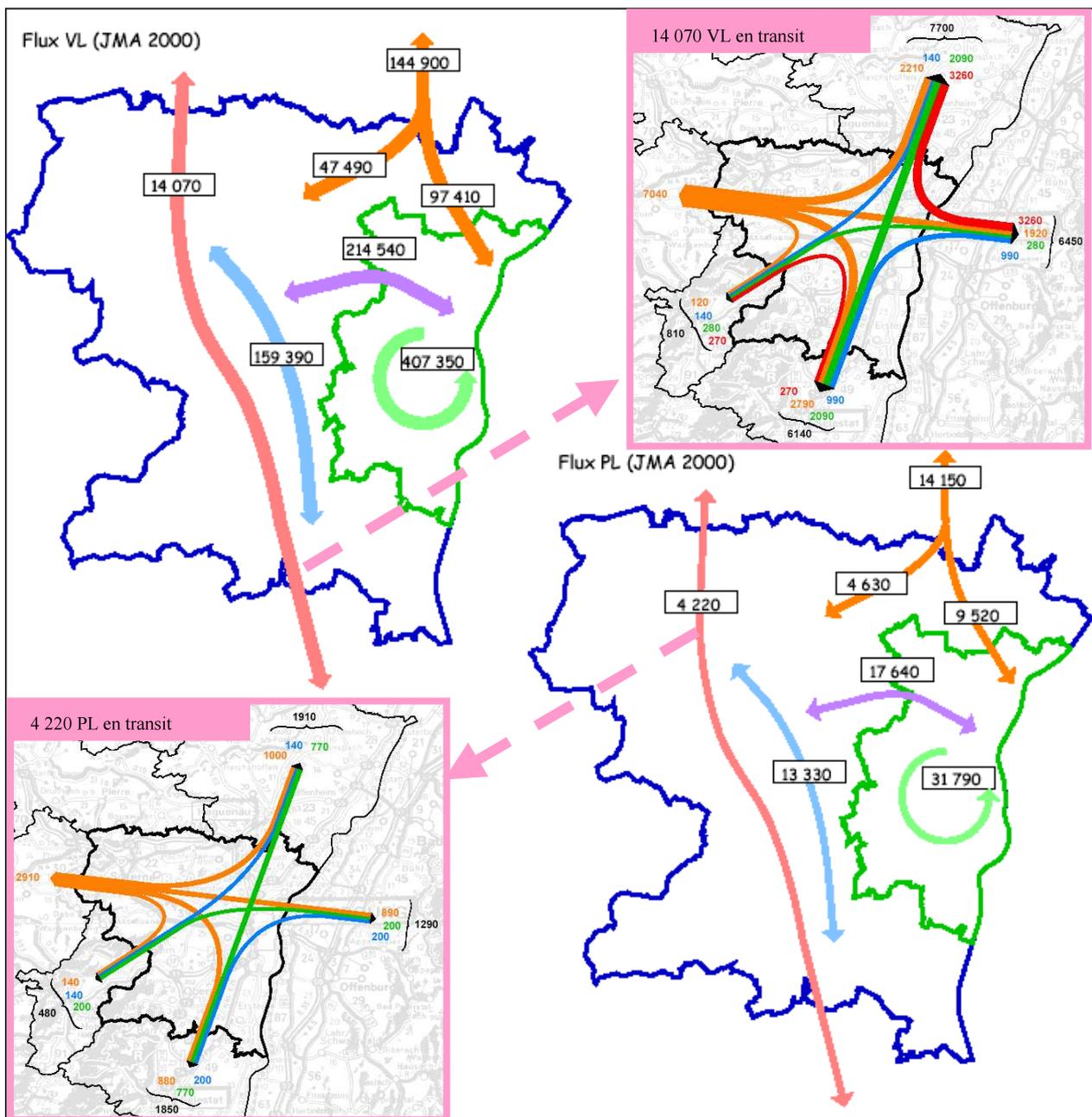
5/ En ce qui concerne la question de l'amélioration de l'accessibilité de/vers l'ouest de l'agglomération, à laquelle le GCO répond de façon routière, TTK recommande de repenser le projet TRG **dans le sens d'un mode plus capacitaire (tram voire tram-train) exploité par prolongement de la ligne F et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

# Pièce D : évaluation économique et sociale

## D2. La situation actuelle



Grand Contournement Ouest de Strasbourg  
Etude de trafic

LEGENDE

- périmètre CUS
- périmètre modèle
- 144 900 JMA 2000

Date : Octobre 2002

Auteur : S Larose

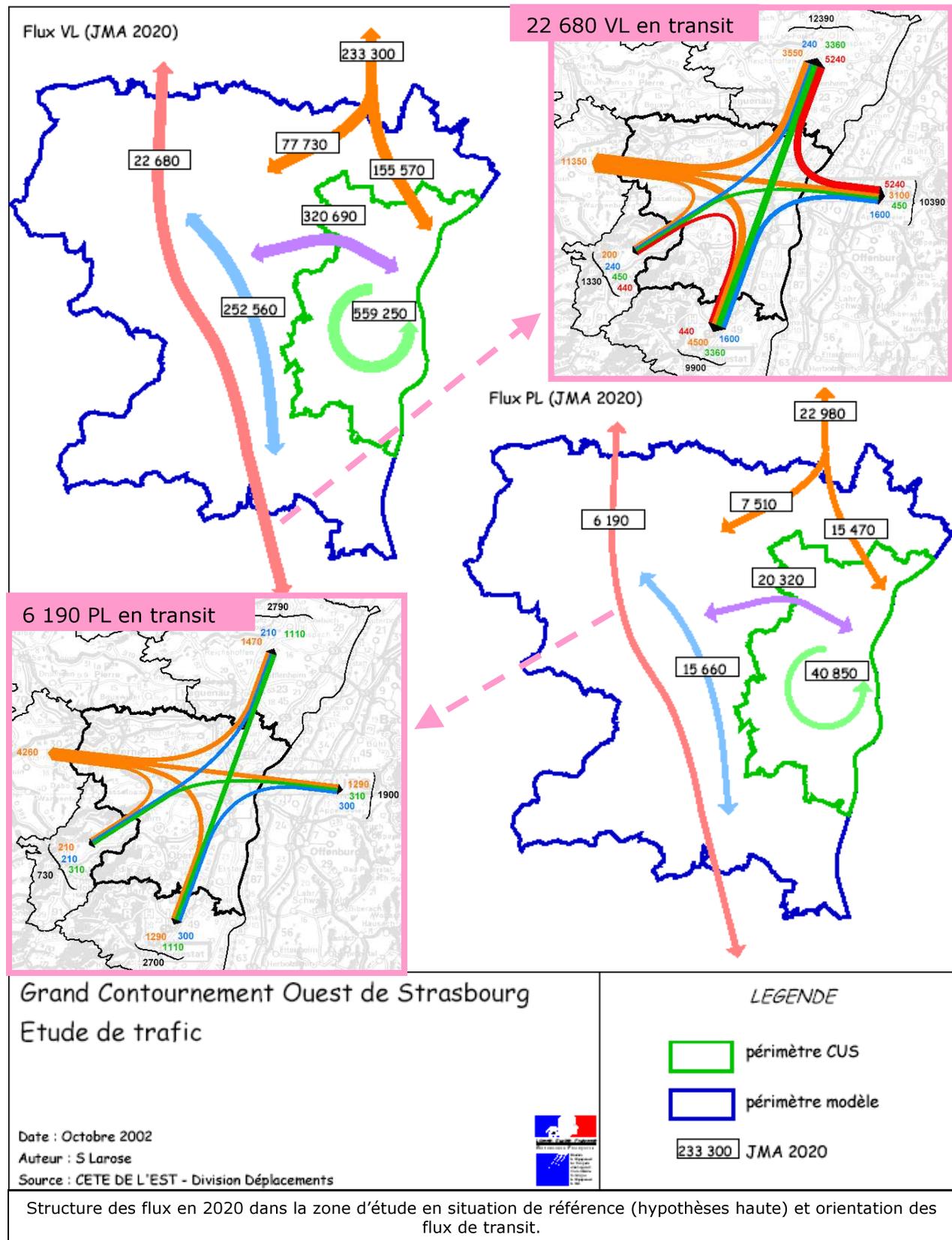
Source : CETE DE L'EST - Division Déplacements



