

Dossier : GCO - courrier des lecteurs

COURRIER DES LECTEURS

Le GCO, chaînon manquant entre le nord et le sud de l'Europe

Le GCO, chaînon manquant entre le nord et le sud de l'Europe

M. Philippe Sigwalt, architecte :

« Si on prend un peu de recul dans le débat sur les conséquences du GCO (Grand Contournement Ouest), on se rend compte que le problème ne concerne pas que Strasbourg, mais toute l'Alsace, qui risque d'être submergée par un flux croissant de poids lourds, avec toutes les conséquences que cela entraînerait.

La vallée du Rhin représente un axe routier majeur entre le nord et le sud de l'Europe, ce qui explique qu'un nombre considérable de camions de tous pays y circulent. Malgré la "taxe poids lourds", la majorité de ces camions circule du côté allemand, ce qui est d'ailleurs favorisé par la présence de sections à trois voies (où les PL ont le droit de doubler), de murs antibruit à proximité des agglomérations et de nombreux équipements autoroutiers.

À un certain point, ce trafic doit traverser le Rhin pour se diriger vers le sud, et cela se fait généralement au sud de l'Alsace. Les poids lourds sont dissuadés de traverser le Rhin plus au nord, car malgré la présence de l'A35, la liaison côté allemand y est, heureusement pour nous, encore difficile. De surcroît, le contournement de Strasbourg pose les problèmes de ralentissement que l'on connaît aux heures de pointe, correspondant à la desserte automobile de Strasbourg. La réalisation du GCO aurait pour résultat de faciliter grandement la circulation des poids lourds sur cet axe, côté alsacien, et, inviterait une grande partie de ceux-ci, circulant actuellement principalement du côté allemand, à traverser la frontière plus au nord pour bénéficier de cette nouvelle liaison. Les avantages pour les sociétés de transport seraient de ne payer que les quelques euros de péage que coûterait le GCO, ce qui serait moins cher que la "taxe poids lourds" sur l'ensemble de la A5, et d'avoir un meilleur rendement horaire, les camions ayant le droit de doubler sur l'autoroute en France.

L'axe autoroutier nord-sud côté alsacien deviendrait rapidement saturé de camions, sans vraiment régler de problème au niveau de Strasbourg, car avec l'appel d'un trafic accru, il n'y aurait que plus de pollution atmosphérique, de bruit et d'embouteillages. Les sociétés de transports internationaux seraient finalement les seules à y gagner.

Plutôt que de faciliter l'augmentation du trafic routier (se posera aussi rapidement le problème de la mise en place de la taxe autoroutière pour les automobiles côté allemand qui va reporter encore plus de circulation), il faut réfléchir à des solutions permettant de réduire le trafic existant. Certaines propositions pourraient facilement être mises en place : par exemple créer des aires de covoiturage à proximité de Strasbourg, interdire aux poids lourds de doubler en journée, limiter à 70km/h le contournement de Strasbourg...

Enfin, la mise en place de l'écotaxe, par un nouveau gouvernement qui devrait se montrer plus sensible aux questions environnementales, serait bien sûr la bienvenue. Le GCO étant prévu avec un péage, la mise en place de l'écotaxe ne pourrait d'ailleurs plus s'y appliquer ultérieurement !

Pour "dédommager" les sociétés de travaux publics qui se verraient privées de la commande des travaux de réalisation du GCO, car on a l'impression que c'est là aussi que se situe le débat, pourquoi ne pas lancer un plan d'amélioration du réseau routier secondaire qui est très accidentogène (absence de marquage, routes étroites, absence de pistes cyclables...), ce qui d'ailleurs amènerait plus de travail aux entreprises locales.

Pour ou contre le GCO, telle n'est pas la question, mais plutôt pour ou contre l'augmentation du nombre de poids lourds de transit en Alsace ! »