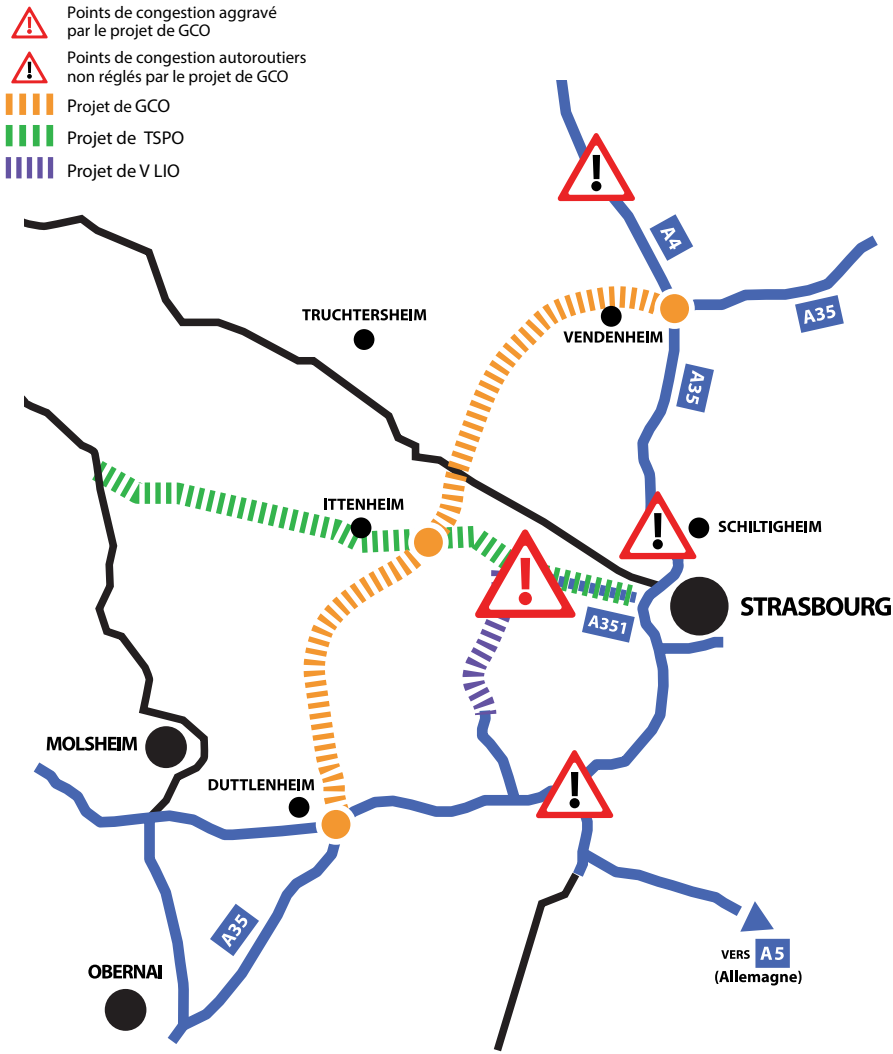
GCO NON MERCI

10

SOLUTIONS
POUR FAIRE SAUTER
LES BOUCHONS



CONSTAT	AVEC LE GCO	LES BONNES SOLUTIONS
TROP DE CAMIONS	• seulement 9 à 11% de PL en moins sur l'actuelle A35 • davantage de camions au total (GCO + actuelle A35)	• Ecotaxe (permet de réduire la nuisance pour tous plutôt que de la reporter ailleurs)
BOUCHONS	• pas de soulagement du trafic sur l'actuelle A35, réduite en capacité, donc davantage de bouchons • forte augmentation de trafic sur l'autoroute de Hautepierre	• faire baisser l'autosolisme pendulaire de 20%

ÉDITO

La présente brochure est un appel. Un appel au bon sens à travers des propositions et des arguments. Un appel à la mobilisation car, tant que le GCO n'est pas réalisé, des solutions alternatives et plus efficaces sont encore possibles. Un appel à la responsabilité pour que les décideurs prennent la mesure des enjeux et des priorités au regard de la crise écologique actuelle.

Le projet du GCO est un héritage des modèles d'aménagement expansionnistes d'après-guerre, qui nous ont justement conduits dans l'impasse écologique dans laquelle nous sommes. C'est la mise en œuvre de ces schémas qui a causé la dégradation massive des écosystèmes et la régression de la biodiversité dans notre région. L'importance de cette crise, qui n'est pas seulement locale mais planétaire, impose aujourd'hui de revoir d'urgence notre modèle et les projets qui y sont liés. Le GCO et la consommation de ressources, la stérilisation de surfaces productives, la promotion des déplacements automobiles en font partie.

Bien sûr, on nous dira que le GCO est légalement autorisé. Certes, mais le respect de la légalité n'empêche pas l'aveuglement ! Ni la réalisation de projets contraires à l'intérêt collectif. Surtout quand les procédures réglementaires sont souvent de pure forme et ne conduisent quasiment jamais à réinterroger les projets sur le fond. Tant que les procédures de contrôle démocratique seront écrites et menées par ceux à qui profitent les projets, il y aura un doute sur leur légitimité, même si elles respectent la loi. Nous ne doutons pas que certains acteurs ont intérêt à la réalisation du GCO, mais dans quelle mesure cet intérêt est-il aussi celui de la collectivité ? L'histoire nous montre qu'un certain nombre d'avancées sociales majeures ont été acquises d'abord par des luttes qui, parce qu'elles étaient légitimes, ont fini par faire évoluer le droit. Compte tenu de la situation de crise actuelle, continuer à interroger la pertinence de ce projet nous paraît être un devoir civique, parfaitement légitime.

D'autant que parmi les propositions que nous formulons dans cette brochure, beaucoup sont rapidement applicables, sans attendre le GCO et sans de longues procédures préalables. Si les décideurs veulent vraiment améliorer la situation des transports autour de Strasbourg, sans s'arc-bouter sur un GCO obsolète, ils trouveront ici des pistes efficaces à court terme, légales et légitimes !

Maurice Wintz,
président d'Alsace Nature - 2015

P.S. le 23 janvier 2018, après un nouvel avis défavorable du Conseil National de Protection de la Nature, et avant même la tenue de l'enquête publique «environnement», le ministère de l'écologie déclare dans un communiqué de presse qu'il «délivrera l'autorisation pour permettre la réalisation de l'autoroute» ! Cette fois-ci l'Etat ne se donne même plus la peine de faire semblant de respecter la légalité. Notre résistance est plus que jamais légitime et nécessaire.»

ILS AURAIENT PU DIRE...

Moi Jean, je suis pour le GCO, car ***si les autres l'utilisent, je roulerai plus vite et sans embouteillages*** *sur l'A35.*

Moi Gérard, plombier à Bischheim, je me demande comment je ferai pour me rendre chez mon client à la Meinau, si on transforme l'actuelle A35 en boulevard urbain... Je suis contre !

