

DOSSIER DE PRESSE

**CABANE
ANTI-GCO**

24/06/2014



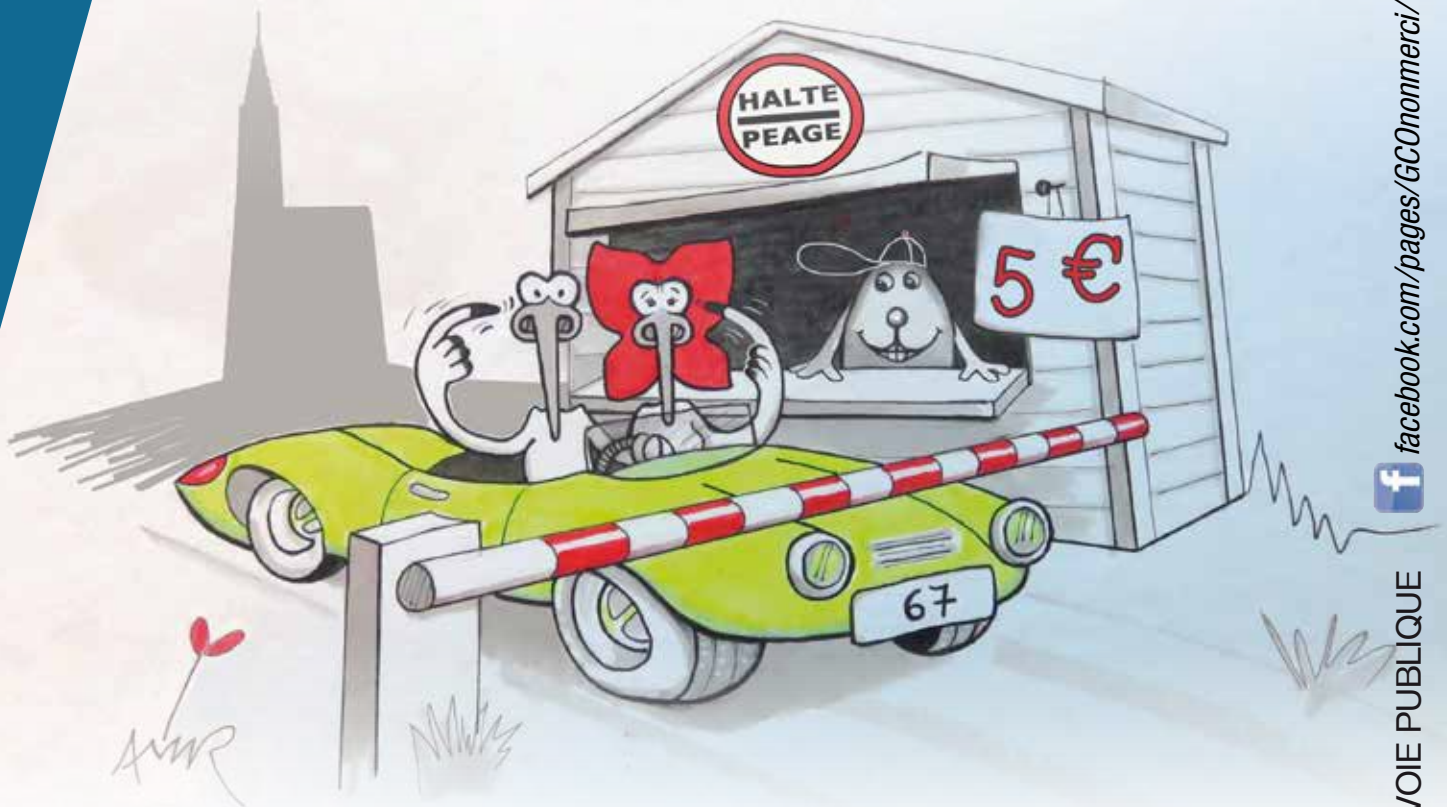
INAUGURATION

CABANE ANTI-GCO*

* GRAND CONTOURNEMENT OUEST DE STRASBOURG

28 SAMEDI 10:30
JUIN 2014

**ROND-POINT
ENTRE DUPPIGHEIM
ET DUTTLENHEIM
D392-D111**



VENEZ SOUTENIR LE COLLECTIF GCO* NON MERCI
COMPOSÉ D'ÉLUS, D'ASSOCIATIONS, D'AGRICULTEURS ET DE SIMPLES CITOYENS

Pour en savoir plus <http://actus.alsacenature.org/?p=52550>

Aidez-nous à financer les cabanes <http://goo.gl/gaonCC>

facebook.com/pages/GCOnonmerci/1450769005164192

NE PAS JETER SUR LA VOIE PUBLIQUE

GCO = TOUJOURS PLUS !