Organisation et nature des flux de voiture (VL) et de poids lourds (PL)  
en 2000 dans le périmètre d'étude.

# Pièce D : évaluation économique et sociale

## D3. La situation future



## Pièce C : Notice

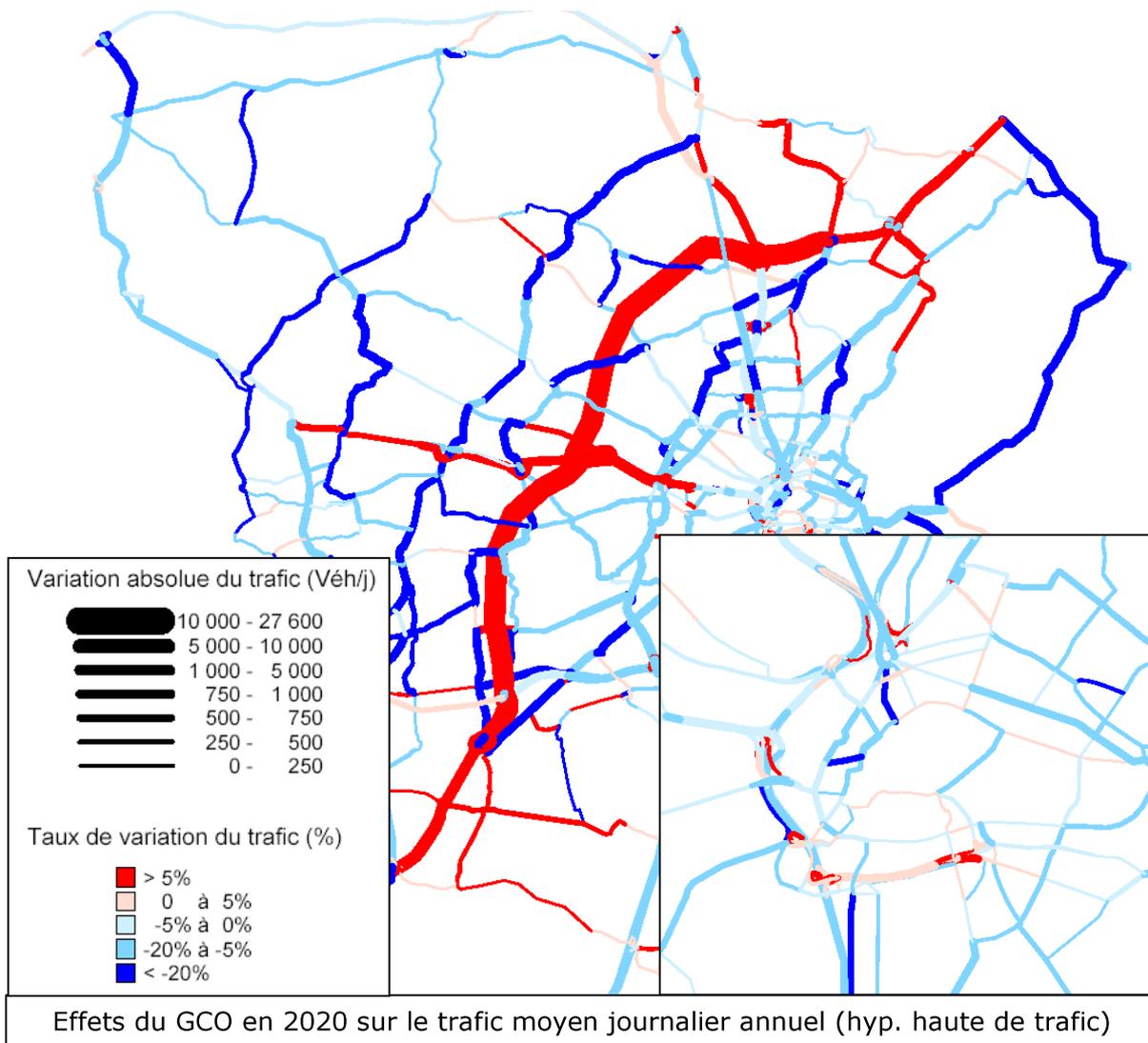
### C1. Notice explicative

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).