Moi Michel, je suis agriculteur dans le Kochersberg. ***Je vais perdre 10% de mes terres*** *pour une autoroute qui ne réglera rien. Je suis contre !*

Moi Sylvie, je viens d'Ittenheim et on m'a dit qu'avec le GCO, il y aurait davantage de véhicules sur l'A351 à hauteur de Hautepierre. Je dépose ma fille à 8 heures à l'école et doit être avenue des Vosges à 8h30. Je suis contre !

Moi Ernest, j'ai un chantier à Blaesheim et je viens de Pfaffenhoffen. Je prendrai bien le GCO pour éviter les embouteillages à Strasbourg. Mais ***s'il faut payer 10 € aller-retour*** *et subir quand même les bouchons à hauteur de Brumath, j'y réfléchirai à deux fois !*

Moi l'abeille, bitume et pollution, j'en ai ras les mandibules, je quitte le métier et je suis contre !

Moi Victor, technicien consciencieux, j'ai signalé le dépassement du niveau d'alerte aux particules fines dans l'air le jeudi 14 février. ***Avec le GCO et plus de trafic en plaine d'Alsace****, je pourrai le signaler plus souvent. Suis-je pour ?*

Moi Herbert, je suis allemand, je conduis un camion néerlandais, j'ai chargé du chocolat en Suisse pour livrer en Angleterre et j'ai provoqué le bouchon de la RD 1083 (ex-N83) à hauteur d'Ostheim, près de Ribeauvillé, au nord de Colmar. ***Les routes et autoroutes en Alsace ne sont pas terribles, mais elles sont gratuites*** *et mes employeurs m'imposent cet itinéraire en passant par Thionville, le Luxembourg et la Belgique : « C'est moins cher ! ». Le GCO, ça ne m'intéresse pas, j'aurais coupé par Molsheim et Soultz-les-Bains ou par Erstein et Geispolsheim.*

ILS ONT VRAIMENT DIT...

Le projet de contournement à une quinzaine de kilomètres de la cathédrale existe depuis longtemps. ***Ses promoteurs pensent soulager l'autoroute existante. J'estime cette analyse archaïque****. Sur l'A35, la circulation de transit ne représente, selon les études, que de 7 à 15% du trafic total. En construisant le GCO et en aménageant l'A35 en boulevard urbain, comme le suggéraient mes prédécesseurs à la mairie,* ***on apporte une réponse en trompe-l'œil****, fondée sur un pseudo-bon sens. (...) Avec le GCO, les pendulaires reprendraient leur véhicule ! (...) Il est certain que* ***la CUS ne paiera pas, ni avant, ni après****.*

Roland Ries
sénateur-maire PS de Strasbourg
Interview donnée à l'Express en oct 2008.

L'Alsace, ses villages et ses paysages, sa faune et se flore, sa qualité de vie, ne seront plus jamais les mêmes une fois le grand contournement ouest construit dans le Kochersberg. (...) Le GCO n'est ni un « couloir écologique », ni une « opportunité pour le Grand Hamster ».

Alain Fontanel
conseiller régional (PS), 1er adjoint au maire de Strasbourg depuis mars 2014
Intervention au Conseil régional le 13 fév 2012.

Le ***transfert de nuisances*** *n'est plus possible dans des territoires comme les nôtres.*

Roland Ries
sénateur-maire PS de Strasbourg
Interview donnée à l'Express en oct 2008.

S'agissant du projet de GCO, ***nous maintenons qu'il est à nos yeux inutile*** *dans la mesure où il n'apportera aucune réponse à l'engorgement de notre agglomération par le trafic automobile pendulaire. Face au défit climatique qui s'impose à tous, l'action publique devrait être portée en priorité sur le projet de liaison tram-train Strasbourg-Piémont des Vosges et sur* ***la mise en place de l'écotaxe*** *pour les poids lourds en réponse à la LKW-Maut instaurée outre-Rhin.*

Roland Ries et Jacques Bigot
maire de Strasbourg et président de la communauté urbaine de Strasbourg (CUS)
Courrier du 10 déc 2008 adressé au président de la République.

Le GCO est un fléau pour le Kochersberg ! *(...) C'est un projet obsolète, d'un autre âge, une aberration stratégique et écologique, qui créera les conditions favorables au trafic de transit européen !*

Justin Vogel
maire de Truchtersheim, vice-président du Conseil régional (Majorité alsacienne)
Intervention au Conseil régional d'Alsace le 30 jui 2006 lors du vote sur le GCO.

Le projet de construction du Contournement Ouest de Strasbourg (COS ou GCO) s'inscrit dans l'objectif de faciliter la libre circulation entre l'Europe du Nord et de l'Est et l'Europe du Sud.

Vinci
Document de Vinci – jan 2018)

LE GCO EN BREF

LE GCO DE STRASBOURG, C'EST :

• un tronçon autoroutier à péage de 24 kilomètres, en 2x2 voies de circulation entre Vendenheim (A4) et Innenheim (A35), élargissable à 2x3 voies,

• trois bretelles d'accès à Vendenheim au nord, Ittenheim à l'ouest (intersection avec la RN4), Innenheim au sud,

• un « grand contournement ouest » de l'agglomération de Strasbourg, à travers le Kochersberg, franchissant la Bruche à Kolbsheim, qui détruira 300 hectares de terres agricoles,

• les habitats à grand hamster (espèce en voie de disparition) menacés,

• un investissement public et privé supérieur à un demi milliard d'euros (le projet Vinci, abandonné en 2012, était chiffré à 750 millions d'euros).

LES OBJECTIFS AFFICHÉS :

• assurer la continuité de l'axe nord-sud autoroutier alsacien en évitant l'agglomération strasbourgeoise,

• délester l'A35 actuelle du trafic des poids lourds de transit (9% à 11% de report seulement !).

LES RAISONS D'UN ÉCHEC ANNONCÉ :

• le GCO est une autoroute à péage, dont le montant sera fixé par le concessionnaire privé. Ce montant pourrait atteindre 5 € pour les voitures (10 € pour un aller et retour !), 13,50 € pour les camions (tarif annoncé par Vinci en 2012),

• le GCO ne sera pas emprunté par les pendulaires qui travaillent à Strasbourg et vivent en périphérie. Ils sont pourtant la cause principale des bouchons,

• avec l'augmentation globale du trafic d'ici 2025, l'actuelle A35 conservera son trafic dense aux heures de pointe et le GCO sera un nouvel aspirateur à camions en Alsace,

• la pollution, loin de diminuer, augmentera globalement dans la plaine d'Alsace avec deux routes au lieu d'une et une autoroute de Hautepierre davantage engorgée.

LES SOLUTIONS PRÔNÉES PAR LE COLLECTIF GCO NON MERCI VISENT À RÉDUIRE LES NUISANCES POUR TOUS PLUTÔT QUE DE LES DÉPORTER DANS LE KOCHERSBERG :

- la mise en place immédiate d'une taxe poids lourds (côté allemand, la LKW-Maut est opérationnelle depuis 2005),
- une politique volontariste visant à réduire l'autosolisme de 20% (amélioration des transports en commun, incitation au covoiturage, au vélo...).

