

Cela fait plus de vingt que je dénonce ce projet autoroutier et je me demande pourquoi, ce soir, je ne suis pas étonné du verdict du tribunal administratif !

C'était il y a vingt ans, qu'une série de réunions d'information ont eu lieu dans les villages du tracé. On y apprenait que l'ouverture à la circulation de l'autoroute était prévue pour 2012 et que les deux premiers objectifs étaient : soulager l'A35 pour le premier et réorganiser les accès à Strasbourg pour le second. Des prévisions de trafic pour l'horizon 2020 étaient également dévoilées, avec et sans GCO. Ce n'était que des chiffres, mais en prenant sa calculette on pouvait montrer que : avec le GCO, la circulation sur l'A35 baisserait de moins de 5%, même si le nombre de poids lourds diminuerait lui, de 22%. Mais ces mêmes chiffres montraient également déjà à l'époque que le trafic total, A35 (aujourd'hui M35) plus le GCO, sera nettement supérieur au trafic sur l'A35 sans GCO : 35 000 véhicules par jour, dont 2 600 poids lourds en plus sur notre territoire.

En 2022, une année après la mise en route du COS et en découvrant les chiffres de fréquentation, Alain Jund dira « tout ça pour ça ! » Je n'ai pas pu m'empêcher de penser que c'était prévu !

Faut-il rappeler qu'en 2005 les allemands ont mis en place une taxe poids lourds, alors que coté français elle n'est toujours pas sérieusement envisagée ? Cela explique la majeure partie des camions circulant sur le GCO. La même année, le rapport TTK, le seul indépendant à ma connaissance, dira « le GCO est une mauvaise solution, même pour les flux routiers de grand transit ».

Début 2007 paraîtra le rapport de la commission d'enquête : malgré 82% de contributions contre le projet, il donne un avis favorable, avis néanmoins assorti de quatre réserves, dont à ma connaissance, au moins une n'est pas levée, ce qui en fait aujourd'hui un avis défavorable. La commission dira aussi que « Le désengorgement de l'A35 n'était pas l'enjeu, ni l'objectif du GCO ».

2007 était également l'année de l'élection de Nicolas Sarkozy et du lancement du Grenelle de l'environnement. Tous les grands projets publics seront désormais arbitrés en intégrant leur coût pour le climat et il y aura « un renversement de la charge de la preuve » : cela ne sera plus aux solutions écologiques de prouver leur intérêt, mais aux projets non-écologiques de prouver qu'il n'est pas possible de faire autrement. Ce principe devait être appliqué « immédiatement » à la politique des transports et Jean-Louis Borloo annoncera que « l'ère du tout-autoroutier était terminée ». Et pourtant, François Fillon annoncera, lors du premier conseil des ministres à Strasbourg : il faut accélérer le GCO.

La DUP sera signée, mais également attaquée en justice dans la foulée. Est-il nécessaire de rappeler que le rapporteur public du conseil d'état avait conclu qu'il fallait annuler la DUP ? Pourtant, trois mois plus tard, entre les deux tours des régionales, elle sera confirmée !

En 2012, suite à l'élection de François Hollande et le projet ayant du mal à se boucler financièrement, beaucoup ont cru le GCO enterré ! Pourtant, si le nouveau gouvernement a mis fin à la procédure d'attribution de concession, il n'a pas invalidé la DUP.

C'est alors que les lobbies se sont mis à la tâche. D'une part, il fallait le GCO pour diminuer la pollution. On sait aujourd'hui qu'elle n'a pour ainsi dire pas diminuée à Strasbourg, mais que les communes sud du tracé ont maintenant une pollution équivalente. D'autre part, il fallait le GCO pour relancer le développement économique : je vous laisse juge ...

Ils réussiront néanmoins à ressusciter le projet et en novembre 2013 on nous annonce un GCO nouveau qui sent déjà le bouchon, puisque les experts du rapport observent : « on circulera mieux, mais cela ne supprimera pas les bouchons ».

Les procédures sont relancées et depuis, on ne compte plus les avis défavorables qui tombent les uns après les autres. Et pourtant, à chaque fois, le dossier GCO progresse. Pour nous, c'est une alternance d'espoir et de douche froide. Nicolas Hulot avait réussi les deux : espoir quand il a été nommé ministre de l'environnement et quand il nous a reçu, douche froide quand il a signé pour le GCO, tout en démissionnant dans la foulée. Je ne peux m'empêcher de citer le 20 septembre 2017 où nous avons réussi à repousser Vinci et le 10 septembre 2018 où nous avons été évacués par 500 gardes mobiles ...

Tout cela pour vous dire que tout au long de ces années, j'ai eu à observer régulièrement : d'une part les contradictions, voire la mauvaise foi, de nos décideurs politiques et d'autre part des verdicts surprenants des tribunaux qui ne peuvent que susciter l'incompréhension. Que penser par exemple, d'un rapporteur public qui en 2021 dit que si on lui avait présenté le dossier en 2018, il aurait proposé d'interdire les travaux et qui en 2022, après un avis défavorable supplémentaire, dit que tout est bon ? Mais comme Alsace Nature a bien aidé à faire progresser le projet, il fallait lui verser une indemnité ? Cela me fait penser aux indulgences : de la même manière qu'on pouvait payer pour racheter ses péchés et comme les taxes carbone permettent d'acheter des droits à polluer, on rachèterait donc une injustice ?

*« Les problèmes d'aujourd'hui viennent des solutions de hier » et « on ne résout pas un problème avec les habitudes de pensées qui en sont à l'origine »* disait Einstein. En continuant à multiplier les routes, on continuera d'encourager le transport routier.

Aujourd'hui, le tribunal avait une belle fenêtre de tir pour prononcer la justice, pour rétablir le droit et pour prouver que nous vivons dans une réelle démocratie. Au lieu de cela, par son verdict, il nous laisse avec cette désagréable impression que la justice et la démocratie resteront, et pour longtemps encore, très perfectibles !