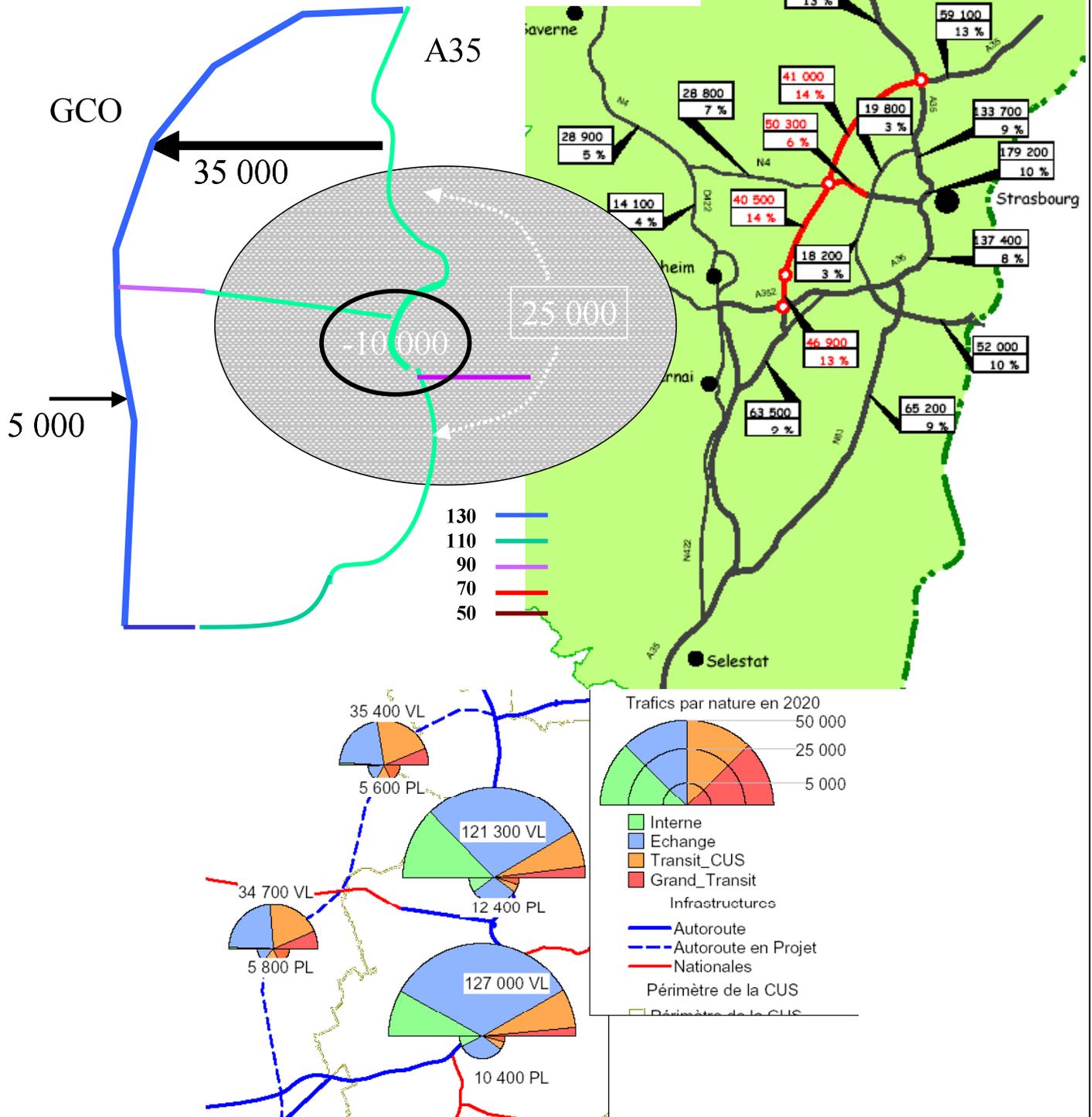
L'analyse du type de trafic (échange, interne, transit) montre effectivement un accroissement du trafic interne de plus de 3 000 VL et 200 PL sur l'A35 Nord et l'A35 Sud, alors que les trafics d'échange et de transit sont bien réduits de plus de 10 000 véh/j.

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).



Pièce C : Notice  
C1. Notice explicative

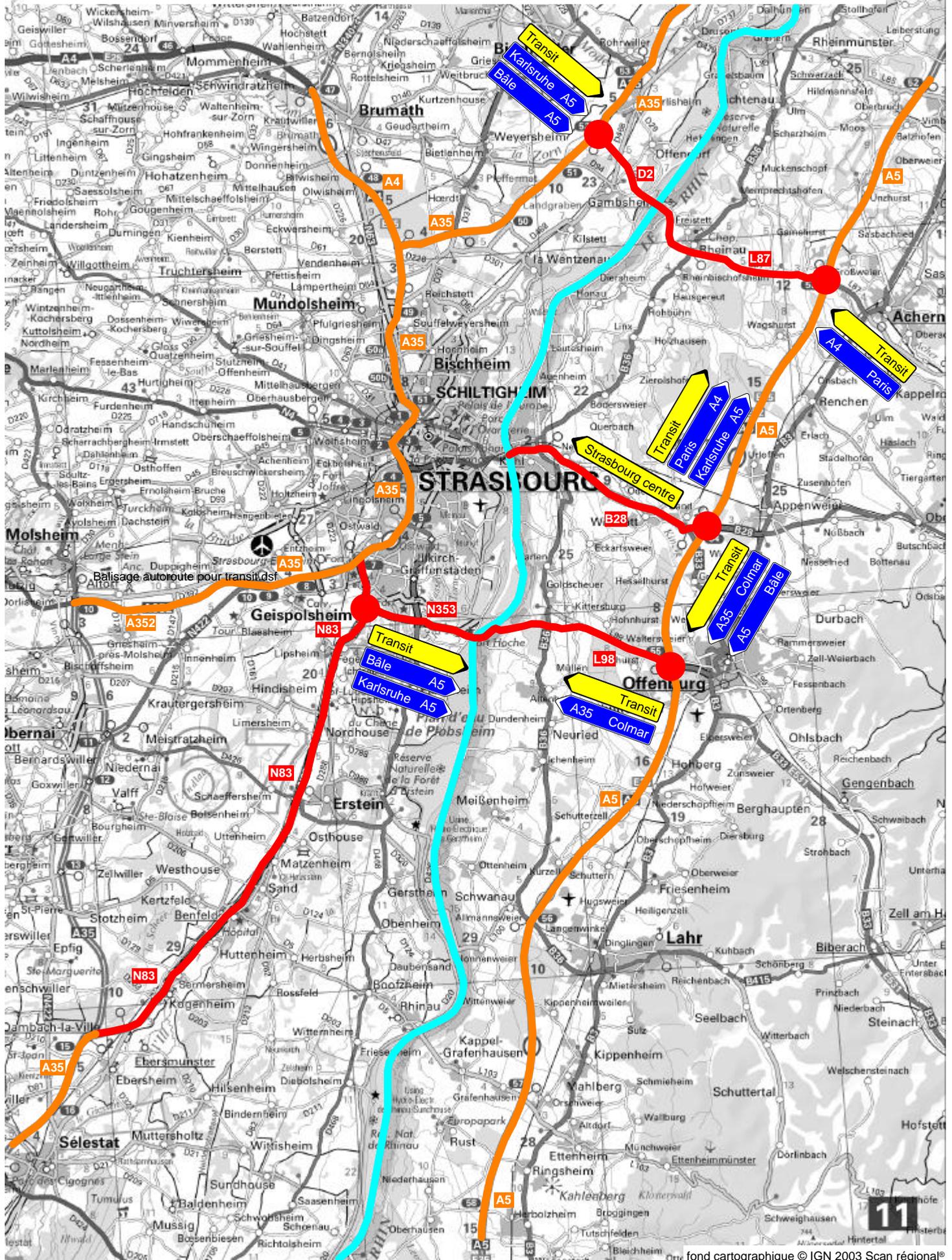
GCO sans modification de l'A35 / effets en 2020



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

## Annexe n°3

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



**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.

***Dès le 4 Avril 2005, le Conseil Municipal de Vendenheim après avoir pris connaissance du dossier GCO s'est engagé sans ambiguïté contre le projet de GCO en votant une motion de refus. Il est à noter que cette prise de position a été unanime et engage le conseil dans son ensemble majorité et opposition municipale.***

***Dans le cadre de l'enquête publique préalable à la DUP il nous a paru intéressant de rediffuser cette motion qui reprend la quasi-totalité des arguments présentés par les opposants au projet et peut servir de support aux observations que le public pourra consigner auprès de la commission d'enquête.***

#### MOTION DE REFUS DU PROJET DE GRAND CONTOURNEMENT OUEST (4 Avril 2005)

De manière générale par rapport au projet:

- Considérant que la situation actuelle d'encombrement des accès routiers menant à Strasbourg aux heures de pointe est due principalement au trafic radial généré par les déplacements domicile-travail en voiture particulière
- Considérant qu'une partie essentielle de ce trafic sur l'A4 vers Strasbourg est liée à des déplacements soit intra-communautaire soit en provenance de Brumath/Haguenau/Saverne et pour lesquels le GCO serait sans aucun intérêt
- Considérant que le flux de transit traversant l'agglomération strasbourgeoise et qui pourrait donc être capté par le GCO concerne essentiellement des camions internationaux et représente entre 10 et 15% du trafic total journalier et sachant qu'aux heures d'encombrement ce taux descend à moins de 10%
- Considérant que la réalisation du GCO serait un appel à davantage de trafic notamment poids lourds sur la rive gauche du Rhin
- Considérant que le GCO ne sera d'aucune utilité en tant que voie de liaison entre les villes moyennes du Bas-Rhin. Seul un parcours entre Haguenau et Molsheim pourrait se concevoir par le GCO, ce qui n'est en tout état de cause pas le parcours habituel de la majorité des utilisateurs actuels de l'A4
- Considérant qu'en outre le péage prévu sur ce GCO et la distance rallongée seront des éléments dissuasifs à son utilisation par le particulier automobiliste
- Considérant qu'un axe Nord/Sud autoroutier existe déjà côté allemand (Hafraba) et que l'Alsace n'a pas pour vocation de recueillir le trop plein de cet axe
- Considérant que la logique du tout routier a vécu et qu'il convient avant toute chose de recourir à des solutions alternatives, moins consommatrices en énergie, moins dévoreuses d'espace et moins dommageables en terme de pollution de l'air
- Considérant que les prix inévitablement croissants des carburants et la crise climatique qui est devant nous doivent conduire à une réflexion permanente visant à réduire la consommation d'énergies fossiles et partant des émissions de gaz à effet de serre
- Considérant que le GCO sera avant tout une autoroute pour poids lourds, que l'Alsace deviendra un corridor de camions de transit européens et que la qualité de vie de ses habitants ne peut pas être sacrifiée sur l'autel du tout camion
- Considérant que nos voisins allemands et suisses ont pris des mesures fortes visant à réduire chez eux le trafic poids lourds à travers la LKW Maut et la RPLP (redevance poids à la prestation) qui ont conduit notamment en Suisse à un report significatif du fret routier vers le fret fer
- Considérant que ces 2 pays ne peuvent pas être soupçonnés de vouloir mettre leur économie à genou et que dès lors il est incompréhensible de faire en Alsace le contraire de nos voisins en encourageant la route quand eux la découragent
- Considérant que d'ors et déjà le report des camions allemands pour éviter la redevance LKW Maut vers nos autoroutes est très sensible et que le GCO constituera un appel d'air pour les transporteurs routiers

- Considérant qu'alors que nous savons qu'une augmentation des gaz à effet de serre découlant du transport routier de 60% d'ici 2020 est prévue quoique l'on fasse, le GCO par le trafic PL supplémentaire qu'il suscitera, conduira à un dépassement de ce chiffre déjà considérable et entraînera davantage de pollution de l'air sur l'agglomération strasbourgeoise du fait des vents ouest dominants
- Considérant que seules les solutions alternatives à la route permettront d'obtenir des résultats significatifs dans ce domaine et qu'il faut absolument favoriser, au besoin par des sanctions financières le report du fret route vers le rail, diminuer les transports routiers inutiles sachant que de nombreux camions circulent à vide ou transportent une part significative de vide
- Considérant que les transports ferroviaires pour passagers sont propres, confortables, sûrs, rapides et que la réussite des TER montrent que c'est dans cette direction qu'il faut résolument s'engager
- Considérant que des améliorations doivent bien entendu être apportées à ce service de transport fer, apprécié par les usagers actuels, notamment en matière de cadencement, de déserte de certaines gares, de remise en état de voies aujourd'hui abandonnées, de confort et de modernisation des rames, de prix pour le client
- Considérant que le montant investit de 337 M€ pour l'éventuelle réalisation du GCO pourrait servir à financer ces projets qui rendraient dès lors le GCO totalement indéfendable
- Considérant que si des progrès techniques ont indiscutablement rendu les véhicules d'aujourd'hui moins polluants que ceux d'hier, ces progrès sont annihilés par l'augmentation du trafic qui conduit à un besoin de nouvelles routes qui appellent un nouveau trafic qui en fin de compte justifiera encore de nouvelles routes selon une spirale sans fin
- Considérant que compte tenu de la gravité de la situation il n'y a plus lieu de tergiverser et que pour limiter le trafic il faut en tout état de cause inverser la logique de l'offre et non pas faciliter l'usage de la voiture par la création de nouvelles infrastructures même si de tels choix ne sont pas politiquement faciles puisque l'opinion publique est encore très fortement conditionnée par le tout voiture
- Considérant que des mesures intéressantes ont déjà été mises en œuvre, qu'il convient de voir chez nos voisins proches notamment à Karlsruhe ce qui fonctionne bien et de s'en inspirer plutôt que de faire des choix absurdes et d'un autre temps
- Considérant que ces mesures s'appellent aussi renforcement et prolongation des trams, mises en place de nouveaux parkings relais en limite d'agglomération facilement accessibles et bien conçus, tram-train dont le financement doit être assuré y compris par l'Etat qui avait pris des engagements en ce sens, multiplication des pistes cyclables en sites propres, bus cadencés et prioritaires, incitation au co-voiturage.....
- Considérant que la destruction irrémédiable de plusieurs centaines d'hectares des meilleures terres agricoles d'Alsace pour une infrastructure de 27 km, le massacre de paysages d'une rare beauté, les coupures dans les exploitations agricoles.... ne peuvent pas être le prix à payer pour une hypothétique, illusoire et très éphémère amélioration des accès à Strasbourg

**Pour des raisons plus locales concernant Vendenheim**

- Considérant que Vendenheim se situe au démarrage de cette nouvelle infrastructure et subira l'intégralité des nuisances ci-dessus rappelées et celles liées à sa construction
- Considérant que le projet de GCO passe très près des habitations à l'ouest de la commune
- Considérant que la commune de Vendenheim est déjà saucissonnée par de nombreuses infrastructures traversantes (RN 63, canal, voie ferrée, routes venant de Berstett et d'Eckwersheim, Autoroute A4 toute proche, ligne TGV future) et subit les nuisances liées à l'existence d'une grande zone commerciale à son entrée sud et de la raffinerie à l'Est

**Pour toutes ces raisons le Conseil Municipal réuni en séance plénière le 4 avril 2005 après en avoir discuté:**

- Décide de voter à l'unanimité de ses membres la présente motion visant à refuser le projet de GCO tel qu'actuellement connu
- Demande formellement que les priorités soient inversées et que les mesures alternatives mentionnées soient étudiées à fond et sans aucun préjugé par les services compétents
- Demande que les financements prévus pour le GCO soient réaffectés à ces mesures lorsque leur mise en œuvre aura été décidée
- Demande que dans l'attente le projet de GCO actuel soit gelé

## 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 délétera 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.**

# MOTION

**Adoptée à l'unanimité par le Conseil Municipal de Duttlenheim le 22 mars 2007**

**Le Rapport de la Commission d'enquête** sur la mise en place du Grand Contournement Ouest de Strasbourg (GCOS) ou A355, **autoroute privée à péage** qui passera entre Duttlenheim et Duppigheim, entre le CD111 et notre village, a été rendu public le 15 janvier 2007.