Crédit photo - Pascal Bastien

RÉDUIRE LES BOUCHONS

Comme toutes les grandes villes – Paris, Lyon, Toulouse ou encore Bordeaux –, Strasbourg est difficile d'accès en voiture aux heures de pointe. Matin et soir, l'autoroute A35 est saturée par les pendulaires. Pour faire sauter ces bouchons du quotidien, plusieurs solutions :

SOLUTION 1

AMÉLIORER LES TRANSPORTS COLLECTIFS (BUS ET TRAMS), ACCÉLÉRER LA RÉALISATION DU TSPO, POUR RÉDUIRE L'AUTOSOLISME* AU QUOTIDIEN.

Pour permettre aux usagers d'accéder à Strasbourg matin et soir sans prendre leur voiture, il faut créer de nouvelles lignes de transport collectif en site propre et améliorer l'existant.

➔ D'abord vers l'ouest et le nord de l'agglomération de Strasbourg. La CUS a voté à l'été 2013 ces extensions du réseau tram de la CTS en 4 phases : deux phases à l'ouest (Poteries, Wolfisheim), deux au nord (Bischheim, Vendenheim) – avec connexion à la gare. L'abandon de l'extension nord serait regrettable, alors que l'Etat s'est engagé en décembre 2013 à en financer une part.

➔ Le BHNS (bus à haut niveau de service) sud : Neuhof (Reuss), Baggersee, Ostwald, gare de Lingolsheim. Seconde tranche : jusqu'à Bischheim via la VLIO.

➔ Vers le Kochersberg et l'Ackerland, en augmentant l'amplitude des cars du réseau 67 et en les rendant prioritaires dans les secteurs encombrés (traversée d'agglomération, couloirs bus....).

➔ Vers Marlenheim et Wasselonne, en accélérant la réalisation du TSPO (transport en site propre de l'ouest strasbourgeois). Depuis de nombreuses années, le Conseil départemental, l'Etat et la CUS promettent la mise en service de ce bus express entre Strasbourg et Wasselonne sur la RD1004, la RN4 et l'A351. Objectif : doubler la part modale du transport en commun sur cet axe (20 000 véhicules/jour) grâce à ce car urbain à haut niveau de service (comme le BHNS à Strasbourg), cadencé toutes les 10 minutes en heures de pointe, avec bornes aux stations et parkings-relais.

➔ Développer des parkings-relais en amont des bouchons, en limite d'Eurométropole, au bout des futures extensions de lignes de trams. Ces parkings peuvent être des plateformes de covoiturage, à encourager. Le covoiturage doit être incité par les entreprises et les employeurs publics dans le cadre des Plans de déplacement des entreprises (incitation financière, priorité de parking aux covoiturants,...). Sur les grands axes routiers, un couloir peut être réservé au covoiturage.

➔ Généraliser les pistes cyclables sécurisées et développer les facilités « multimodales » hors et dans l'agglomération.

** Autosolisme : usage en solo (conducteur sans passager) d'un véhicule de 4 ou 5 places.*

LE GCO, LUI, NE RÉGLERA PAS LE PROBLÈME DES PENDULAIRES. AVEC LE GCO, LES BOUCHONS SUR L'ACTUELLE A35 PERSISTERONT ET L'A351 (AUTOROUTE DE HAUTEPIERRE) SERA DAVANTAGE SATURÉE.

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 poids lourds.

Constats : sans requalification de l'A35 (qui est encore loin d'être actée, ni financée), le scénario GCO seul conduit en 2025 à une augmentation du trafic sur l'A35 de 3,8% par jour et de 20% et 15% aux heures de pointe ! Les PL ne baissent que de 8,6%.

Avec requalification de l'A35 (PDU), le scénario « GCO+PDU » conduit en 2025 à une baisse du trafic sur l'A35 de 3,8 % par rapport à 2010. Le même calcul effectué aux heures de pointe donne 9% et 6% 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 boulevard urbain, alors même que le trafic en 2025 resterait à 149 000 v/j, ne semble pas très réaliste et ne fera qu'augmenter la congestion. Le risque de report sur la VLIO, qui n'est pas prévue pour ça, est fort. Le GCO déversera en outre 14 000 v/j en plus sur l'autoroute de Hautepierre, déjà saturée aux heures de pointe (DRE «dossier pour un débat» 1999, page 86).

NB

le CGEDD, Conseil général de l'environnement et du développement durable, est composé de hauts fonctionnaires le plus souvent issus du corps des Ponts et chaussées. Il rend des avis, effectue des audits, des expertises ou des inspections pour le compte du ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie.

Evolutions des trafics sur l'actuelle A35 entre 2025 et 2010 (source CGEDD – CETE 2013)

	TMJA	év/ 2010	dont PL	év/2010	TOT HP matin	év/2010	TOT 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%

TMJA : taux moyen journalier annuel (en véh/j) HP: trafic horaire aux heures de pointe (en véh/h)
év/2010 : évolution en pourcentage du trafic prévisionnel de 2025 par rapport à celui mesuré de 2010. Prévision de trafic GCO (source CGEDD – CETE 2013).

SOLUTION 2

POUR DES DÉPLACEMENTS À MOINDRE COÛT DANS L'EURO-MÉTROPOLE : AMÉLIORER LA VISIBILITÉ DES GARES SNCF ET PROPOSER UN TITRE DE TRANSPORT UNIQUE SNCF / CTS.

On oublie souvent que 14 gares (Kehl inclus) existent dans l'agglomération de Strasbourg, d'abord parce qu'elles n'apparaissent que depuis peu sur les plans CTS. Les usagers réclament une quatrième voie sur rail pour entrer au nord de Strasbourg. Elle devrait figurer dans le prochain contrat de plan Etat-Région. L'emprise existe, reste aujourd'hui à trouver les financements.

Pour désengorger la gare centrale, les associations d'usagers militent également pour des « trains passants » qui n'ont pas leur terminus dans le centre-ville et évitent les ruptures de charges. Comme cela existe déjà entre Sarregumines et Krimmeri, on pourrait imaginer des Haguenau-Molsheim, Saverne-Sélestat, etc. Enfin, un meilleur cadencement est attendu ainsi qu'une plus large amplitude horaire et des correspondances améliorées.