+ DE CAMIONS, + DE BOUCHONS, + DE POLLUTION !

Toutes les études le montrent : le GCO, à péage, ne soulagera pas le trafic dans l'agglomération strasbourgeoise. Pour qu'il soit rentable, il faut au contraire augmenter encore les bouchons en transformant l'actuelle A35 en boulevard urbain. Avec le GCO, le trafic global et notamment de camions augmentera et donc la pollution !



Refusons le sacrifice inutile de 300 ha de terres fertiles !

De trop nombreux élus et décideurs se couchent devant des lobbies très puissants (BTP, CCI), certains allant même jusqu'à trahir leurs convictions maintes fois exprimées. Ne soyons pas fatalistes et résignés : si tous ceux, nombreux, qui ont compris que le GCO n'est pas une bonne réponse, se mobilisent, le GCO ne pourra jamais se faire.

Il est temps de rentrer en résistance et d'exiger l'abandon de la mauvaise solution qu'est le GCO au profit des bonnes solutions de mobilité.

INSTALLONS DES CABANES ANTI-GCO* ET OCCUPONS LE TERRAIN POUR DIRE NON AU GCO* !



<https://goo.gl/maps/jiH93>

GPS : 48 31 27 N - 07 35 02 E

TRAIN + VÉLO

DÉPART
STRASBOURG GARE **9H25**

ARRIVÉE
DUPPIGHEIM

9H40

La ville en débat GCO :

« Des remèdes qui sont pires que le mal »

Article DNA publiée le 08/04/2014

Luc Huber (*) réagit aux propos du Dr Schmoll, médecin ORL, concernant la pollution de l'air et le GCO (courrier des lecteurs du 6 avril 2014).

« Dans son courrier des lecteurs du 6 avril 2014, le Dr Schmoll exige le GCO, estimant qu'il serait la solution « miracle » aux problèmes de santé liés à la pollution atmosphérique dans l'agglomération strasbourgeoise. Ce médecin est certainement un bon spécialiste des problèmes respiratoires, mais pour le reste, il est victime de la désinformation que les puissants lobbies pro-GCO entretiennent depuis des années. Mentir aux gens pour satisfaire des intérêts particuliers, comment un médecin peut-il se laisser prendre à ce piège grossier ?

Tout d'abord, au nom de quelle éthique, de quelle déontologie, un médecin peut-il demander d'exporter une part de la pollution ailleurs, tout en augmentant la pollution globale ? Car c'est bien ce qui se passe quand on demande de régler par un aménagement routier des problèmes qui ont pour cause l'excès de trafic routier.

« Bouchons permanents garantis... »

Concernant le GCO, c'est encore pire, puisqu'il ne permettra même pas de diminuer la pollution dans l'agglomération strasbourgeoise. En effet, l'étude des tableaux du rapport du Conseil général de l'environnement et du développement durable nous montre que la soi-disant meilleure solution (nommée GCO + PDU) et qui a été relancée en novembre dernier ne ferait baisser le trafic sur l'actuelle A35 que de 3,8 % par rapport au trafic de 2010 et l'augmenterait aux heures de pointe.

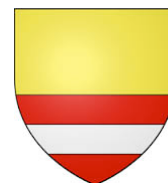
Cette A35 serait transformée en boulevard urbain, ce sera donc des bouchons permanents garantis. C'est d'ailleurs la condition même de la rentabilité du GCO : Strasbourg doit rester engorgé pour inciter les véhicules à emprunter par dépit un contournement à péage. Si on ajoute à cet accroissement prévisible de la congestion sur l'actuelle A35, le fait que le GCO induira un trafic de 14 000 véhicules/jour supplémentaires sur l'autoroute de Haute-pierre, déjà saturée aux heures de pointe, on ne voit vraiment pas comment le GCO pourrait diminuer la pollution dans l'agglomération. D'ailleurs, les organismes spécialisés sur la pollution atmosphérique (Aspa, Appa) n'ont jamais soutenu que le GCO réduirait celle-ci.

