

MAGAZINE D'INFORMATION RÉGIONALE

NEWS D'ILL

GCO Dernières cabanes avant travaux



**Depuis plus de quarante ans,
le projet d'autoroute divise la terre
et les gens. Aujourd'hui sa réalisation
paraît inéluctable.**

Une solution en trompe-l'œil

Derrière l'étendard de l'intérêt général, le Grand contournement ouest de Strasbourg se donne pour objectif de décongestionner l'A35, une des autoroutes les plus encombrées de France. Un engorgement d'autant plus problématique que le trafic pénètre au cœur même de l'Euro-métropole, frôlant la gare et isolant des quartiers entiers. Mais à chaque grand projet son lot d'opposants. Surtout quand il est relancé quarante ans après sa genèse, à la faveur, notamment, d'un retournement politique. Ces 24 kilomètres de bitume faucheront quelque 300 hectares de terres agricoles du Kochersberg, les plus fertiles d'Alsace. Des manifestations ont lieu, mais peinent pour le moment à fédérer une véritable résistance. Les opposants rêvent d'attirer aussi bien les zadistes de Notre-Dame-

Des-Landes que les familles du centre strasbourgeois. Mais pas facile d'enraciner la lutte dans une Alsace où le compromis est une culture des plus anciennes. Même en érigeant le grand hamster en mascotte, il sera difficile de revenir sur l'avancée du GCO. Les expropriations sont programmées et les indemnités ont commencé. Les paysans sont divisés. Certains se satisfont des négociations des syndicats agricoles, le remembrement étant même une aubaine face aux vicissitudes des marchés agricoles. Les autres sont vent debout contre un projet qui détruit l'harmonie du paysage et leur outil de travail. L'intérêt réel du projet peut être questionné. S'il permettra d'éloigner du centre-ville les poids lourds en transit, il ne réduira pas radicalement la circulation dans la quatrième agglomération la plus polluée de France. Même re-

qualifiée en « boulevard urbain », l'A35 restera un axe chargé. Quelles que soient les promesses de « douceurs paysagères » vantées par le constructeur-concessionnaire Vinci, l'usage de la voiture, et ses corollaires, dioxyde de carbone et particules fines, restera un problème tant que de véritables solutions alternatives ne seront pas imposées. La promesse d'un « bus express » a fait long feu : il ne le sera pas tant que ça, entre Ittenheim et Strasbourg, où la voie qui lui est réservée pourra aux heures de pointe être empruntée par d'autres véhicules. Au bout du compte, le GCO, première autoroute payante d'Alsace, semble contourner les véritables enjeux environnementaux et de mobilité. Confirmant ce que Roland Ries, le maire de Strasbourg, définissait jadis comme une « *solution en trompe-l'œil* ».

Joris Bolomey

NEWS D'ILL

Centre universitaire d'enseignement du journalisme (CUEJ), Université de Strasbourg.
11 rue du Maréchal-Juin
CS 10068 67046
Strasbourg
Tél : 03 68 85 83 00
cuej.unistra.fr
www.cuej.info

DIRECTRICE DE LA PUBLICATION
Nicole Gauthier

ENCADREMENT
Laurence Defranoux,
Nicole Gauthier,
Daniel Muller,
Stéphanie Peurière

