

OPINION Contournement routier de Strasbourg

# GCO : les enjeux politiques

Au-delà des enjeux techniques, le débat autour du GCO (Grand Contournement ouest de Strasbourg) est un enjeu de gouvernance entre les collectivités.

PAR MARTINE ARNOLD (\*)

L'annonce d'un abandon du GCO n'est une bonne nouvelle ni pour la CUS, ni pour le Bas-Rhin, ni pour la région. Même si le projet Vinci était discutable sur bien des aspects – notamment de consommation de terres agricoles – le retrait par le gouvernement est précipité.

## L'A35 est une des voies les plus chargées de France

La situation aujourd'hui frôle l'apoplexie. Avec 164000 véhicules/jours à hauteur de Cronembourg, l'A35 est une des autoroutes les plus chargées de France. Des entrées d'agglomération bloquées le matin et le soir sont le signal d'un dysfonctionnement complet de tout le système de transport autour de l'agglomération.

Le discours des opposants au projet est que le GCO n'absorbera qu'une faible partie de ce trafic, étant une infrastructure à péage. Sans doute, ce raisonnement est en partie exact dans le contexte actuel. Mais c'est oublier que seule la réalisation de ce contournement permettrait le nécessaire réaménagement de la rocade ouest (A 35) dans la traversée de la CUS.

S'il n'y a pas de trajet alternatif – et il n'y en aura pas non plus côté Est en raison de la présence du Port aux Pétales – on ne peut guère envisager de réserver sur l'A 35 une voie au transport en commun et au co-voiturage. Transformer l'A35 en boulevard urbain est la solution, mais compte tenu du volume de trafic qu'elle accueille, cette solution est irréaliste en l'état.

## L'exemple de la RN4

L'exemple de la RN4 est caractéristique : on a pu compter sur la rocade sud et la voie interport pour la décharger et en faire un boulevard urbain, mais les trafics accueillis sans commune mesure. Compte tenu des niveaux de trafic observés, les seules mesures incitatives de développement des transports collectifs ne sont pas à l'échelle du problème, et n'intègrent pas le transport de marchandises.

L'interdépendance du développement de la CUS et du Bas-Rhin est l'enjeu majeur de ce projet. Depuis près de vingt ans les jeunes actifs de la CUS quittent l'agglomération pour aller construire et s'installer dans les communes rurales du Bas-Rhin. Entre les derniers recensements, ce sont les communes de moins de 2000 habitants qui ont connu la plus forte croissance de population.

Outre une consommation foncière considérable, cette diffusion de population génère une forte augmentation du trafic et ceci malgré la très positive augmentation de la desserte TER. Mais tout le territoire n'est pas maillé par la desserte ferroviaire et de plus, aller du nord au sud de la CUS par des TER omnibus n'est pas possible aujourd'hui sans changer de train et souvent de quai en gare de Strasbourg. Vendenheim – Lipsheim ou Brumath – Erstein le matin et le soir est décourageant pour l'usager. Conclusion, il prend sa voiture. Il reste donc des marges de progression de l'offre TER avec le



Mobilisé contre le GCO. PHOTO DNA ARCHIVES - MICHEL FRISON

futur matériel roulant et en densifiant les circulations, notamment traversantes. Cette politique est indispensable, mais on reste loin du compte : sortir par la desserte TER 30 à 40000 véhicules du trafic est un objectif irréaliste compte tenu des capacités du réseau ferroviaire le matin et le soir. Cette interdépendance est tout aussi forte sur le plan économique. Faute de place dans la CUS, on a développé hors CUS depuis une vingtaine d'années des zones d'activités importantes qui seraient précisément desservies par le GCO : de Brumath à Erstein en passant par toutes les zones de la plaine de la Bruche, Duppigheim, Duttlenheim, Ernolsheim sur Bruche et même Molsheim, voire Obernai.

## Le transit des poids lourds

Les entreprises qui y sont implantées ont besoin d'une desserte marchandise qui fonctionne. Aujourd'hui, les camions passent à 1500m de la cathédrale de Strasbourg. Ces entreprises, tout comme celles de la CUS et celles qui ont besoin d'accéder aux installations portuaires en venant du nord sont asphyxiées par les embarras de circulation.

Ce sont ces entreprises qui nourrissent le développement tertiaires des services aux entreprises présentes dans la CUS. Or la forte réduction des effectifs industriels ces dernières années dans toute la région impose plus que jamais de préserver les entreprises existantes et leur redéploiement futur. L'absence d'un contournement pénalise ainsi la CUS et le Bas-Rhin.

Le transit des poids lourds du fait de la Maut allemande aggrave encore la situation et focalise l'agacement des usagers matin et soir. On se demande d'ailleurs pourquoi, six ans après la mise en œuvre de la Maut, la taxe française n'est toujours pas en place malgré les annonces.

