

Rassemblement 23 février 2023



Ce n'est pas parce que l'autoroute est en fonction (depuis le 17 décembre 2021) qu'elle est pour autant justifiée.

Juridiquement, il y avait les moyens d'annuler les autorisations.

7 avis négatif d'organisme d'État et commissions d'enquête publique au moment de la signature des autorisations pour les travaux. 10 aujourd'hui...

Il n'y a aucune garantie vis-à-vis des compensations par rapport aux impacts.

Le tribunal administratif se fourvoie.

Si le jugement était intervenu avant le démarrage des travaux, au regard du dossier, le projet ne se serait pas fait. Le point de bascule se situe en septembre 2018 lorsque le tribunal autorise **à titre exceptionnel** la poursuite des travaux.

Tout est exceptionnel dans ce dossier.

C'est du jamais vu !

Au déni de démocratie auquel nous avons dû faire face, s'ajoute un déni de justice.

Pour quelques euros de plus dans les caisses de Vinci – nous sommes en janvier 2018 – Le deal de l'abandon du projet de Notre-Dame-des-Landes porté par la même entreprise, entraîne le sacrifice de toute un territoire... celui de l'Alsace !

Quoi qu'il advienne, nous n'oublierons pas.

Le GCO reste une mauvaise solution à des vrais problèmes. La question du trafic routier et de la pollution subsiste. Notre bataille pour notre bien commun, pour notre santé, reste entière.

La suite, au-delà du GCO, s'inscrit également avec la coalition nationale La Déroute des routes qui porte notamment un moratoire contre les projets d'infrastructure routière. **Il ne doit plus avoir d'autres GCO en France.**

Quelques chiffres :

Avec le GCO c'est à peine plus de 3 % de baisse du trafic routier au niveau de Cronenbourg (sur la M35, portion de l'A35 traversant l'Eurométropole de Strasbourg)..

18 milliards d'euros : ce sont les investissements programmés en 2023 pour des projets routiers en France.

390 millions d'euros pour le vélo.

3,9 milliards d'euros pour le train.

La question du tout routier, transversale dans notre combat, reste une réalité. Changer les mentalités pour sortir de cette logique pour promouvoir les mobilités alternatives à la voiture, reste un combat. Une continuité dans notre lutte parmi d'autres sujets.

Bruno Dalpra,
GCO NON MERCI