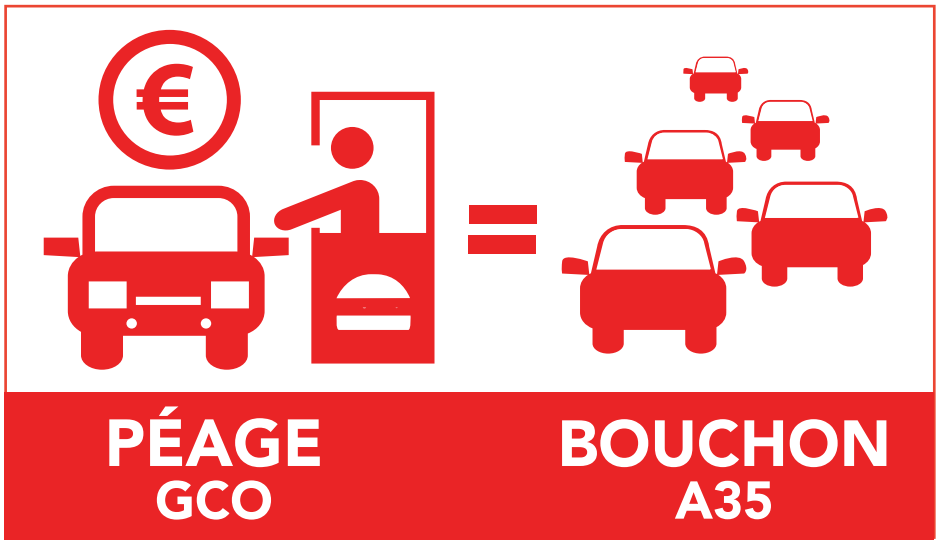
Les trajets en TER coûtent plus cher qu'en bus ou en tram. Exemple : entre la Wantzenau et la gare de Strasbourg, l'usager paie 3,30 € pour 13 minutes de trajet. En bus, le ticket est à 1,60 € et le trajet dure 35 minutes.

Pour être plus attractif, le transport collectif doit gagner en cohérence et en lisibilité. Il est urgent de mettre en place un titre unique de transport avec une tarification harmonisée, pour permettre aux usagers de profiter de trajets plus rapides dans la CUS à moindre coût. Pour ce faire, la coordination des autorités organisatrices des transports (AOT) doit être renforcée. Des négociations entre opérateurs (CTS, CTBR, SNCF) doivent s'ouvrir sous l'égide des collectivités concernées (Eurométropole, Conseil général 67, Région) pour créer un « RER à la Strasbourgeoise ». Ce titre unique existe à Nantes, Rennes et Grenoble.

LE GCO, LUI, SERA À PÉAGE.

Pas d'économies pour l'usager avec le GCO ! Le tronçon autoroutier entre Vendenheim et Innenheim sera à péage (5 € l'aller pour un véhicule léger ! 13,50 € pour un camion !).

Comme de surcroit, le GCO n'est pas sur le tracé « naturel » de la grande majorité des usagers, et qu'il ne soulagera pas le trafic urbain (voir solution 1), on peut légitimement se demander si les automobilistes accepteront de payer pour « choisir leur bouchon ».



RÉDUIRE LE TRAFIC POIDS LOURDS

SOLUTION 3

INTERDIRE LES PL DE TRANSIT AUX HEURES DE POINTE ET DÉVELOPPER LE « DERNIER KILOMÈTRE PROPRE » POUR LA DESSERTE LOCALE.

Les usagers de l'A35 sont englués dans les bouchons aux heures de pointe (5h par jour, 4 jours par semaine) et hors vacances scolaires. Soit environ 5 % du temps ! Autrement dit, pendant 95 % du temps, il n'y a pas de ralentissement sur l'autoroute actuelle. Pas de bouchon les matins avant 7h30, ni les soirs après 19h30, ni les mercredis, samedis et dimanches, ni pendant les congés scolaires ! Comme vu précédemment (solution1), le GCO ne réduira pas ces bouchons, et la requalification de l'A35 ne ferait que les empirer.

Pour alléger le trafic dès aujourd'hui, la circulation des poids lourds en transit international pourrait être régulée par une interdiction de circuler pendant les 5% d'heures de pointe. Les poids lourds internationaux auraient l'interdiction de rouler aux heures de pointe, par exemple entre 7h30 et 9h30 et 16h30 et 19h30.

En ce qui concerne le trafic PL pour la desserte locale, soit les ¾ du trafic PL sur l'A35, il doit également être réduit, notamment par la mise en place du « dernier kilomètre propre » à Strasbourg. Ce dispositif vise à réceptionner les marchandises sur des plateformes en périphérie, en amont des bouchons (concept de « hub » logistique), puis à livrer en ville à l'aide de véhicules propres (vélos, véhicules électriques...).

SOLUTION 4

L'ÉCOTAXE, ENFIN !

Depuis 2005, l'Allemagne a mis en place une taxe sur les poids lourds, la « LKW Maut », qui a occasionné le report de 2000 PL par jour en Alsace, où l'autoroute A35 est gratuite. En réponse, pour diminuer ce trafic de transit par dissuasion, sans avoir à créer de nouvelle infrastructure autoroutière, les élus alsaciens, tous bords confondus, sont favorables à l'entrée en vigueur d'une taxe écologique, pensée sur le principe « pollueur-payeur ». Elle aurait pu être expérimentée en Alsace dès 2006-2007, alors qu'elle s'appelait encore « taxe Bur », du nom de l'ancien député du Bas-Rhin et maire de Lingolsheim, Yves Bur.

Reportée puis enterrée, l'écotaxe à la française pourrait finalement être ressuscitée en Alsace. C'est en tout cas ce qu'a laissé entendre la ministre des Transports, Elisabeth Borne en juillet 2017. Suite à cette annonce, les associations (Alsace Nature, Astus) ont appelé les acteurs publics à se mettre rapidement autour de la table.

SOLUTION 5

PENSER LES TRANSPORTS À 360° ET AU NIVEAU EUROPÉEN.

Libre circulation des biens et des personnes en Europe, Eurodistrict, Eurométropole… Il est temps de penser Strasbourg et sa région à 360°, de part et d'autre du Rhin. L'étude indépendante du cabinet TTK, sortie début 2006, mettait déjà l'accent sur cette nécessité de ne pas rester franco-centré. L'étude proposait la création et/ou l'amélioration des « barreaux » manquants vers l'autoroute allemande, à hauteur de Gambsheim (vers Baden-Baden) et d'Offenbourg, avec une rocade sud réaménagée et une meilleure signalétique installée. En effet, le fossé rhénan possède déjà deux autoroutes (A35 et A5 côté allemand), une troisième est inutile !

L'étude TTK plaidait également pour un barreau autoroutier ouest entre Saverne et Molsheim afin d'éloigner les flux de grand transit de l'agglomération et faire en sorte, par exemple, que la liaison Obernai-Saverne par camions ne soit plus contrainte par la traversée de Strasbourg. Si ces solutions apparaissent datées – il n'est plus question aujourd'hui de détourner les flux de grand transit mais bien de les réduire pour tous ! –, elles mettaient en lumière il y a déjà 10 ans l'inutilité d'un contournement de Strasbourg.

Il est urgent d'impulser au niveau européen des politiques visant, d'une part, à développer des modes alternatifs au transport des marchandises par camions, sur rail (ferroutage, transport combiné) et par les cours d'eau (transport fluvial) et, d'autre part, visant à réduire ce volume de marchandises qui traversent l'Europe. L'écotaxe, en instaurant une redevance kilométrique, permettra de dissuader la longue distance au profit des circuits courts. La possibilité doit être donnée aux acteurs économiques – notamment aux collectivités soumises aux appels d'offres – de privilégier les achats de services et de produits locaux.

LE GCO, LUI, SERA UN ASPIRATEUR À CAMIONS DANS LA PLAINE D'ALSACE.