Quand allons-nous arrêter de fantasmer sur des pseudo-solutions, sur des remèdes

qui sont pires que le mal, et mettre en place les solutions efficaces, qui agissent vraiment sur la cause du problème ? Elles sont connues, elles s'appellent « diminution de la part du diesel », « écoredevance poids lourds en Alsace », « diminution du trafic auto-soliste des usagers pendulaires domicile-travail aux heures de pointe » et également aménagements de génie civil sur l'A35 pour empêcher le trafic radial de venir cisailer le trafic de passage, causant ainsi les bouchons. C'est pour le moins étonnant que le Dr Schmoll ne demande aucune de ces mesures efficaces face au problème sanitaire qu'il soulève et que nous partageons tous.

Oui, le Kochersberg serait prêt à un sacrifice s'il permettait vraiment de soulager l'agglomération strasbourgeoise et d'améliorer la qualité de vie de ses habitants. Non, le Kochersberg ne peut accepter le sacrifice inutile de 280 ha de ses terres fertiles, pour réaliser un aménagement qui ne ferait qu'aggraver les problèmes qu'il est censé résoudre. »

(*) Luc Huber est animateur du collectif GCO Non Merci, maire de Pfettisheim.



APPEL DES MAIRES POUR LES MOBILITÉS COHÉRENTES

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

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

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

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

- extension des lignes de tram, avec des parkings-relais accessibles avant la zone des bouchons
- poursuite de la politique de cadencement des TER
- création de nouvelles lignes de transport collectif en site propre
- projets de bus à haut niveau de service
- amélioration du réseau 67, avec notamment des couloirs prioritaires pour les bus sur les radiales, en priorité dans les secteurs encombrés
- renforcement de « l'intermodalité » et des correspondances
- tarification intermodale et système d'information multimodal
- pistes cyclables sécurisées et en site propre
- incitation au co-voiturage
- utilisation de véhicules mieux adaptés au besoin du déplacement domicile-travail (2, 3 ou 4 roues, de faible puissance, à une ou deux places, électrique ou à très faible consommation de carburant, moteur diesel proscrit...)
- aménagement du territoire rapprochant l'emploi de l'habitat ...

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

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

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

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

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

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

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

(1) Etat, Conseil Régional d'Alsace, Conseil Général du Bas-Rhin, Communauté urbaine de Strasbourg, communes, milieux économiques, agricoles et associatifs

Rapport d'expertise du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable: Synthèse trafics

1. Tableau trafic 2010 (page 32) sur l'actuelle A35 (4 points ABCD répartis le long de la section urbaine)

En ces points, le trafic moyen journalier annuel (TMJA) et les trafics horaires aux heures de pointes du matin et du soir sont les suivants :

	TMJA 2010		HP du Matin			HP du Soir		
	Total	dont PL	sens N → S	sens S → N	total	sens N → S	sens S → N	total
A	133 000	13 000	5 166	4 198	9 364	4 192	5 239	9 431
B	180 000	13 600	6 521	6 477	12 998	6 575	5 666	12 241
C	167 000	13 300	6 578	5 827	12 405	5 671	5 639	11 310
D	140 000	12 700	4 923	5 599	10 522	5 305	4 085	9 390

(Le pourcentage de PL est homogène pour les points de mesure et varie de 8 à 10 %)

2. Tableau trafic prévisionnel 2025, scénario GCO seul, à péage (page 40)

	TMJA		HP du Matin			HP du Soir		
	Total	dont PL	sens N → S	sens S → N	total	sens N → S	sens S → N	total
A	132 538	10 798	5 826	4 920	10 746	4 446	5 981	10 427
B	183 028	12 456	7 448	8 163	15 611	6 821	6 508	13 329
C	179 131	13 112	7 743	7 697	15 440	6 212	7 171	13 383
D	148 755	11 733	5 634	6 981	12 615	6 277	5 127	11 404

Tableau 3 : Situation 2025 de référence avec GCO à péage

3. Tableau trafic section prévisionnel 2025, scénario PDU + GCO à péage (page 41)

	TMJA		HP du Matin			HP du Soir		
	Total	dont PL	sens N → S	sens S → N	total	sens N → S	sens S → N	total
A	125 598	10 405	5 370	4 504	9 874	4 414	5 408	9 822
B	168 260	12 352	6 818	7 455	14 273	6 445	5 806	12 251
C	166 025	12 858	7 073	6 989	14 062	5 811	6 567	12 378
D	136 710	11 159	4 931	6 262	11 193	5 699	4 838	10 537