Ce rapport est disponible pour consultation à la mairie et téléchargeable sur le site internet mis en place par la DDE à l'adresse suivante : <http://www.gco-strasbourg.org/>

Pendant la période d'enquête publique du 1er juin au 28 juillet 2006, **3325** interventions ont été collectées dont 2131 par courriers à la Mairie de Brumath où la Commission avait élu domicile.

Cette participation a été jugée « extrêmement importante » par la Direction Régionale de l'Équipement (cf DNA du 19/1/2007).

**Le Conseil Municipal remercie les 37 habitants dont les contributions ont été recueillies dans les registres de Mairie de Duttlenheim ainsi que ceux dont nous ne connaissons pas le nombre qui ont envoyé leurs courriers à Brumath.**

Le Conseil Municipal salue également l'énorme travail fourni par la commission d'enquête.

**Il s'étonne qu'étant donné que sur les 3325 interventions recueillies, 2731 étaient défavorables (82%) et seulement 538 (16%) favorables au projet, la commission ait pu rendre un avis favorable « avec réserves » sur le projet.**

Le conseil considère en effet que, bien que n'étant en rien comparable à un scrutin, la procédure d'enquête publique n'en reste pas moins une consultation des citoyens à laquelle répondent ceux qui croient en la démocratie, se sentent concernés par la vie de la cité, qui ont pris le temps de réfléchir sur le sujet et ont eu le cran de rendre public leur avis. Leurs contributions ne sont donc aucunement négligeables.

L'étonnement du Conseil Municipal est d'autant plus grand que parmi les 538 contributions favorables, le thème cité le plus souvent est considéré par la commission et la DRE comme n'ayant jamais existé ! En effet, la majorité des personnes favorables (276 contributions soit 8% du total et 51,3% des favorables) considéraient, à l'instar de **la Chambre de Commerce et d'Industrie de Strasbourg**, que le GCO A355 permettrait de diminuer les bouchons sur les accès autoroutiers de Strasbourg. Elles n'auraient donc rien compris !

Ce « *Thème 19 : délestage de l'A35* » qui est la « **motivation première du GCO** » avancé par ses partisans du monde politique et qui rejoint les « *Thèmes 1 et 3* » (« *le GCO n'est pas la bonne solution* » et « *l'engorgement n'est pas résolu* ») n'aurait en effet aucune réalité !

Il trouve sa réponse la plus complète dans le mémoire N°2 de la DRE (p. 139/372) : « **De nombreuses expressions se concentrent sur les problèmes quotidiens d'accès à Strasbourg. Il convient de rappeler tout d'abord que l'objectif premier de l'A355 – GCO n'est pas de régler ces questions, qui relèvent plus de la mise en place des transports collectifs et de la maîtrise de l'urbanisation comme le prévoit le SCOTERS.** »

Comment la Commission d'enquête peut-elle simplement se ranger à cet avis en reprenant dans ses commentaires (p 147/372) « **que le désengorgement de l'A35 n'était pas l'enjeu ni l'objectif du GCO** » alors qu'il s'agit d'un élément essentiel de toutes les discussions préalables ?

**Le Conseil Municipal, par la présente motion, élève une vive protestation à l'encontre de deux points qui lui semblent fondamentaux pour le village de Duttlenheim, tient à en affirmer un troisième ainsi qu'à formuler une observation.**

## **Premier point : Ouvrages de traitement et régulation hydraulique.**

Le rapport de la Commission rappelle que **sur notre secteur « la nappe phréatique, peu profonde est très vulnérable » et « pour la Bruche et le Bras d'Altorf, les conditions**

***d'alimentation et d'écoulement sont particulièrement sensibles. La vallée de la Bruche est en partie inondable »***

**Le Conseil Municipal de Duttlenheim n'accepte pas qu'on prévoie que « *La localisation précise et le dimensionnement des ouvrages seront déterminés par le concessionnaire retenu* », même si « *Une enquête loi sur l'eau sera effectuée* ». Les conclusions de cette enquête ne seraient que trop prévisibles si elle était financée par le concessionnaire.**

*(citations : 2ème partie du rapport, point 1,5,2 – EAU p.15).*

**Le Conseil Municipal de Duttlenheim exige de la part de la DRE toute transparence sur le sujet des « Ouvrages de traitement et régulation hydraulique » sur le ban communal et s'opposera à toute nouvelle ponction foncière pour ces installations dont il rappelle avec force qu'elles sont indispensables.**

### **Second point : Parking-relais « train-tram »**

**Le rapport, les mémoires en réponses de la DRE et les observations de la Commission d'enquête reviennent tout au long du rapport sur des « parkings-relais train-tram » qui seront implantés sur la commune de Duttlenheim ou de Duppigheim.**

La Commission indique dans ses considérations sur l'incidence du projet sur les équipements de transport existants ou en projet (*Deuxième partie p. 29/40*) : « *Lors de l'analyse du thème n°4 : transport collectif, la commission constate 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 parking-relais notamment aux extrémités du GCO (choix de correspondance avec le TER), au niveau de Duttlenheim ou Duppigheim pour le tramtrain...* »

**Le Conseil Municipal rappelle que le parking de la Gare de Duttlenheim, d'une capacité actuelle de 50 véhicules et en cours d'agrandissement à 90 véhicules, ne saurait en aucun cas accueillir la masse de véhicules que sous-entendent ces affirmations. Il affirme que ces projets de parkings-relais, n'ont été ni évoqués, ni abordés, ni présentés à aucune réunion à laquelle ses représentants ont pu participer. Ce point n'a donc pas pu être discuté ou étudié avec les municipalités concernées.**

Il regrette profondément que **de simples mentions dans des dossiers de concertation**, par leur citation dans un mémoire en réponse (mémoire en réponse n°2 de la DRE point 6.3 cité page 157/372 du rapport) **se transforment en certitudes dans les commentaires de la Commission (p.161/372) et soient reprises comme telles dans les considérations menant à son avis favorable** : « *...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... » (2ème partie p29/40).*

**Le Conseil dénonce le découpage de la restructuration des transports en cours en Alsace en petits dossiers successifs, dont les changements sont présentés comme inéluctables, pour diviser les oppositions et obtenir la réalisation de ces étapes sans résistance des citoyens. Il rappelle que le projet de branchement de la VRPV sur l'A35 a fait l'objet d'une enquête publique préalable à celle du GCOS bien qu'en étant le prémisses. Les citoyens de Duttlenheim, et parmi eux tout le monde agricole déjà très fortement mis à contribution sur les dossiers VRPV-A355 et GCOS, doivent-ils à présent s'attendre à de nouvelles expropriations et remboursements pour le parking-relais ?**

