

Monsieur le Ministre,

Retenu depuis 2002 dans les schémas multimodaux des services collectifs de transport, le Grand Contournement Ouest de Strasbourg (GCO ou A355) a été reconnu d'utilité publique en 2007. Cette deuxième rocade de contournement devrait être mise en service en 2012, avec comme objectif de désengorger l'agglomération strasbourgeoise, notamment l'A35 actuellement saturée aux heures de pointe, d'améliorer les liaisons entre les villes moyennes (Sélestat, Molsheim, Obernai, Saverne et Haguenau) et de renforcer leur attractivité¹, sans toutefois contribuer à favoriser un étalement urbain déjà très important dans le Bas-Rhin.² Si ces objectifs vertueux correspondent globalement aux préconisations des Grenelle de l'environnement, on peut douter, dans le détail, qu'ils pourront effectivement mettre en œuvre un développement durable du territoire, et questionner la solution du GCO aujourd'hui présentée comme une réponse unique à la problématique des transports régionaux.

En effet, si le GCO apparaît de prime abord comme une mesure de bon sens, il n'est pas évident qu'il renforcera in fine les attractivités locales, ni même qu'il contribuera réellement à fluidifier le trafic de manière significative, encore moins qu'il n'amplifiera pas l'étalement urbain. Car si la solution semble efficace à court terme, elle peut s'avérer fortement contre-intuitive à moyen terme, et finalement contre-productive à long terme. Cette position, dont l'argumentaire constitue l'objet de ce courrier, est construite sur un double constat : le GCO conforte un transport routier dont le développement est néfaste sur le plan environnemental et économiquement contraint à moyen terme, en même temps qu'il pérennise des modes de vie éclatés et socialement discriminant à long termes.

Sur le plan du transport de marchandises comme du transport des personnes, **le GCO conforte directement la route comme un mode de déplacement privilégié : on peut s'attendre à ce que son ouverture, même si les tronçons sont payants, provoque un appel d'air qui multiplie rapidement le transit des véhicules dans l'espace régional, limitant du même coup la fluidité de la circulation** sur la nouvelle infrastructure comme sur l'ensemble du réseau. La fluidité engendrée par un débit augmenté apparaît en effet souvent contre-intuitive, comme l'indique le paradoxe de Downs-Thomson, observé pour de nombreux projets autoroutiers, en France et à l'étranger.

Au-delà de ce premier problème, le projet semble aussi contre-productif, car **il remet en cause une partie des stratégies développées au niveau régional pour limiter la**

¹ Cf. <http://www.alsace.equipement.gouv.fr>

² Cf. L'écho du foncier, n°3, DRE Alsace, décembre 2008

place de l'automobile et trouver une alternative aux poids lourds : la tarification TER du Conseil Régional pour favoriser la multimodalité autour du chemin de fer, par exemple, se trouve en porte-à-faux avec un projet qui privilégierait résolument la route, et l'empêcherait de porter ses fruits. De même, le principe du ferroutage (qui apparaît comme une alternative durable aux poids lourds) actuellement très difficile à porter par les collectivités territoriales, semble reculer dans ses possibilités d'application, alors même que certains projets industriels régionaux pourraient aujourd'hui lui apporter les moyens de mieux fonctionner.

Sur le plan des aspects socio-économiques et des modes de vie que généreraient les nouvelles mobilités mises en place par le GCO, on peut aujourd'hui penser, contrairement à ce qu'annoncent les études qui présentent le projet, **qu'il ne limitera pas l'étalement urbain, mais concourra au contraire à le favoriser au-delà de l'aire strasbourgeoise actuelle**. Cette accentuation contribuera à développer les espaces périurbains de manière monofonctionnelle, et à généraliser la ségrégation que l'on y voit déjà à l'œuvre, réduisant par là même l'attractivité des villes moyennes desservies, soit un résultat inverse, à nouveau, aux objectifs de départ.

En effet, le projet plaide concrètement en faveur d'une augmentation des mobilités régionales, autorisant des déplacements plus rapides, donc plus lointains et plus réguliers. Ces mobilités accrues vont naturellement dans le sens d'un éclatement des espaces de vie, séparant les lieux fait pour travailler (qui se concentrent là où les économies d'agglomération sont les plus importantes), des lieux de résidences (qui privilégient dès lors le cadre rural des villages périphériques), et les lieux de commerces (qui s'installent là où les infrastructures de transport brassent le plus grand potentiel de clients). En même temps que le GCO conforte cet éclatement, il libère les possibilités d'étalement et assoie l'automobilité comme un mode structurant pour le développement distancié de l'urbanisation et des activités. Dans ce sens, le développement local des villes et des pôles moyens que l'infrastructure est censée renforcer ne se fera probablement qu'alternativement, concernant les aspects résidentiels ou les activités économiques, mais rarement les deux. L'un sans l'autre ne permettra toutefois probablement pas de développer ces pôles de manière endogène et durable, mais les mettra au contraire en concurrence, les empêchant de jouer le rôle de bassin de vie qu'ils pourraient avoir au sein de l'armature urbaine régionale s'ils construisaient leur zone d'influence dans un rayon de proximité local. De la sorte, **le GCO privilégie une certaine forme de nomadisme régional au détriment d'une sédentarisation dans la proximité, qu'on sait par ailleurs être un vecteur de diversité et de lien social**.

A cela s'ajoute encore un argument plus classique du monde écologiste, arguant que la mise en place du GCO constitue une atteinte évidente et irréversible aux écosystèmes périurbains et contribue à la réduction immédiate de la biodiversité régionale : au-delà du préjudice paysager que le projet porte à l'openfield et au piémont de la plaine d'Alsace, ce sont en effet les espaces vitaux de la faune locale qui, entrecoupés par la nouvelle infrastructure, se trouvent réduits d'autant, atteignant une limite de viabilité pour certaines espèces ; le GCO contribue encore à la diminution de la biodiversité périurbaine.

Ainsi, par l'investissement financier (355 millions d'euros hors taxe) qu'il représente, mais surtout par la manière avec laquelle il s'implante durablement dans le sol et le

paysage (aucune autoroute ni aucun échangeur n'a encore été « déconstruit » en France), le GCO apparaît comme une infrastructure dont les impacts ne doivent pas être mesurés dans l'immédiateté des problèmes actuels, mais analysés à long terme, au regard du Facteur 4³ que nous nous sommes engagés à atteindre, du pic de Hubbert⁴ qui compromet inéluctablement les performances économiques de la route, et de l'individualisme de l'automobile, qui congestionne également la vie locale des villes et des villages d'Alsace.

Espérant que ces arguments seront entendus et permettront une relecture plus durable du projet de GCO, je vous prie de croire, Monsieur le Ministre, à l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Jean-Philippe Antoni

Docteur en géographie
Maître de conférences en aménagement et en urbanisme
Chargé de cours à l'école d'architecture de Strasbourg

³ Le Facteur 4 est l'engagement pris par la France en 2003 de diviser par un facteur 4 les émissions nationales de gaz à effet de serre du niveau de 1990 d'ici 2050.

⁴ Le Pic de Hubbert est le moment où la production de pétrole atteint son maximum et commence à décliner. La date de ce pic est aujourd'hui assez controversée : certains l'annoncent vers 2010-2015, d'autres plutôt vers 2025-2030.