

# **GCO NON MERCI**

## **Pourquoi il faut dire NON au GCO ?**

Il est de notre devoir de dire NON AU GCO pour trois motifs essentiels :

### **1) Le GCO ne résout pas le problème de l'accès à Strasbourg**

On ne peut pas nier la difficulté d'accéder à Strasbourg, le matin entre 8h et 9h, en particulier les mardis et les jeudis. Mais, le contournement de Strasbourg ne règle en rien la question de l'accès à Strasbourg. Les études d'un organisme indépendant, le TTK a montré que la difficulté provient principalement du cisaillement des flux de circulations Nord Sud et Est-ouest, certains véhicules se retrouvent sur le périphérique de Strasbourg pour quelques centaines de mètres seulement.

Lors de la flambée du prix du pétrole en 2008, on a pu observer une baisse de la circulation automobile. On peut prévoir que dans les prochaines années, les cours du pétrole risquent à nouveau de fortes augmentations, et parallèlement un probable baisse du trafic.

Il s'agira d'une autoroute à péage, avec un seul échangeur sur son parcours, en-dehors de l'entrée et de la sortie de ce tronçon de 24 km. Les riverains ne pourront pas l'utiliser.

### **2) Le GCO n'est pas un investissement qui intègre le développement durable et les contraintes environnementales.**

Sans aller jusqu'aux recommandations d'Al Gore qui considère que tout nouveau chantier doit être envisagé dans une perspective du respect de l'environnement et de la lutte contre le réchauffement climatique, on ne peut plus ignorer l'impact du transport sur route avec la pollution qu'il entraîne. L'Alsace est une petite région comprise entre Vosges et Forêt Noire, très sensible aux pollutions atmosphériques.

L'augmentation de la capacité routière pourrait attirer encore davantage le trafic international des PL, et un report des autoroutes allemandes vers ce côté du Rhin.

D'autre part, la flore et la faune subirait des pertes considérables, par exemple dans la vallée de la Bruche, sans compter le Grand Hamster d'Alsace dont l'habitat naturel se trouve sur le tracé ; c'est un animal protégé par la convention de Berne au même titre que l'ours de Pyrénées par exemple.

### **3) Le GCO va prélever une surface considérable de terres agricoles des plus fertiles dans le Kochersberg,**

Chacun a conscience que la première priorité de l'humanité, est de se nourrir correctement. La construction d'une autoroute dans ce « jardin » qu'est le Kochersberg entraînera des effets irréversibles. La flambée des cours du blé en 2008 a démontré le besoin vital de production agricole y compris sur notre territoire national.

Le Kochersberg sera coupé en deux, certaines communes perdront des champs de céréales, ou des vergers, d'autres des espaces boisés ou des prairies. De nombreux chemins ruraux seront coupés ce qui entraînera perte de temps et déplacements supplémentaires pour les agriculteurs.

## Quelles sont les solutions pour se passer du CGO ?

### 1) A court terme

Il serait possible de libérer de l'espace sur l'autoroute existante autour de Strasbourg, en interdisant par un arrêté préfectoral la circulation des PL qui relient Madrid à Berlin ou Rome à Bruxelles et qui se croisent à Strasbourg, entre 7h30 et 9h30 et entre 17h et 19h. Autoriser ces PL à circuler pendant 20h sur 24h, mais leur interdire de circuler aux heures de pointe. Ne seraient concernés que les PL en grand transit. Cette mesure, simple, gratuite, pourrait rapidement être testée. Les sociétés de logistique et de transport seraient capables de réguler les déplacements de leurs véhicules entre les points de départ et d'arrivée, en utilisant les outils de géolocalisation embarqués dans ces camions.

### 2) A moyen terme

Eviter les cisaillements entre les flux Est-Ouest et Nord-Sud sur l'A35 par la construction d'un passage supérieur et d'une voie dédiée au trafic local, en parallèle de l'A 35. Ce projet a été étudié par le DRE, il est tout à fait envisageable.

Le mise en œuvre des transports en commun apportera une réduction du nombre de voitures. Une circulation cadencée, tous les quarts d'heures, de tram train, ou de bus en site propre améliorera fortement la situation. La construction d'un TSPO vers Marlenheim et vers Truchtersheim, via Stutzheim-Offenheim apportera un allègement du trafic routier venant de l'Ouest.

L'électrification des lignes SNCF Strasbourg Haguenau et Strasbourg Molsheim, et la mise en place de véritables trains navettes répondraient aux besoins des personnes qui travaillent à Strasbourg.

La mise en place d'un péage autoroutier, comme en Allemagne, pour les P.L. serait de nature à éviter de transférer le trafic de l'autoroute allemande vers le coté français

### 3) A long terme

La construction d'un véritable périphérique autour de Strasbourg, en bouclant l'A35 à l'Est de Strasbourg allègerait le demi-périphérique existant.

La mise en place de Tram-Train, vers les principales communes du département, toujours avec un cadencement régulier et au moins tous les quats d'heure, serait une alternative qui a déjà fait ses preuves à Bâle, à Karlsruhe ou encore à Heidelberg pour ne citer que les villes les plus proches.