**Le Conseil Municipal s'opposera à toute nouvelle ponction foncière sur son ban communal pour la réalisation d'un parking relais de grande dimension et rappelle qu'en prévision de l'arrivée du train-tram, il a déjà entamé le doublement du parking existant et mène des réflexions sur la mise en place de navettes de ramassage entre le village, la zone industrielle et la gare.**

### Troisième point : Alternative au GCO

**Le Conseil municipal rappelle qu'il avait adopté lors de sa séance du 3 février 2005 une motion demandant « en cas de non réalisation du GCO (...) Nous demandons le raccordement du CD111 entre Duttlenheim et Duppigheim sur l'A352 afin d'avoir à partir du rond-point (...) une liaison directe aux autoroutes, des zones d'activités entourant notre village. »**

Le mémoire en réponse n°4 de la DRE cité page 333/372 du rapport indique :

*« En ce qui concerne la bretelle de Duppigheim (point1.3) : Sur le secteur de Duttlenheim – Duppigheim, l'effet de délestage de la voirie secondaire et des villages par un axe autoroutier est bien compris et attendu. Toutefois, **plusieurs interventions opposées au projet d'A355-GCO proposent de simplement raccorder la voirie existante (RD111) à l'A352 toute proche à partir du giratoire RD111 RD392 (...)** Cette suggestion appelle plusieurs observations. La première est que ce giratoire n'est déjà pas très éloigné du futur échangeur d'Entzheim (aéroport et zone d'activités) sur le GCO un peu plus à l'est ..... La seconde est que **le raccordement souhaité directement au sud sur l'A352 n'est pas compatible avec le raccordement autoroutier VRPV-A352 en cours de construction. Enfin, ce raccordement par le sud n'apporterait aucune solution au trafic venant du nord et passant par la commune d'Ernolsheim notamment.** »*

Le Conseil Municipal suggère que **les décisions politiques nécessaires** à la compatibilité de ce branchement vers le Parc d'Activité de la Plaine de la Bruche et l'aéroport soient prises.

**Il propose qu'une partie des surfaces expropriées en vue du GCOS aux communes riveraines de la voie ferrée (et qui ne sont pas encore en cours de remembrement) soient consacrées aux parkings relais du train-tram,** ce mode de transport présenté comme l'une des principales solutions aux bouchons strasbourgeois, **plutôt qu'au projet GCOS-A355.**

Quant à l'accès aux zones d'activités par le nord, le Conseil rappelle la réalisation en cours du contournement de Molsheim qui permet au trafic de rejoindre plus à l'ouest l'A 352 et donc permettrait d'accéder aux zones par le branchement envisagé de la RD111.

### Observation :

Le Conseil Municipal remarque que tout au long du rapport de la Commission et des mémoires de la DRE qui y sont cités, l'argumentation repose sur des enjeux plus globaux que celui du bien-être des riverains, et plus généralement de tous ceux qui, pour vivre et travailler, ont besoin d'accéder quotidiennement et aux heures de pointe à l'agglomération strasbourgeoise. Ces enjeux sont régionaux (« seul moyen de relier efficacement le Nord et le Centre/Sud de l'Alsace » p. 347/372) mais aussi et surtout européens ou internationaux.

**Le Conseil Municipal prend le parti d'élargir le champ en rappelant la signature par la France du Protocole de Kyoto et en appelant tous les élus et citoyens à prendre connaissance du rapport publié le 2 février 2007 par le Groupe d'Experts Intergouvernemental sur l'Evolution du Climat, (émanation de l'Organisation des Nations Unies auprès de laquelle chaque pays membre délègue ses meilleurs scientifiques) réuni à Paris sur invitation du Président de la République.**

*« Le 4e rapport du Giec, rédigé à partir de plusieurs milliers d'études publiées depuis 2001, a mobilisé depuis plus de deux ans 2.500 chercheurs -rédacteurs, contributeurs, relecteurs, éditeurs- pour une évaluation croisée des données et de leur interprétation. Les 450 auteurs de la synthèse, issus de 130 pays, ont pris en compte plus de 30.000 contributions. Ses rapports, qui constituent la plus vaste expertise possible sur le sujet, sont reconnus par les 192 Etats membres de l'Onu. » (source [http://www.challenges.fr/business/art\\_91663.html#](http://www.challenges.fr/business/art_91663.html#))*

Le Conseil Municipal recommande à quiconque la lecture du « résumé à l'intention des décideurs » du rapport du GIEC publié par trois ministères français et téléchargeable sur le site public [www.effet-de-serre.gouv.fr](http://www.effet-de-serre.gouv.fr)

**Ce « résumé » indique : « La poursuite des émissions de gaz à effet de serre au niveau actuel ou au-dessus provoquerait un réchauffement supplémentaire et induirait de**

***nombreux changements dans le système climatique global au long du 21e siècle, qui seraient très vraisemblablement plus importants que ce qui a été observé au cours du 20e siècle. »***

Le commentaire de la commission d'enquête mentionne que « *l'effet sur la consommation de carburant et sur l'effet de serre est en légère diminution dans le scénario « avec contournement » par rapport au scénario « sans contournement »*. Or ces scénarios sont cités dans le mémoire en réponse n°2 de la DRE : « *Les émissions de dioxyde de carbone (CO2) liées au trafic routier sont directement liées à la consommation des véhicules (sur la base de la motorisation actuelle) et devraient augmenter entre la situation actuelle et l'horizon 2020. Cette augmentation dépend bien entendu des hypothèses de croissance des trafics et du type de motorisation des véhicules. En hypothèse haute de croissance des trafics, cette augmentation est de 58% alors qu'elle n'est que de 20% en hypothèse basse.* ». **Comparant les prédictions du Giec avec « des émissions au niveau actuel » avec celles de la DRE d'une augmentation de 20 à 58%, le Conseil Municipal ne peut que se prononcer pour l'abandon du projet de GCOS- A 355 au profit des transports en commun.**

**Le Président de la République Française a lancé le 3 février 2007 un appel à "la mobilisation internationale contre la crise écologique" : "face à l'urgence, le temps n'est plus aux demi-mesures: le temps est à la révolution. La révolution des consciences. La révolution de l'économie. La révolution de l'action politique. Le jour approche où l'emballement climatique échappera à tout contrôle: nous sommes au seuil de l'irréversible". (La Tribune du 4/2/2007) Ecoutons-le !**

#### **CONCLUSION :**

**En définitive, le Conseil Municipal de Duttlenheim :**

- **se prononce contre le projet de GCOS- A355 et demande à l'Etat de ne pas prononcer l'utilité publique de ce projet,**
- **propose une alternative avec l'accès à un parking-relais train-tram à partir de l'A352,**
- **reconnait le bienfondé des réserves formulées par la Commission d'Enquête,**
- **demande au Conseil d'Etat, et uniquement s'il se prononce en faveur de la réalisation de cet équipement, de donner le statut de réserves à l'ensemble des recommandations de la Commission d'Enquête (c'est à dire d'empêcher la réalisation du projet GCOS-A355 si ces réserves ne sont pas levées).**

#### **Il s'agit notamment des recommandations :**

>en matière d'hydrogéologie : zone du Bras d'Altorf classée fortement vulnérable,

>en matière de **bruit** : notamment imposer une obligation de résultat en terme de seuils réglementaires à respecter,

>en matière de **santé** : étude épidémiologique et limitation de vitesse à 110 km/h,

>en matière d'**interaction avec les autres moyens de transport mis en oeuvre** : parkings relais

>en matière d'**agriculture** : notamment la limitation de l'impact à 5% des surfaces de chaque exploitation et le rétablissement des cheminements et zones irriguées,

>en matière d'**infrastructure** :

>revêtements performants en absorption de bruit et de pollution et évitement de la dispersion des poids lourds sur les routes secondaires

>adaptation du passage de la rue des prés vers Duppigheim au gabarit des véhicules de pompiers du fait de l'implantation de la caserne sur cet axe.