RÉDACTEURS EN CHEF
Joris Bolomey,
Guillaume Reuge

ICONOGRAPHE
Nina Zeindlmeier

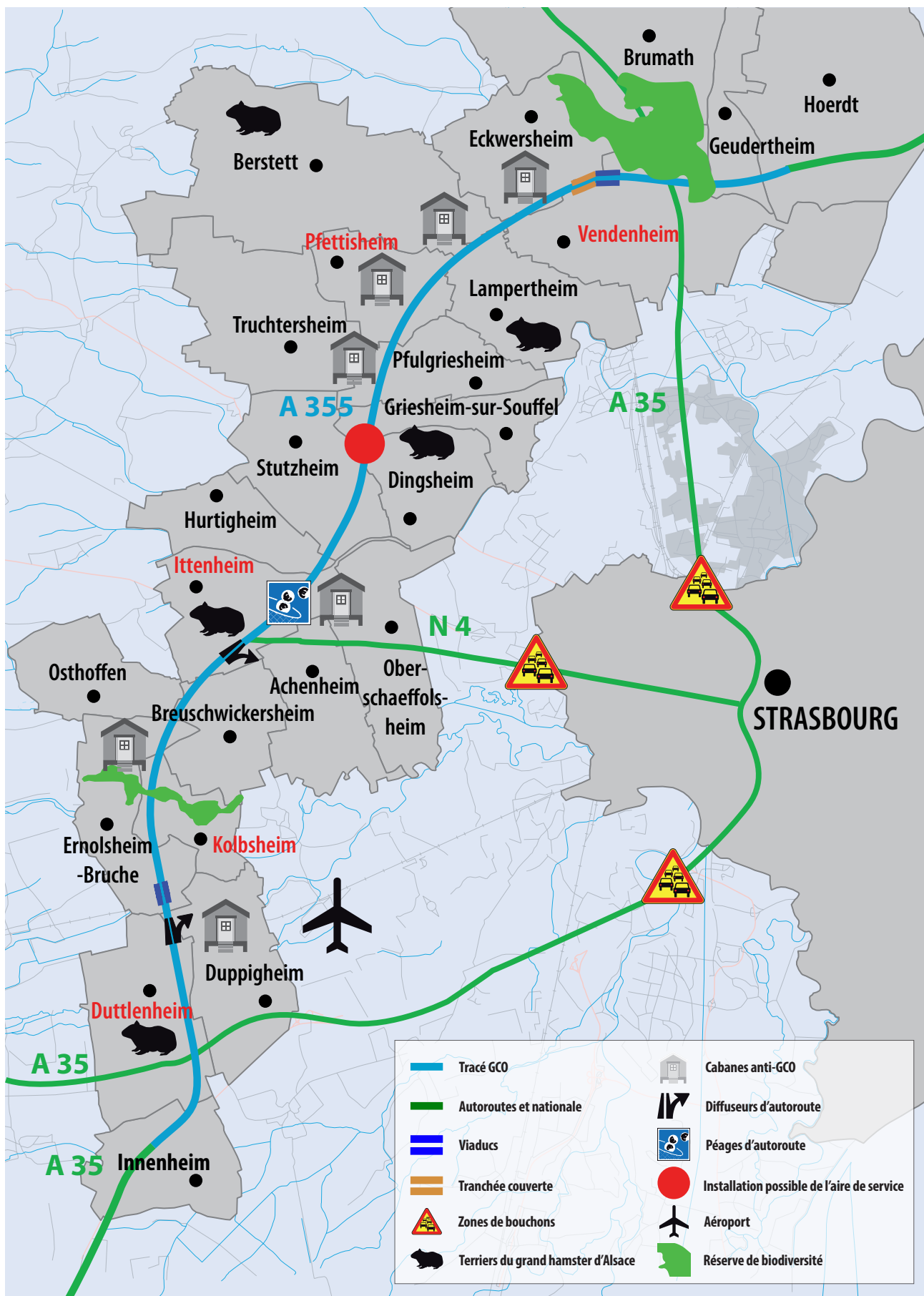
CHEF D'ÉDITION
Benoît Collet

RÉALISATION
Simone Ahrweiler,
Alexis Boisselier,
Joris Bolomey,
Sarah Bos, Benoît Collet, Alexis De Azevedo,
Guilhem Dubernet,
Peter Eßer, Fanny Guiné, Anna Manceron, Maxime Maréchal, Léa Picard, Guillaume Reuge, Donovan Thiebaud, Nina Zeindlmeier

PHOTO DE UNE
Joris Bolomey

INFOGRAPHIE
Donovan Thiebaud

Le Kochersberg sous emprise	4
« On n'est pas des Bretons »	6
Les irréductibles de Kolbsheim	8
Six idées reçues sur le tracé et l'environnement	10
Le grand hamster en a vu d'autres	13
« Tous ces fruitiers vont être arrachés »	14
« Seulement trois hectares sur cent »	15
Le consensus politique se brise le long du tracé	16
Des passages piétons sur l'A35	18
Petites mesures pour gros bouchons	19
Le chat du Bienwald en sursis	20
Un « appel d'air » pour l'interim	22
Dix ans de revue de presse	24



Le Kochersberg sous

Fin 2016, cinq commissaires enquêteurs ont identifié les terres à exproprier sur le tracé du GCO. Près de 1000 propriétaires sont touchés.

La mairie d'Innenheim est calme en cet après-midi de novembre. Marie-Rose Eschbach, sexagénaire aux yeux vifs, est la première personne convoquée à rencontrer la commissaire chargée de la permanence de l'enquête parcellaire du Grand contournement ouest (GCO). Sa pile de documents sous le bras, elle explique de sa voix rauque aux accents alsaciens ne pas tout comprendre à la procédure. « C'est mon mari qui s'occupait de tous ces papiers. Il est décédé en février, maintenant je suis seule à m'en occuper. »

Du 24 octobre au 14 novembre, ils étaient cinq à tenir des permanences dans les villages, le long des 24 kilomètres du projet. Mandatée par la préfecture, cette « enquête parcellaire » (pour « parcelle » de terrain) est une des dernières étapes du projet. Elle vise à déterminer à qui appartiennent les 300 hectares de terres fertiles accaparées par le futur chantier dans le Kochersberg. Devant le désarroi de certains proprié-

res, la commissaire enquêtrice se dit démunie. « Excusez-moi. C'est très procédurier, on va dire. »

