

Le GCO en 3 points

Le GCO est-il vraiment nécessaire ?

Il n'y aurait que 10% du trafic circulant sur l'A35 qui emprunterait le GCO. Aucun problème évoqué (engorgement, insécurité, pollution) ne sera donc résolu. Les aménagements évoqués sur l'A35 ne sont pas réalistes. De plus, en fonction du péage, les 10% annoncés sont une valeur maximale. La réalité pourrait être bien inférieure.

Inutile

Les reports provenant de l'Hafraba (véhicules circulant sur l'axe Hambourg-Francfort-Bâle, voire plus au Sud) sont estimés de 2000 à 3500 véhicules par jour. Ils ne tiennent pas compte des taxes prévues récemment pour la circulation sur les autoroutes allemandes (estimée à 30-35 € pour Karlsruhe-Bâle). La possibilité d'un trajet à moindre coût par la plaine d'Alsace va augmenter ces reports. L'expérience montre que moins la distance de transit est longue, plus le péage est dissuasif. Le péage devra être suffisamment cher pour dissuader le transit des poids lourds venant de loin, et il devra être peu cher pour le transit local...

Allemagne

Dès le 31 août en principe, tous les poids lourds de plus de 12 tonnes devront acquitter un péage afin de parcourir le réseau. Cette taxe, équivalente en moyenne à 15 centimes d'euro par kilomètre, sera prélevée électroniquement, au moment de quitter l'autoroute (Le Monde, mars 2003). Le montant est de l'ordre de 30 à 35 euros pour Karlsruhe – Bale.

Suisse

En 2008 au plus tard, un camion de 40 tonnes devra s'acquitter d'une redevance de 325 FS (214 €) en moyenne pour une traversée de la Suisse (de la France vers l'Italie, trajet Bâle – Chiasso, 370 km). Les camions particulièrement polluants paieront même 380 FS (250 €), soit 10 fois plus que ce qui est perçu actuellement pour un trajet en transit d'un camion de 28 tonnes.

L'impact environnemental

Pollution atmosphérique

En moyenne sur l'année, le gradient horizontal de pollution primaire (oxydes d'azote et particules) plus élevé en centre ville s'inverse pour l'ozone dont la formation est favorisée à distance des zones d'émissions et notamment en périphérie de l'agglomération comme s'y trouve la zone d'étude. Le GCO entraînera une pollution à l'ozone plus importante.

Afin de pouvoir disposer de données les plus pertinentes possibles concernant l'état actuel de la qualité de l'air dans la zone d'étude, il conviendrait de pouvoir mettre en œuvre une campagne de mesure (camion laboratoire et systèmes temporaires de prélèvement) couvrant l'ensemble de la zone et en particulier les villages concernés. (Rapport ASPA, p. 41)

Les données utilisées sont estimées insuffisantes par les auteurs du rapport. On peut également se demander si les deux semaines de mesures (une en hiver, une en été) sont représentatives de la qualité de l'air moyenne en période estivale et hivernale. De plus, certaines données sont anciennes (1993) et de

Pollutions

nombreux polluants ne sont pas mesurés. L'étude de l'état actuel de la pollution est très insuffisante. Elle doit être actualisée et complétée. Les quelques mesures existantes montrent un taux de pollution qui atteint déjà le niveau des normes qui seront en vigueur en 2010. Une augmentation de la circulation conduira au dépassement de ces normes.

Pollution de l'eau

Les éléments donnés sur le site Internet sont très insuffisants. Le tracé passe dans le périmètre de protection éloigné du captage de Lampertheim. Il passe également à l'amont hydraulique des captages d'Oberhausbergen et de Lingolsheim. Ces captages sont destinés à participer à l'alimentation de la CUS et à servir de secours en cas de pollution des captages du Polygone (vois Schéma Directeur de la CUS). Il n'y a pas de nappe au sens strict sous le tracé, les infiltrations sur cette zone participent de manière prépondérante à l'alimentation de la nappe comme le montrent les cartes hydrogéologiques établies lors du programme Interreg 'Cartographie hydrogéologique du Rhin Supérieur'. Les pollutions