>Rétablissement des passages de pistes cyclables projetées entre Duttlenheim et Duppigheim

>en matière de **patrimoine paysager**.

**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.

**Pièce E : Etude d'impact**  
**E5. Choix du projet parmi les différents partis**

**Le réseau dans le scénario A**

- Un réseau concentrique d'évitement de l'agglomération
- Des investissements routiers prépondérants

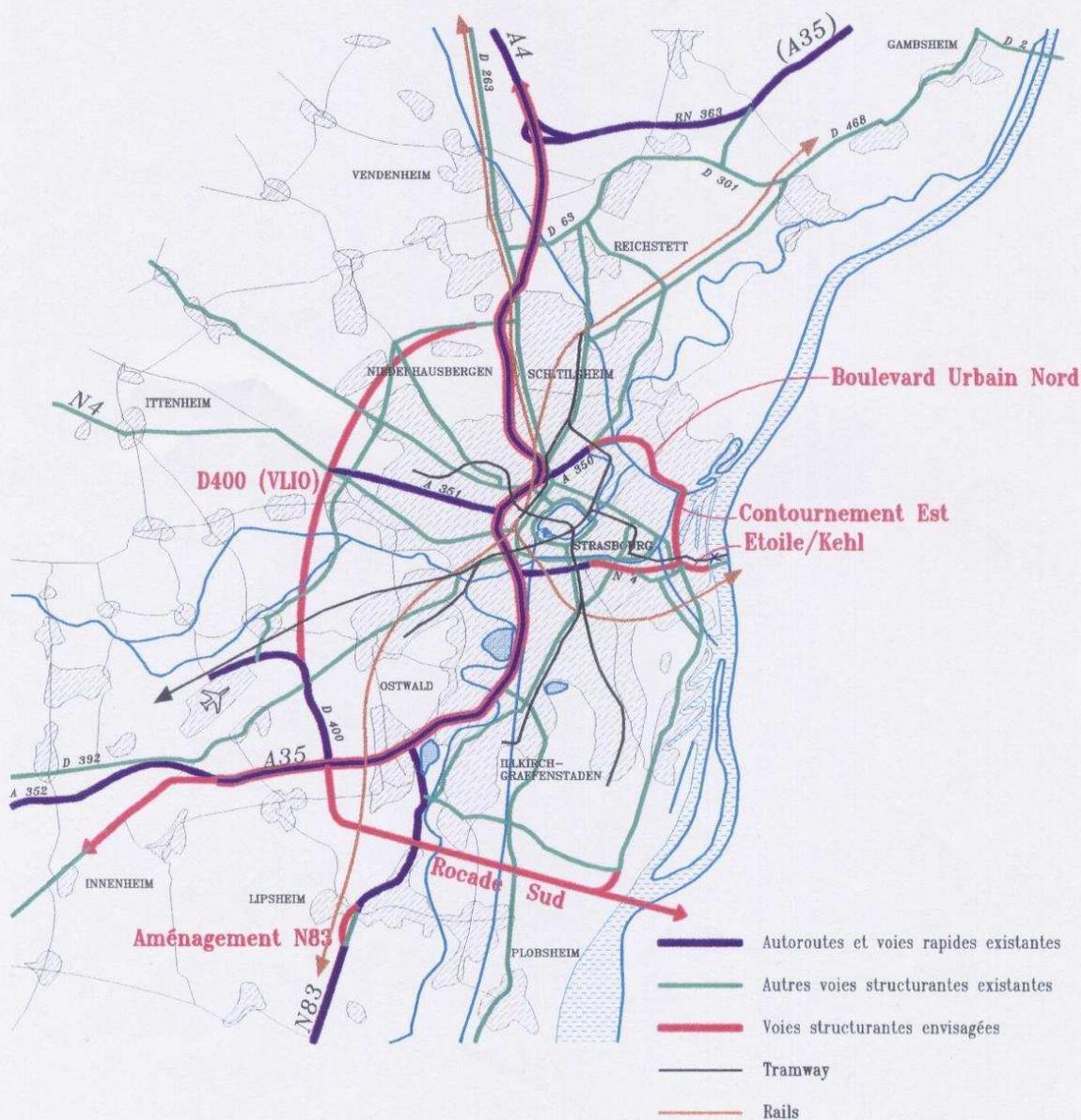


DDE/SGT/ELT 16.01.1996

Scénario A des réflexions DVA - PDU.

### Le réseau dans le scénario B

- Des investissements routiers limités
- Des investissements en transport en commun prépondérants