Au lieu de limiter le flux de camions de transit, le GCO, cette autoroute en plus et en trop, augmentera la capacité des routes alsaciennes (déjà 6350 kilomètres d'axes routiers dans le Bas-Rhin !) et, mécaniquement, le trafic global. C'est ce que montre l'étude de 2013 du CGEDD (voir p. 9), qui n'aborde d'ailleurs à aucun moment la question des transports de façon transfrontalière. Alors que l'A5 allemande qui relie Hambourg, Francfort et Bâle et passe à 10 kilomètres à l'est de Strasbourg, vient d'être élargie, grâce à l'argent récolté par la LKW Maut depuis 10 ans, créer une nouvelle infrastructure autoroutière dans le fossé rhénan est une aberration.

FLUIDIFIER LE TRAFIC POUR RÉDUIRE LA POLLUTION

SOLUTION 6

SÉPARER LES FLUX SUR L'A35 POUR ÉLIMINER LES BOUCHONS ET LIMITER LA POLLUTION.

Depuis les lois « Grenelle » (2009, 2010), la prise en compte de l'environnement est actée par l'Etat. Son objectif notamment est de diviser par 4 les émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2050. Or, diminuer les gaz à effet de serre, néfastes au climat, et la pollution atmosphérique, néfaste à la santé humaine, suppose une volonté ferme de réduire le trafic et non de l'augmenter en construisant de nouvelles infrastructures routières !

AMÉNAGER L'A35 : LE VRAI DÉBAT !

L'A 35 et ses 150 000 à 160 000 véhicules par jour est la 2ème autoroute de France la plus chargée, en dehors de la région parisienne. La pollution aux particules fines bat ici tous les records avec des pics réguliers en 2013 – 86 jours d'alerte en 2013 dans le Bas-Rhin, soit un sur 4 (chiffres Aspa). En cause : les conditions climatiques combinées au nombre et à la vitesse des véhicules.

Alors que la vitesse a été réduite à 90 et 70 kilomètres par heure autour de Strasbourg, les embouteillages persistent. Ils sont notamment le fait du cisaillement des flux de transit nord-sud et des flux radiaux est-ouest. C'est pourquoi l'aménagement de l'A35 est le vrai débat, complètement indépendant du GCO. Cet aménagement doit dissocier ces flux, afin que l'A35 conserve son rôle d'axe de passage nord-sud intra-agglomération (pour les artisans par exemple), sans être entravée par les pendulaires. Des études ont montré que le cisaillement des flux est un facteur déterminant dans la genèse des encombrements. Des solutions de ponts ou de voiries parallèles à l'A35 ont été étudiées en 2005 par l'Adeus (Agence de développement et d'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise).

« REQUALIFIER » L'A35, C'EST AU CONTRAIRE ORGANISER LA CONGESTION ET TRANSFÉRER LE COÛT VERS LES COLLECTIVITÉS.

« Aménager » l'autoroute n'est pas la « requalifier ». Les travaux d'aménagement pour dissocier flux nord-sud et est-ouest pourraient être pris en charge par l'Etat, sur qui repose actuellement l'entretien des autoroutes non-concédées. A l'inverse, si l'on s'oriente vers une « requalification » en boulevard urbain (déclassement qui ne figure pas dans la déclaration d'utilité publique de 2008), la prise en charge financière de la route reviendra au Conseil départemental et, plus sûrement, à l'Eurométropole. Compte tenu de la situation financière de la collectivité (dette, baisse des dotations de l'Etat...), cette requalification ne sera pas réalisée avant longtemps.

De plus, avec quelque 140 000 à 150 000 véhicules par jour après 2020 et avec le GCO, ce « boulevard urbain » serait loin de ressembler à une avenue des Vosges. Il ressemblerait plutôt à une seconde route du Rhin avec de nombreux feux rouges, voire à un « boulevard périphérique » comme à Paris avec des feux rouges pour réguler la montée sur l'infrastructure.

➔ transformer pour 200 millions d'euros d'argent public l'A35 en boulevard urbain, alors même que le trafic resterait à un tel niveau, n'est pas réaliste et ne fera qu'augmenter la congestion. Congestion que l'on devine nécessaire à la rentabilité du GCO, mais qui maintiendra la pollution à un niveau élevé dans Strasbourg.

➔ Si la conclusion de la commission d'enquête publique a précisé que « le désengorgement n'est pas l'enjeu ni l'objectif du GCO », on peut même dire à propos de l'axe RD1004 - RN4 – A351 (autoroute de Hautepierre) que l'effet serait exactement l'inverse ! Du fait du GCO, un bouchon majeur et insoluble sera créé sur l'A351, déjà très encombrée aux heures de pointe. Sur cet axe, doit prochainement passer le TSPO (Transport en site propre ouest, effectué par des cars à haut niveau de service), débouche déjà le COW (Contournement Oberschaeffolsheim – Wolfisheim) et, de surcroît, y est prévu un échangeur avec la future VLIO.

Le GCO, s'il se fait, amènera via l'échangeur d'Ittenheim, 14 000 véhicules supplémentaires par jour sur cet axe. La situation deviendra inextricable et le GCO, qui devait pourtant « améliorer les accès à Strasbourg », contribuera fortement à la création d'un nouveau – et sans doute le plus gros – bouchon strasbourgeois.

C'est là un exemple très parlant à opposer à ceux qui, conscients de la non-efficacité du GCO, nous disent qu'il faut mettre en place les bonnes solutions et le GCO. La réalité, c'est que le GCO ne fera que retarder, affaiblir, rendre moins efficaces les bonnes solutions et il est donc urgent d'abandonner ce projet contre-productif !

SOLUTION 7

RÉDUIRE LA PART DU DIESEL ET MIEUX ISOLER LES MAISONS.

Les particules fines émises par les moteurs diesel, classées depuis 2012 par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) comme cancérigènes, peuvent favoriser des maladies cardiovasculaires et l'asthme. L'Etat doit arrêter de soutenir fiscalement ce carburant polluant. Un effort public doit au contraire être fait pour aider les ménages et les professionnels à se débarrasser des véhicules les plus polluants, afin de faire progressivement de l'Eurométropole un territoire sans diesel, comme l'ambitionne par exemple la maire de Paris Anne Hidalgo dans la capitale.

Argument abondamment utilisé par les porteurs du projet, la pollution atmosphérique dans Strasbourg, réelle, est à 60% importée, de la région, mais également de tout le sillon rhénan. Pour les 40% restants, ils viennent du chauffage, des logements, de l'activité industrielle (en grande diminution du fait de la désindustrialisation du territoire et des normes environnementales imposées aux entreprises), de l'épandage de produits phytosanitaires et de la circulation automobile locale (minoritaire). C'est pourquoi l'un des leviers d'action repose sur l'amélioration de l'isolation des maisons, afin de réduire les besoins en chauffage. Il s'agit également de diminuer les émissions des sites industriels et de limiter l'utilisation des pesticides, herbicides et autres fongicides.