Argumentaire : Philippe ACKERER, Directeur de recherche CNRS – Réalisation APECI

Sources :

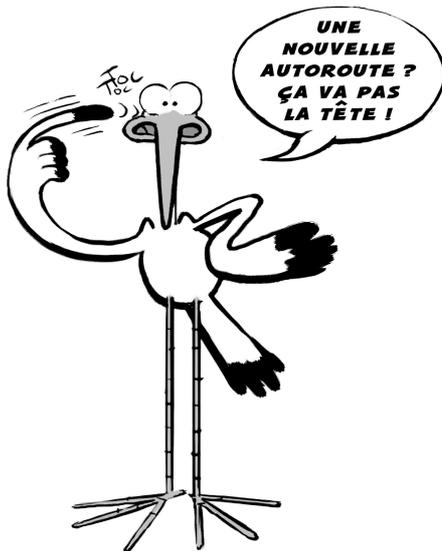
- Cahier des charges de l'infrastructure (juin 2000)
- Caractérisation de la qualité de l'air dans la zone d'étude (ASPA, décembre 2001)
- GCO : la synthèse du débat (débat octobre – novembre 1999).
- Site internet .

accidentelles sur ce tracé constituent donc une menace importante pour la qualité des eaux. Rappel : Le déversement de 4 m³ de solvant lors d'un accident routier survenu à Benfled en 1971 constitue encore actuellement une source de pollution importante. La dépollution envisagée devrait durer une vingtaine d'années.

L'impact sonore

Ce problème est traité dans la plus grande ... discrétion. C'est le problème le plus important pour tous les riverains des infrastructures routières et un facteur important de stress, de perte de sommeil. De nombreux passages du GCO seront surélevés, ce qui augmente la propagation du bruit. A aucun moment, l'étude ne comporte un engagement sur les niveaux de bruit maximum auxquels les riverains seraient exposés ! Le problème du bruit est totalement occulté.

Bruit



CONCLUSION

Dans sa forme actuelle et compte tenu du contexte récent, le GCO ne résout aucun des problèmes actuels et futurs. Les justifications évoquées ne sont pas recevables.

A cause du péage, le GCO concernera moins de 10% de la circulation actuelle. Les seuls véhicules susceptibles de l'emprunter sont les véhicules de transit Hafraba.

Les Alsaciens, et surtout les habitants de la CUS et proche de la CUS, ne tireront donc aucun avantage du GCO.

Le coût de l'opération est de 2 milliards de francs, soit le budget consacré aux routes nationales pour l'Alsace entière pendant 7 ans. Non compris dans le budget : Combien de km de mur antibruit, combien de km de tranchées pour l'enterrer en grande proximité urbaine, combien de km de pilotis pour la traversée des zones inondable, combien d'échangeurs pour la desserte locale ?

Son financement grèvera très fortement le budget dédié au volet routier en Alsace pour un impact essentiellement négatif pour la région. La dépense publique importante supportée en partie par les collectivités locales doit être utilisée à des projets plus urgents.

Les inconvénients et nuisances induits sont importants :

- augmentation du transit de poids lourds avec ses conséquences (accidents, pollution, bruit, engorgement),
- augmentation de la pollution atmosphérique qui est déjà très préoccupante à l'heure actuelle,
- risque de contamination de la nappe et des captages de la CUS.

Enfin, la philosophie du projet est à l'opposé des positions prises par les collectivités locales et territoriales qui affichent le développement durable et le respect de l'environnement comme prioritaire.

EXPRIMONS-NOUS !

La solution routière toute faite n'est pas inéluctable.

C'est le moment pour chaque citoyen de s'exprimer et de dire non à ce projet. Signez notre pétition.

REJOIGNEZ-NOUS !

Le GCO n'est pas une fatalité. Beaucoup de gens sont en train de se mobiliser. Si nous sommes solidaires, nous pouvons faire annuler le projet.

En adhérant à notre association, vous nous donnerez les moyens de vous représenter et de défendre les intérêts du plus grand nombre. L'union fait la force !

APECI

« Association pour la Promotion de l'Environnement
et de la Circulation Intercommunale »
9 rue du Cottage - 67550 VENDENHEIM
Email : APECI67@aol.com