Tableau 4 : Situation 2025 de référence avec mesures renforcées du PDU et GCO

4. Evolutions des trafics sur l'actuelle A35 entre 2025 et 2010 (moyenne A+B+C+D en vh/j)

	TMJA	év/ 2010	dont PL	év/2010	total HP matin	év/2010	total HP soir	év/2010
Trafic 2010	155 000		13 150		11 322		10 593	
2025 GCO seul	160 863	+3,8%	12 025	-8,6%	13 603	+20%	12 136	+14,6%
2025 GCO+PDU	149 148	-3,8%	11 694	-11%	12350	+9,1%	11 247	+6,24%

5. Prévision de trafic GCO (page 41 et 52)

- Pour ce qui concerne le trafic sur le GCO, celui-ci est estimé, quel que soit le scénario, entre 26 000 et 30 000 véhicules par jour dont 4 700 à 5 200 PL.

6. Remarques :

- Le scénario : "GCO+PDU" conduit en 2025 à une baisse du trafic de 3,8 % par rapport à 2010. Le même calcul effectué aux heures de pointe donne 20% et 15% d'augmentation de trafic ! Le trafic supplémentaire du fait du GCO par rapport à un scénario 2025 sans GCO sera de + 4 157 vh/j et de + 1 465 PL/j !
- Transformer (pour 200M€ d'argent public!) l'A35 en bld urbain alors même que le trafic 2025 reste à 149 148 v/j ne semble pas très réaliste et ne fera qu'augmenter la congestion.
- Le GCO déversera en outre 14 000 v/j en plus sur l'autoroute de Haute-pierre, déjà saturée aux heures de pointe (DRE "dossier pour un débat" 1999, page 86).
- Effets sur la pollution de l'air ? Avec une baisse de trafic journalier de seulement 3,8% sur l'A35, une augmentation du trafic et de la congestion aux heures de pointe, une augmentation du trafic sur l'autoroute de Haute-pierre de 14 000 vh/j, on ne voit pas comment la pollution pourrait baisser dans l'agglomération strasbourgeoise. Elle augmentera bien évidemment dans la zone "GCO" et, du fait de l'induction de trafic supplémentaire, la pollution globale augmentera dans le Bas-Rhin.

La ville en Débat Association ASTUS

Quel avenir pour les transports en commun ?

ASTUS, par la voix de son président François Giordani, rappelle aux élus de la CUS leurs engagements pris pour les transports en commun. C'était en juillet dernier...

Les projets de transports en commun en site propre

« Les futures extensions de la ligne A vers le centre d'Illkirch et de la ligne D en direction de Kehl ont été lancées au début de cette année et ASTUS (Association des usagers des Transports Urbains de l'agglomération Strasbourgeoise) s'en félicite. Elle soutient également le prolongement de la ligne E, jusqu'à Robertsau Sainte-Anne, qu'elle juge le plus pertinent, en connexion avec un Bus à Haut Niveau de Service en direction de la station Observatoire.

Pour ASTUS, il est primordial de lancer dans des délais courts le chantier du tram sur fer en direction de Koenigshoffen. Cette nouvelle ligne permettra une connexion au niveau du terminus Poteries avec la ligne D et la création à terme de liaisons vers le terminus Parc des Sports et vers Wolfisheim.

En parallèle, ASTUS réaffirme la nécessité d'entreprendre, sans tarder et en même temps, la réalisation de la ligne de tram sur fer vers le nord jusqu'à Bischheim (carrefour Burger/Périgueux). Ce tram est à mettre en correspondance :

- Avec la ligne de bus G prolongée depuis l'Espace Européen de l'Entreprise
- Avec une nouvelle ligne de bus rapide, bénéficiant de couloirs réservés aux endroits utiles et de la priorité garantie aux carrefours, en direction de la zone commerciale nord et du pôle d'échange multimodal de la gare de Vendenheim, et ce dès la première phase. À plus long terme, la démarche vers la transformation en une ligne de transport en commun en site propre en direction de la gare de Vendenheim doit être poursuivie.

ASTUS rappelle que nos élus ont voté pour la réalisation de ces deux projets de lignes nouvelles lors du conseil communautaire du 12 juillet 2013.