LE GCO, UNE AUTOROUTE DE PLUS DANS LE SILLON RHÉNAN, NE FERA QUE DÉPLACER UNE PARTIE DE LA POLLUTION DANS LE KOCHERSBERG TOUT EN L'AGGRAVANT POUR TOUS.

Outre l'effet des vents dominants qui ramèneront vers Strasbourg la pollution émise sur le GCO, ce n'est pas cette autoroute en plus qui réduira globalement l'exposition des Strasbourgeois et des Alsaciens au polluants atmosphériques. Avec une baisse de trafic journalier insignifiante sur l'A35 et une congestion organisée sur l'autoroute de Hautepierre (avec 14 000 véhicules par jour en plus), la pollution ne baissera pas dans l'agglomération, bien au contraire. De plus, elle augmentera dans la zone « GCO » – plus de 20 communes impactées – et, du fait de l'induction de trafic supplémentaire, la pollution globale augmentera dans le Bas-Rhin.

PRÉSERVER LA NATURE ET LES PAYSAGES

SOLUTION 8

TRAVAILLER SUR UN SCHÉMA RÉGIONAL D'AMÉNAGEMENT ET DE TRANSPORTS, METTRE EN ŒUVRE LA TRAME VERTE (SRCE).

Il faut changer notre façon d'aménager le territoire : arrêter de créer des zones d'activités, des zones commerciales, des zones logistiques ou des zones pavillonnaires uniquement accessibles en voiture. Il est urgent de rapprocher les lieux d'habitat, de travail et de consommation, grâce au développement d'un schéma régional d'aménagement et de transports.

De même, les collectivités et leurs partenaires ont travaillé ensemble au projet de trame verte et bleue alsacienne ou Schéma régional de cohérence écologique (SRCE). Or, six corridors écologiques seraient coupés par le GCO. Finies les paroles, à quand les actes ?

COUP DE GRÂCE AU GRAND HAMSTER

LE GCO, MOTEUR DE PÉRIURBANISATION, NUIRA AUSSI BIEN À LA NATURE QU'AUX RIVERAINS.

+ d'étalement urbain

La construction d'une nouvelle infrastructure autoroutière a comme conséquence la création de nouvelles zones d'activités au niveau des échangeurs (Vendenheim, Ittenheim, Innenheim). Ces zones entraînent de nouvelles migrations pendulaires et un développement de la périurbanisation dans un secteur aujourd'hui encore agricole. Cette dynamique est l'inverse de l'effet recherché par les lois Grenelle, qui visent à la densification des villes et au maintien, en périphérie, de terres perméables, essentielles à l'autonomie alimentaire et à la biodiversité.

Eau polluée, espèces menacées

Les effets sur l'eau engendrés par le GCO seraient également nombreux. Les eaux de surface et souterraines peuvent être affectées par de l'huile ou des métaux lourds, des hydrocarbures, des produits antigels (sel), etc. Les eaux superficielles de la Bruche et d'un de ses affluents (Bras d'Altorf) ainsi que celles du canal de la Marne au Rhin, du Muelbach et du Neubaechel situés au nord dans la région de la Zorn, sont susceptibles d'être impactés par le GCO (aggravation des niveaux d'eau, rétrécissement de champs d'expansion des crues, dégradations des milieux naturels le long des berges...).

Parmi les espèces végétales et animales recensées dans l'aire d'étude, trois sont susceptibles d'être fortement affectées par le GCO : le Jonc Fleuri, l'Osmoderme Ermite et le Grand Hamster, en voie de disparition dans la région. Le GCO pourrait aggraver le processus de destruction et de fragmentation de son habitat (loess), alors que la France a fait l'objet de procédures multiples au niveau européen, lui rappelant ses engagements en matière de protection des espèces menacées.

Des paysages saccagés, du bruit le long du tracé

La construction du GCO aura également de forts impacts sur les paysages, qui risquent d'être dégradés dans la plupart des communes concernées, surtout au niveau des échangeurs et des remblais. A Kolbsheim, ce sont les magnifiques jardins à la française et à l'anglaise du château, l'ensemble étant classé au titre des Monuments historiques, qui seront carrément surplombés par un viaduc au-dessus de la Bruche.

Les impacts sonores, olfactifs et visuels du GCO sur les riverains sont jugés limités par ses promoteurs. Néanmoins, le projet prévoit des mesures de protection phonique dans certaines zones, comme à Vendenheim (lotissement du Matterberg, château de Sury), Eckwersheim, Ernolsheim-sur-Bruche ou Duppigheim. Des cordons végétaux (plantation d'arbres fruitiers, boisements), un enrobé spécial et une mise en déblai de l'autoroute sont aussi prévus. Preuves que l'infrastructure

ne sera pas complètement invisible et inaudible...

Quoi qu'on en dise, le GCO impactera forcément la qualité de vie des villages riverains. Ce sacrifice est d'autant plus inacceptable que tout montre qu'il sera inutile !

FAIRE DES ÉCONOMIES ET CRÉER DES EMPLOIS

SOLUTION 9

REBASCULER LES CRÉDITS GCO VERS LES SOLUTIONS PÉRENNES.

Alors que les élus, au premier rang desquels Philippe Richert (UMP) et Roland Ries (PS), juraient qu'ils ne mettraient pas un sou dans le GCO, autoroute à péage construite par un concessionnaire privé, les collectivités, Région, Département du Bas-Rhin et CUS, ont d'ores et déjà voté à l'automne 2014 de nouveaux crédits pour de nouvelles études préliminaires (GCO + A35).

Selon les règles de concession, il est certain aujourd'hui qu'un apport de fonds publics, de la part de l'Etat (s'il en a les moyens) et des collectivités locales au concessionnaire, sera nécessaire pour que ce dernier puisse rentrer dans ses frais. En 2002, ces subventions d'équilibre à la charge du contribuable étaient évaluées entre 10 et 40 % du coût d'investissement du projet.

En 2012, le chiffre de 30 millions d'euros de fonds publics était évoqué. Ces crédits publics et ceux qui suivront pour équilibrer le budget du concessionnaire doivent être rebasculés vers des solutions alternatives pérennes.

De même, des économies doivent être réalisées sur la grande vitesse pour financer le quotidien. Pour gagner 20 minutes entre Paris et Strasbourg, l'Etat et les collectivités ont déboursé plus de 2 milliards d'euros ! Avec de nombreux ouvrages, notamment pour traverser les Vosges, cette seconde phase de construction de la LGV Est a été extrêmement coûteuse. Pourtant, 80% des trajets effectués en France se font sur de courtes distances. Il est grand temps de réorienter les fonds engloutis par la grande vitesse, qui n'irrigue que les métropoles, vers les déplacements du quotidien, qui ont encore besoin de devenir plus confortables et moins chers, afin d'être des alternatives performantes à la voiture individuelle.

LE GCO, AUTOROUTE PLUS CHÈRE QUE LE TGV, NE SERAIT PAS RENTABLE.