## Les normes de pollution

Même si l'achèvement du réaménagement de l'A5 sur la rive droite donnera un peu d'air, il est évident que l'économie fortement exportatrice de nos voisins allemands va encore et toujours générer du trafic. Même en payant, ils seront là, et l'incantation au développe-

ment du fret ferroviaire ne changera pas les données, tout au plus pourra-t-on écrier le développement. Seule la réalisation du GCO permettra de prendre des mesures de limitation du trafic poids lourd de transit sur l'A 35, qui ne seront pas possible s'il n'y a pas d'alternative.

Les risques pour la santé de tous les habitants à proximité de l'infrastructure deviennent considérables : le Plan de Protection de l'Atmosphère montre que la CUS dépasse année après année les normes de pollution, au point d'interdire bientôt l'implantation d'équipements pour des populations sensibles. Mais quelles mesures pour la population existante ? Réduire la vitesse à 90km/h a été une bonne mesure. Il faudra sans doute en arriver à 70km/h certains jours en fonction de la situation météo. Le paradoxe aujourd'hui est que moins on avance, plus on pollue : les embouteillages jour après jour rendent illusoire toute stratégie de réduction des nuisances ce qui est dramatique compte tenu de la densité de la population concernée et de la présence d'équipements « sensibles » à proximité immédiate des échangeurs (l'école maternelle de la Porte de Schirmeck par exemple).

L'heure de pointe dure 2h30 le matin et plus de trois heures le soir. En journée le moindre incident se traduit par des heures de ralentissement. Tout le progrès technique de réduction des nuisances par véhicule est annulé par le volume de trafic. Où en serons-nous dans dix ans si l'économie redémarre ?

## Une meilleure fluidité du trafic

Compte tenu de la configuration du fossé rhénan avec ses nombreuses journées sans vent, une meilleure fluidité du trafic sera bénéfique à la qualité de l'air de l'ensemble du territoire. L'enjeu « qualité de l'air » est le véritable enjeu d'environnement du projet. En résumé, la situation actuelle est préjudiciable à toute la « performance du territoire », de la CUS et du Bas-Rhin et à la santé des habitants.

L'un des principaux reproches fait au GCO porte sur la consommation foncière de terres agricoles. C'est une vraie question qui s'est posée lors de l'enquête publique, un projet alternatif représentant une moindre con-

sommation de terrains n'a pourtant pas été retenu, au bénéfice d'un concessionnaire soit disant en mesure de trouver le financement ! Il est cependant pour le moins étonnant de voir les mêmes acteurs locaux qui ont favorisé pendant des années le développement des lotissements – aujourd'hui à l'origine d'une bonne partie du trafic – défendre désormais les terres agricoles. La consommation foncière du projet représente entre un tiers et la moitié de la consommation foncière annuelle en Alsace.

## Des mesures de restriction du transit

Les enjeux économiques directs du projet méritent d'être rappelés. Est-ce que la fréquentation projetée a été à l'origine des difficultés à rassembler le financement ? C'est possible, on n'a pas beaucoup entendu jusqu'à l'annonce finale de caducité de la procédure. C'était peut-être aussi une stratégie de renégociation, puisqu'en somme les données étaient connues au moment de la consultation. Mais si le réaménagement de l'A 35 était annoncé avec des mesures de restriction du transit, la rentabilité d'un GCO s'en trouverait améliorée. Et 750 millions d'investissement, dont une bonne partie retomberait localement ne doivent pas être négligés dans la situation économique actuelle. Sans parler du gâchis des millions de crédits d'étude engloutis depuis 20 ans par le projet en cas de non-réalisation.

Les enjeux politiques du projet soulignés par tous interrogent. Quelle politique ? La gauche serait-elle -nationalement et localement – défavorable au projet ? On sait que Jean-Marc Ayrault a consacré son énergie à compléter un très efficace grand contournement de Nantes, autoroute circulaire avec un grand nombre d'échangeurs, et le développement de l'agglomération est exceptionnel depuis quelques années. Pratiquement toutes les métropoles françaises de gauche comme de droite (pour Tulle je ne connais pas les éléments...) ont lutté pour éloigner le trafic de leur centre urbain et des concentrations de population et pour que leurs entreprises puissent fonctionner.... Et c'est JC Gayssot, ministre des transports communiste, qui a lancé la concession du viaduc de Millau, investissement qui a

donné un nouveau souffle à toute sa région. Enfin, j'ai peine à croire qu'un accord PS - Verts puisse se faire sur le dos de la santé des 300000 habitants directement exposés aux particules fines, aux COV et aux NOx dans l'agglomération.

## Un enjeu de gouvernance

C'est plutôt un enjeu de gouvernance. Il importe que les grandes collectivités se parlent, globalement des enjeux d'aménagement de la CUS, du Bas-Rhin et de l'Alsace. Il faut qu'une solution raisonnable soit trouvée à court terme.