L'année 2014 doit être celle du bus

ASTUS encourage au renforcement et au développement de couloirs de bus et de priorités aux carrefours, notamment sur les grands boulevards comme pour les lignes 2, 10 et 15, et demande la réalisation des projets en la matière, tel celui sur le secteur Adelschoffen à Schiltigheim. Ces aménagements doivent permettre une meilleure fluidité des circulations et donc une amélioration de la vitesse commerciale.

ASTUS a fait des propositions de rocades de bus complémentaires, permettant notamment un renforcement des dessertes et des correspondances avec le réseau existant sur les communes du nord de la CUS et la future ligne projetée vers Mundolsheim et Vendenheim. ASTUS demande aussi le renforcement des lignes 50 et 70 en soirée et le week-end, cette dernière ne circulant pas les dimanches.

ASTUS approuve le projet de BHNS sud reliant le Neuhof, la Meinau, Illkirch, Ostwald et Lingolsheim, ce qui contribuera au maillage du réseau de l'agglomération, avec déploiement vers l'ouest et le nord ensuite.

ASTUS souhaite la généralisation d'abris pour le bus équipés à chaque arrêt et le développement de la qualité de l'information : écrans qui fonctionnent, plans de la ligne à l'intérieur de chaque bus, annonces vocales fiables, informations en cas de déviation ou de travaux, ouverture du numéro d'appel Allo CTS sur l'amplitude de fonctionnement du réseau.

ASTUS juge nécessaire que, dans les lieux d'habitation et de vie, il n'y ait plus d'absence totale de service en soirée ou le dimanche, en prévoyant au moins un cadencement horaire, en élargissant les dessertes par Taxibus ou en créant un transport à la demande.

ASTUS ne veut plus que les usagers aient à subir de départs de bus à l'avance, notamment en cas de correspondance ou de cadencement large.

L'intermodalité avec les TER

ASTUS demande, pour la rendre réellement efficace :

- De mieux exploiter le nouveau pôle d'échange de la gare de Fegersheim-Lipsheim en organisant les horaires des bus de manière à profiter d'une correspondance optimale vers le TER pour la gare centrale
- De même pour la gare de Geispolsheim qui va également bénéficier très rapidement d'une requalification avec la création d'un pôle d'échange
- De coordonner les horaires du bus 71 avec ceux des TER, la gare de Vendenheim voyant également la création d'un pôle d'échange
- D'améliorer la desserte TER du pôle d'échange urbain de Krimmeri-Meinau en créant une desserte cadencée à la demi-heure sur l'ensemble de la journée, avec à l'hyper pointe une desserte au ¼ d'heure.

Dans cette optique, il apparaît nécessaire, pour ne pas dire indispensable, d'autoriser enfin l'usage des trains TER dans la CUS et à Kehl, comme celui des cars du Réseau 67, avec les tickets et abonnements du réseau bus/tram de la CTS.

La mise en place de trains traversant la gare centrale, avec terminus dans des gares périphériques, permettrait également la création de meilleures liaisons nord-sud.

Concernant le Pass Mobilité lancé il y a quelques semaines, et qui permet de combiner l'ensemble des modes de déplacements (tram, bus, Vélohop, autopartage Citiz, parking - relais et véloparcs) dans la CUS, mais aussi Réseau 67 - sans que cette offre ne soit promue -, ASTUS souhaite qu'il soit étendu aux trains TER.

« Pas de nécessité d'un GCO »

Enfin, ASTUS rappelle que plus de trains, de cars, de trams, de bus, connectés en réseau, avec un ticket unique dans l'agglomération strasbourgeoise et à Kehl, rendront l'air de tous les habitants plus sain et les déplacements plus apaisés, sans nécessité d'un GCO, projet dont le coût devrait être en partie supporté par le contribuable et par l'utilisateur, puisqu'il serait payant. Ce projet ne se ferait qu'au profit de quelques camions et automobiles supplémentaires, sans résoudre les problèmes d'engorgement, ce qui est en contradiction avec la loi sur l'air.

La mise en œuvre de nos propositions le rend totalement inutile, d'autant plus que des études récentes révèlent que l'usage de la voiture par les jeunes générations tend à diminuer depuis une dizaine d'années, changements de comportement qui devraient se poursuivre et s'accroître, même dans le cadre d'une hypothétique reprise économique de longue durée. »

publiée le 24/06/2014



alsace nature

8 rue Adèle Riton - 67000 Strasbourg
tél : 03.88.37.07.58 - email : siegeregion@alsacenature.org