Evalué à 225 millions d'euros (environ 1,5 milliard de francs) en 1999, 277 M€ en 2002, le GCO devrait finalement coûter entre 500 et 750 millions d'euros. Soit 30 millions d'euros du kilomètre ! C'est plus cher qu'un kilomètre de ligne à grande vitesse ! Explications : les reliefs (déblais, remblais), la zone dense (100 axes coupés, dont les franchissements agricoles, les six corridors écologiques...), un viaduc sur la Bruche, une tranchée à Vendenheim, etc.

Considérant ce coût exorbitant, il est apparu dès les années 1990 compliqué de le faire supporter par les contribuables, du moins intégralement et en direct. La solution retenue par l'Etat, soucieux de réaliser rapidement le GCO, fait supporter l'investissement initial à un concessionnaire privé, qui répercutera ensuite le coût de l'infrastructure sur l'usager (un contribuable lui aussi) par un système de péage autoroutier. Ce péage est prévu au milieu du parcours, à la jonction entre GCO et RN4.

Quel que soit le coût du péage, le GCO ne serait pas rentable

Le prix applicable a été estimé à partir de l'observation des comportements sur des ouvrages urbains (tunnel à Marseille, périphérique à Lyon...) et sur l'analyse détaillée des trafics sur la seule section alsacienne présentant un itinéraire gratuit (RD 421) parallèle à une autoroute payante (A 4 de Schwindratzheim à Saverne). Le frein qu'exerce le péage est censé être contrebalancé par les gains de temps et les solutions tarifaires négociées avec les collectivités locales pour les trajets quotidiens (vignette). Mais ce frein est souvent rédhibitoire : exemple avec le tunnel Maurice-Lemaire à Sainte-Marie-aux-Mines, déficitaire.

Avec la hausse du prix de l'infrastructure, estimée à 355 M€ en 2006, 500 à 750 au tournant des années 2010, une durée de concession envisagée à hauteur de 60 ans, puis 55 ans, et un prix « normal » pour le péage, le concessionnaire ne pourra pas équilibrer seul le financement du GCO. Contrairement à ce qui a été promis aux contribuables qui seront sans doute « invités » à passer à la caisse dans quelques années !

Pas de « tour de table financier » pour Vinci

Or, même avec cette assurance d'argent public, le projet est apparu si peu rentable en 2012 que le groupe Vinci, alors concessionnaire pressenti, n'a pas réussi à boucler le « tour de table financier » du projet, malgré deux prolongations successives accordées par l'Etat.

Jacques Bigot, président de la CUS (2008-2014) et Roland Ries, maire de Strasbourg (depuis 2008), écrivent dans un communiqué du 1er juin 2012, suite à ce désistement : « En entrant dans le vif du sujet, les spécialistes du groupe Vinci ont mesuré l'insuccès prévisible du Grand contournement ouest de Strasbourg ». Pour les deux têtes de l'exécutif local, l'incapacité du concessionnaire pressenti à boucler son tour de table « montre à l'évidence que, malgré le concours financier de l'État, de la Région Alsace et du Conseil général du Bas-Rhin, l'équilibre économique d'exploitation du GCO n'est pas atteignable » (Le Moniteur).

Le rapport Duron écarte le GCO « quel que soit le scénario financier »

Raisons financière et politique, toutes deux invoquées par la commission « Mobilité 21 » composée de parlementaires de tous bords politiques, dans son rapport rendu en juin 2013, qui arbitre en défaveur du GCO. Dans ce rapport Duron, on peut lire : « Le projet apparaît aujourd'hui controversé et soulève de nombreuses interrogations quant à sa pertinence comme réponse aux problèmes que rencontre l'agglomération de Strasbourg. Dans ce contexte, après analyses comparatives des enjeux nationaux des différents projets, la commission considère qu'il n'est pas possible de retenir le projet dans la catégorie des premières priorités. Elle le classe à ce stade dans les secondes priorités, quel que soit le scénario financier considéré ».

SOLUTION 10

RÉLOCALISER LA PRODUCTION, NOTAMMENT AGRICOLE.

Pour casser la courbe exponentielle des déplacements et du transport de marchandises, la politique du flux tendu en matière industrielle et alimentaire doit être stoppée. Pour renverser la tendance, les consommateurs individuels, mais aussi les acteurs économiques publics et privés, doivent être encouragés à préférer les produits locaux (circuits courts), à retrouver le goût des fruits et légumes de saison, à valoriser les objets produits localement ou à faire appel à des savoir-faire régionaux et des artisans locaux. La réduction du trafic sur nos routes dépend aussi du retour du « Made in local » dans nos chariots de courses et sur nos carnets de commandes. Dans ce contexte, il est plus utile de créer une trame verte maraîchère autour de Strasbourg, plutôt qu'une autoroute. Le GCO, c'est 4 ans de travail pour le BTP et une stérilisation des terres pour des siècles.

LE GCO, DES EFFETS NÉFASTES SUR L'AGRICULTURE.

En effet, le GCO, c'est 300 hectares de terres sacrifiées, parmi les plus fertiles d'Alsace, grâce aux importants dépôts de loess accumulés sur les collines du Kochersberg.

Ce sacrifice a une conséquence directe : « Plus de 200 exploitations pourraient subir une dégradation de leurs revenus supérieure à 5%, si l'on s'en tient à l'impact du GCO », indiquait la FDSEA (Fédération départementale des syndicats d'exploitants agricoles) en 2005. En 2008, les professionnels estimaient la perte financière agricole annuelle liée au GCO à 375 000 €. Les indemnités prévues en compensation (toujours en 2008) ont ramené cette somme à 200 000 € par an.

Pour compenser partiellement cet impact financier mais également anticiper les coupures du parcellaire et des itinéraires agricoles, un remembrement est prévu sur une trentaine de communes soit l'équivalent de 11000 ha de réaménagement foncier agricole ! Le projet prévoit aussi un certain nombre d'ouvrages de rétablissement des routes, chemins d'exploitation et ruisseaux transversaux. Les effets sur l'allongement des parcours entre secteurs de part et d'autre du GCO seraient cependant significatifs.

L'Etat et le concessionnaire devront « compenser » les dégradations environnementales de l'infrastructure. Le Conseil National de la Protection de la Nature a émis en 2017, 3 avis défavorables estimant les mesures de compensation insuffisantes et inadaptées. Seule solution pour éviter ces effets, ne pas faire le GCO qui induit toutes les autres !

HISTORIQUE DU GCO, CE PROJET VIEUX DE 40 ANS

LES PRÉMICES

1973 : inscription du GCO dans le SDAU (Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme) de l'agglomération de Strasbourg et dans le Programme d'action prioritaire d'intérêt régional n°1 (PAPIR).

Depuis 1978 : réalisation progressive de l'axe nord-sud en Alsace (A35) non-concédé, donc gratuit.

15 ANS DE PROCÉDURES

Années 1990 : contrats de plan Etat-Région qui incluent des études sur le GCO.

1999 : **débat Bianco** sur les fonctionnalités du GCO. Validation du PDU de Strasbourg, qui inscrit le GCO sur plan. 18 avril 2002 : adoption des schémas de services collectifs de transports, dans lesquels est inscrit le GCO. Face au constat partagé des encombrements routiers, l'Etat propose des solutions uniquement routières, ce qui revient en quelque sorte à vouloir « soigner le mal par le mal ».