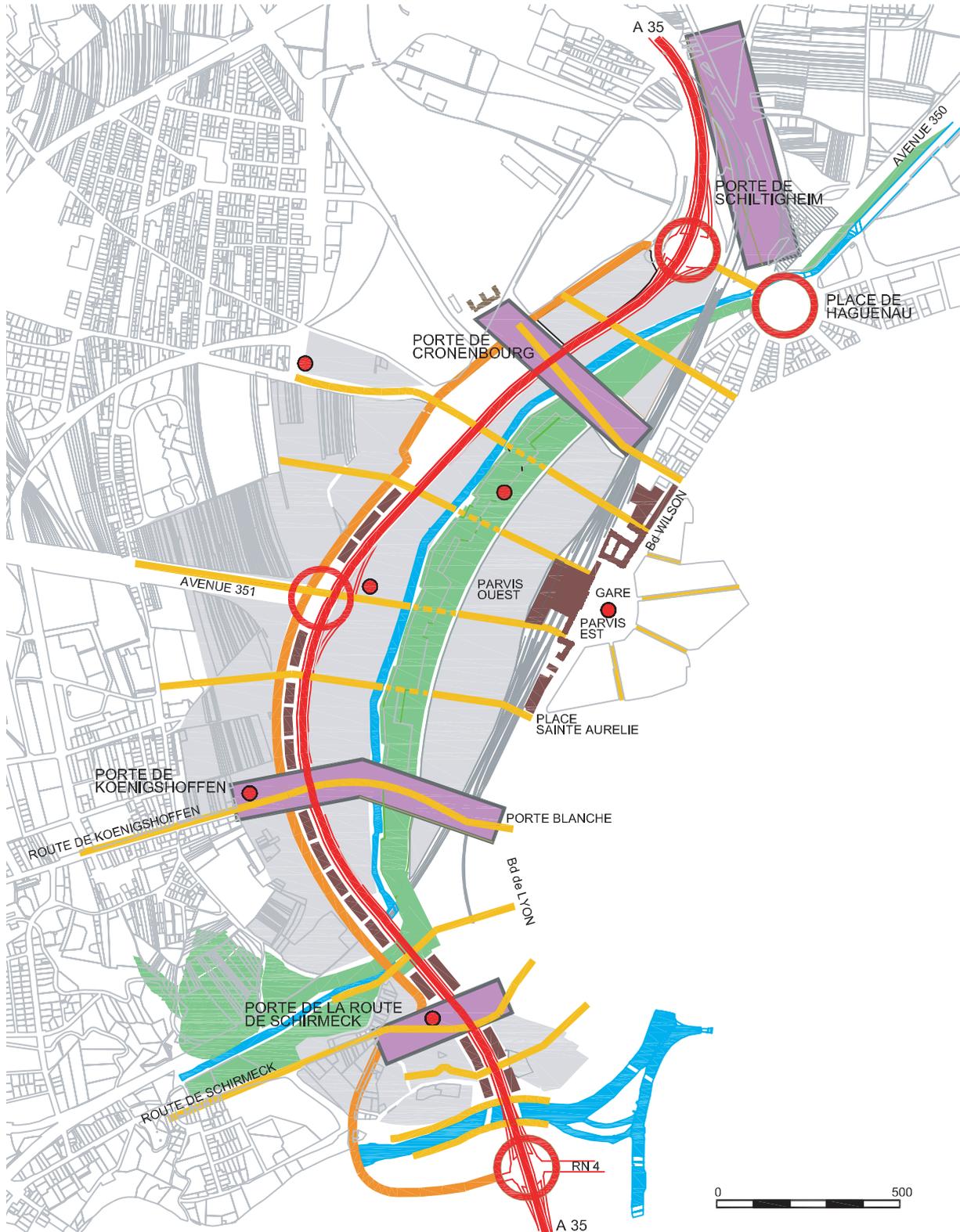


DDE/SGT/ELT 16.01.1996

Scénario B des réflexions DVA - PDU.

# REQUALIFICATION URBAINE DE L'A35

Esquisse 3



## SIGLES ET EXPLICATIONS SUR LES PARTICULARITÉS ALSACIENNES

ADEUS	Agence de Développement et d'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise
ASPA	Association pour la Surveillance et l'Étude de la Pollution Atmosphérique en Alsace
Cronenbourg	Commune limitrophe devenue quartier. Célèbre par la brasserie historique qui a germanisé le nom. Devenue point noir du fait des thromboses à répétition sur l'A35.
CTS	Compagnie des Transports Strasbourgeois. Le Tram, démonté dans les années '60, a été remis sur les rails en 1989 par la municipalité socialiste, en alternative au VAL prévu par la mandature précédente pour des raisons de coûts et de circulation routière en surface. Dessert la gare et le centre de Kehl avec un bus régulier.
CUS	Communauté Urbaine de Strasbourg regroupe 28 communes et utilise la même administration que la Ville de Strasbourg
DNA	Dernières Nouvelles d'Alsace. Quotidien d'excellente facture au format dit berlinois (47 cm x 32 cm 4 fascicules : international, sport, région, local –18 versions-). Commercialise une version allemande où le tiers des articles (de fond) sont traduits. Nouvelles = Nachrichten qui signifie aussi renseignement traduit en anglais par « intelligence » : Les lecteurs des DNA sont donc plus intelligents ! CQFD
DRE	Héritière des Ponts et Chaussées ; a, depuis, ajouté les rond-points.
Droit local	Spécificités locales héritées de l'annexion de 1870-1918. On peut citer un livre foncier quasi numérisé, une banque coopérative le « Crédit Mutuel », une gestion cynégétique efficace, le droit à la faillite personnelle qui a servi de modèle à la loi française, une sécurité sociale bénéficiaire ... Les notaires parlent de « vieille » France, les Alsaciens des « français de l'intérieur » car ils avaient été rejetés à l'extérieur de la communauté française à Bordeaux le 1 <sup>er</sup> mars 1871, ce qui a provoqué la mort du député-maire Küss par arrêt cardiaque. « hergeloffene » Un de l'intérieur (un peu péjoratif)
Elsässisch	Capacité d'une minorité à être biculturelle. Louis XIV avait imposé le « simultaneum » partage du lieu de culte entre différentes confessions. Il est toujours en vigueur en de nombreux endroits. Le dialecte « allamanique » n'est pas parlé partout. Le « welche » (dialecte franc) est propre aux vallées de Schirmeck et Kaysersberg où les habitants sont d'origine jurassienne suisse après les massacres de la guerre de trente ans. Donc on trouve en Alsace un sens élevé du respect de l'autre et du compromis avec, en corollaire, entre autres, un TGV en retard de trente ans et un réseau autoroutier incomplet !.
Eurodistrict	Strasbourg-Ortenau. Il comprend la Communauté Urbaine de Strasbourg, l'Ortenaukreis ainsi que ses 5 grandes villes que sont Achem, Kehl, Lahr, Oberkirch et Offenbourg. Le Livre Blanc de la région transfrontalière a été rédigé en 2004.
<a href="http://gcovaldenheim.free.fr">http://gcovaldenheim.free.fr</a>	Site Internet complémentaire du site officiel <a href="http://www.gco-strasbourg.org">http://www.gco-strasbourg.org</a>
Kochersberg	Patrie de la Flammekueche (tarte flambée), Poumon de Strasbourg, Terre de loess fertile, peut être la meilleure terre agricole de France. Peuplé d'irréductibles insensibles à la beauté d'une éventuelle autoroute .
Rhin	N'a jamais été une frontière avant le 19 <sup>ème</sup> siècle. L'ennemi est le Souabe pas le Badois. L'évêque de Strasbourg avait des possessions en rive droite et les nobles allemands en Alsace. La vraie rivière alsacienne est l'Ill.
SMART	Modèle d'usine à proscrire car les halls de stockage sont remplacés par des quais en bout pour les remorques ayant un accès direct aux chaînes de montage. Cela impose que le trafic automobile soit « impacté » par les « flux tendus » de ce mode d'approvisionnement.
Strasbourg	Place-forte militaire essentielle pour les romains (dont la capitale se situait à Brumath) et Louis XIV. Dispose (ou disposait) de grands glacis militaires et d'un port militaire. A longtemps englobée Kehl sur la rive droite (vidée manu militari de ses habitants allemands de 1945 à 1954 pour reloger des strasbourgeois).
TTK	Transport Technologie Consult-Karlsruhe GmbH Entreprise franco-allemande de conseil (plusieurs études sur Strasbourg) <a href="http://www.ttk.de/fr/references.php">http://www.ttk.de/fr/references.php</a>
VLIO	Voie de Liaison Intercommunale Ouest parallèle au Sud du tracé prévu de l'A355. Évitera les centres des villages saturés par un trafic pendulaire.