Il n'est plus temps aujourd'hui d'imaginer une « schnaps idée » de voie souterraine – compter trente ans d'études et de tergiversations, de transport en commun semi-circulaire – dont nous aurons besoin de

toute façon-, de relance du tram-train et du TSPO du Kochersberg – attendus et nécessaires, tout comme la VLIO.

Il est surprenant que l'Etat ne se sente pas plus concerné par le développement de la seule agglomération et région du grand-est encore en croissance démographique.

Après les législatives, nos grands élus auront la responsabilité de mettre les éléments techniques et financiers sur la table, de voir si ce projet peut être renégocié ou si une autre consultation devait être relancée, de rediscuter avec le gouvernement et de s'assurer du lancement du projet éventuellement amendé. ■

M. A.

► Consultante en aménagement du territoire

## CHRONIQUE Humeur

### On va gagner ! On va gagner !



Il arrive ! Il arrive l'Euro 2012. Le sport va bientôt régner en maître sur nos images cathodiques. Comme tous les étés.

Le Foot, le Tour de France, les Jeux olympiques et autres Loebiadés vont envahir les écrans géants LCD ou plasma. Derrick, Miss Marple, Allison Medium mais aussi les bimbois de Desperate Housewives ou des Feux de l'Amour pourront aisément se tremper les fesses dans des spas indonésiens en attendant de reprendre du service quand la bise sera venue. L'été, c'est la télé pour les hommes. Pour leur permettre de regarder le sport qu'ils ne font pas pour des raisons d'emploi du temps qui explose ou qu'ils ne font plus pour des raisons d'arthrose.

## Tout est fin prêt

Tout est fin prêt dans les chaumières. Le nouveau canapé – cuir pleine fleur blanc – a été mis en congé sous les draps blancs un peu mités de même. Il a cédé sa place à la vieille banquette en skaï rouge « spécial championnats de foot », un siège idoine, prêt à amortir les soubresauts rageurs des fans de foot, prêt à se laisser maculer par les sauces rouges de la schnell-gastronomie, par les gouttes gluantes de la bière et par le sang coulant du nez des spectateurs hypersensibles qui expriment leur désarroi par un flux d'hémoglobine d'origine nasale.

Les livreurs de pizza ont huilé les chaînes de leurs mobylettes et ont installé leur GPS, les grandes surfaces vendent les packs-fans comprenant la panoplie totale du télé-wurm de base : un drapeau, un cubitainer de bière, des saucisses déjà grillées sous vide et un dra-

peau. La couleur du drapeau est au choix. Les directeurs des hypermarchés font semblant d'ignorer le chauvinisme exacerbé des supporters du ballon national. Ils oublient que le mouvement skinhead et sa philosophie pour crânes rasés sont nés dans les tribunes des stades de foot. Mais ne mêlons pas la politique au sport ! Il y a des officines pour cela dans les ministères et les mairies.

Qui va gagner ? Les questions sont posées aux voyants, marabouts, médiums et autres tarologues avec pignon sur rue. Les réponses varient. Il y a autant de réponses que de mages consultés. Il y a de bien un qui aura raison. Sinon ils pourront dire « errare humanum est », l'erreur est humaine.

## Après Paul le poulpe

Pour pallier les incertitudes des prédictions humaines, nos voisins germains s'en remettent à la prédiction animale. Pour la mission de déclarer avant le Schluss-Schuss qui sortira vainqueur de l'euro 2012, on s'en remet aux animaux. « Tier sind neutral » (Les animaux sont neutres). Il y avait Paul le poulpe pour la WM. Après sa disparition brutale, on fait un casting serré pour lui trouver un successeur. Il y avait un sanglier en lice et une chouette. Hélas le sanglier bouffe dans les deux râteliers mis en sa présence réduisant ainsi les matchs de l'Euro à une kyrielle de matchs nuls... et la chouette est caractérielle. elle ne mange pas dans les écuelles prévues à cet effet. La Germanie Supérieure s'en remet donc au museau de « Yvonne die Kuh », la vache Yvonne, cette vache fugueuse qui a défrayé la chronique teutonne pendant ses 3 mois de cavale.

L'euro est injuste. Pendant que Otto das Schwein est débité en rondelles pour faire de la Fussballwurst, pendant que l'âne Henri passe dans les broyeuses pour alimenter en saucisson les types vautrés sur des canapés en skaï rouge, Yvonne la vache sera nourrie deux trois fois par jour. Elle aura de la nourriture dans deux auge. Elle devra juste choisir l'auge de l'Ukraine ou celle du Portugal, celle de la Pologne ou celle de la Mannschafft. Confucius dit « Et si elle ne bouffe pas, les matchs se jouent quand même ? »