Début 2006 : publication de l'expertise commandée par le préfet, à la demande d'Alsace Nature, dit **« rapport TTK »** comparant différents scénarios avec et sans GCO et concluant à la non-opportunité du GCO.

Du 1er juin au 28 juillet 2006 : enquête publique préalable à la DUP. – 12 janvier 2007 : avis favorable de la commission d'enquête, avec quatre réserves sur le bruit, la pollution, la vitesse admise et la réalisation. Pourtant, 83% des participants s'étaient exprimés contre le GCO, et ce malgré la forte mobilisation des pro-GCO (30 000 courriers envoyés par la CCI à ses adhérents). – 20 février 2007 : lancement du premier appel d'offres.

Octobre 2007 : Grenelle de l'environnement. Espoir douché : le GCO est déclaré « hors Grenelle », parce que soutenu largement par les élus locaux.

23 janvier 2008 : François Fillon, 1er ministre, signe le décret en Conseil d'Etat déclarant le **GCO d'utilité publique** (valide jusqu'en 2018).

10 mars 2008 : dépôt par Alsace Nature d'une requête auprès du Conseil d'Etat demandant l'annulation de la DUP. Vingt-deux recours en annulation sont engagés par ailleurs, par les maires des communes, le châtelain de Kolbsheim et quatre personnes privées.

16 mars 2008 : élection de Roland Ries (PS) à la mairie de Strasbourg. Pour lui, « le GCO est une mauvaise solution à un vrai problème ». Mais, le projet est porté par l'Etat et continue à suivre son cours.

29 septembre 2009 : lancement d'un second appel d'offres.

28 septembre 2009 : dépôt de neuf recours contre les arrêtés d'attribution des marchés publics pour insuffisance des études complémentaires faune et flore.

17 mars 2010 : décision du Conseil d'Etat rejetant la demande d'annulation de la DUP déposée par Alsace nature, les maires et particuliers, malgré les conclusions défavorables du rapporteur public, qui est d'habitude suivi par les juges du Conseil d'Etat. La DUP est maintenue.

16 octobre 2010 : envoi d'une **pétition au Parlement européen** pour pointer l'insuffisance des mesures compensatoires (Grand Hamster). Auditions des représentants associatifs en mai 2011 et mars 2012.

12 janvier 2012 : désignation par l'Etat du **concessionnaire pressenti**, Vinci Concessions.

27 janvier 2012 : adoption par la Communauté urbaine de Strasbourg du plan de déplacement urbain (GCO acté).

Février 2012 : votes des contributions au GCO par la Région Alsace et le Conseil général du Bas-Rhin – 30 millions d'euros de financements publics en tout, alors que les collectivités avaient assuré qu'elles ne financeraient pas l'autoroute.

5 juin 2012 : le groupe Vinci perd sa qualité de concessionnaire pressenti, faute d'avoir trouvé les appuis financiers dans les délais impartis. Premier enterrement du GCO.

27 octobre 2012 : l'**appel de Breuschwickersheim**, lancé par 13 maires, fait des propositions de « mobilités cohérentes » pour la CUS et le Bas-Rhin. En parallèle, la CCI lance une campagne « GCO 2016 tous gagnants ».

Juin 2013 : le rapport Mobilité 21 (« rapport Duron ») indique que le GCO n'est pas un projet de « première priorité », mais de « seconde priorité, quel que soit le scénario financier considéré ». Deuxième enterrement du GCO.

8 novembre 2013 : Jugement du TA de Strasbourg rejetant les requêtes sur les marchés publics.

21 novembre 2013 : restitution du rapport du CGEDD sur le GCO, commandé par le ministre des Transports. **« Grand retournement » des élus socialistes de Strasbourg**. Le GCO est ressuscité, et ce en dépit des chiffres du rapport du CGEDD qui inciteraient à l'inverse. Le lobbying forcené du BTP et de la CCI a payé !

28 juin 2014 : inauguration de la première cabane anti-GCO entre Duttlenheim et Duppigheim. Cette inauguration sera suivie de 7 autres, entre 2014 et 2016.

Fin 2015 : désignation d'un nouveau concessionnaire : Vinci – ARCOS.

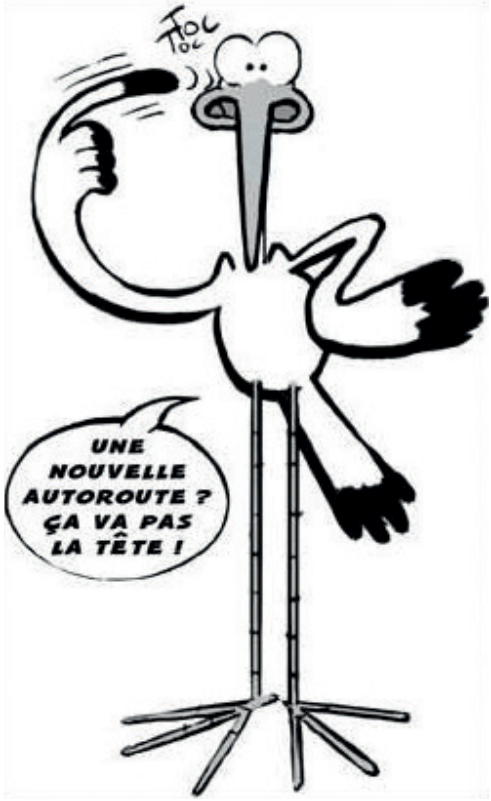
Janvier 2016 : publication du décret n°2016-72 du 29 janvier 2016 approuvant la concession entre l'Etat et Vinci pour une durée de 54 ans.

19 septembre 2016 : démarrage des travaux préparatoires en zones "non-protégées".

En 2016 et 2017, les opposants continuent leur combat : marches entre les cabanes, 2 grandes manifestations à Strasbourg rassemblant 2000 puis 3500 personnes, blocage de travaux préparatoires...

En juillet et septembre 2017, avis défavorables du Conseil National de Protection de la Nature sur les dossiers de demande de dérogation pour atteintes aux espèces protégées.

23 janvier 2018 : l'Etat prolonge la DUP, alors que le CNPN et la Haute Autorité Environnementale ont donné des avis défavorables. Mais l'histoire n'est pas écrite : si tous ceux, nombreux, qui ont compris que le GCO n'est pas la bonne solution, se mobilisent et refusent de se coucher devant les lobbies, le GCO ne se fera pas !



GCO NON MERCI

www.gcononmerci.org

www.gcovendenheim.free.fr

www.facebook.fr/gcononmerci/

Remerciements aux membres du Collectif GCO Non merci
pour la documentation et la relecture attentive.
Directeur de la publication : Maurice Wintz. Rédaction : Marie Marty, avec Luc Huber.
2015, première édition | 2018, deuxième édition (partiellement) actualisée
Impression PrintOclock - 5000 ex sur papier 100% recyclé
Alsace Nature, 8 rue Adèle-Riton, 67000 Strasbourg - www.alsacenature.org