Près d'un millier de personnes seront expropriées de tout ou partie de leur terrain, via un acte de cessibilité. Acte inattaquable depuis que le Conseil d'Etat a signé la Déclaration d'utilité publique du GCO en 2008. Etonnamment, Marie-Rose Eschbach n'est pas opposée au GCO, car « on ne peut pas être contre tout ». Sur les propriétaires rencontrés dans les permanences, à peine un sur deux est vent debout contre le projet, qui divise la région depuis quarante ans. Danny Hoffmann, professeur

de français à Strasbourg, possède des terres à Duttlenheim, la commune la plus touchée. Presque 100 hectares vont y être grignotés par le futur échangeur. « Je ne suis ni contre le projet, ni contre les expropriations. Les bouchons sont une réalité à Strasbourg », précise-t-elle, en jetant un œil aux plans cadastraux affichés dans le hall de la mairie. Tous ne sont pas aussi légalistes. « Qu'ils le fassent à Vendenheim,

leur parking, mais pas ici ! Nous sommes expropriés de force et on ne nous laisse que les miettes. Il est hors de question que je renvoie les documents que l'enquête parcellaire exige », proteste un grand costaud de 40 ans qui a du mal à retenir sa colère en découvrant le projet d'une aire de services.

DUP

Déclaration d'utilité publique. C'est le document qui officialise, au nom de l'intérêt général, le projet. Il permet les expropriations légales.

« Il me reste 73 mètres, j'en fais quoi ? »

Le registre d'enquêtes est rempli de doléances : « Il me reste 73 mètres, j'en fais quoi ? » Ou encore : « Je refuse le projet actuel qui ne tient pas du tout compte du plan initial. Personne n'en veut du GCO. » La commissaire doit faire remonter ces plaintes au concessionnaire Arcos, une filiale de Vinci créée pour construire le GCO. Pour autant, elle ne laisse pas d'illusion à ses interlocuteurs : Vous pouvez inscrire que vous êtes contre le projet et les expropriations, mais cela ne changera rien », lâche-t-elle à trois frères et sœurs. La remarque les laisse sans voix.

Les expropriés vont tous percevoir des compensations financières, calculées en fonction de la nature du terrain saisi. Les terres

« On ne nous laisse que les miettes. »

2003-2006

Etude d'impact et mesures compensatoires

2008

Déclaration d'utilité publique

2016

Enquête parcellaire, forages et fouilles

2017

Acte de cessibilité et expropriations

Automne 2017

Déboisement et début des travaux

emprise



Joris Bolomey / CUEJ

agricoles ont plus de valeur que les autres. Les indemnités, qui montent jusqu'à 12000 euros l'hectare, ont commencé. Les agriculteurs vont également recevoir une indemnité fixe à titre professionnel, y compris ceux qui ne sont que locataires. La Chambre d'agriculture refuse de communiquer son montant, mais assure qu'il est « le même pour tous ». Certains ont plus à perdre qu'un bout de parcelle : « Je suis embêtée pour l'exploitant à qui je loue la terre... Vous savez s'il existe des suites foncières ou d'autres solutions pour le fermier qui perd son outil de travail ? », demande Danny Hoffmann. La commissaire enquêtrice répond, gênée : « Je ne sais pas. Ce n'est pas l'objet de mon travail. » Et de couper court au débat : « Je peux juste vous dire que l'entrée en fonction de l'autoroute est prévue pour janvier 2020. »

Des agriculteurs présents depuis le Néolithique

Son rôle d'interface entre les porteurs du projet et le public est plutôt ingrat. « La présence des agriculteurs dans le Kochersberg date du Néolithique », parade Dominique Métreau, responsable du service gestion et territoire à la Chambre d'agriculture du Bas-Rhin. Les agriculteurs sont les premiers concernés par le GCO et son lot d'expropriations. Qu'ils soient propriétaires ou locataires, ils subissent les

conséquences du futur chantier. Depuis le début de l'enquête parcellaire, l'emploi du temps de Dominique Métreau est chargé, entre les négociations des points de franchissement, inhérents aux infrastructures, et les tractations avec Vinci sur la taille de l'aire de service. Il enchaîne les réunions dans tout le Kochersberg. L'essentiel de son travail concerne les remembrements.

A cause de l'autoroute, des parcelles vont être coupées en deux par les voies rapides, d'autres vont disparaître. Il faut réorganiser le reste en limitant les conflits. « Nous ne sommes plus dans les années 1960, où les remembrements provoquaient des violences. Aujourd'hui c'est entré dans les mœurs. Un remembrement ne coûte plus la place du maire ! », tempère Dominique Métreau, avant d'ajouter : « Les agriculteurs sont acquis à la cause du remembrement, c'est même une de leurs exigences au titre des compensations environnementales. »

Partagés sur le GCO, les agriculteurs se retrouvent dans la

Le Kochersberg est considéré comme l'une des plaines les plus fertiles d'Europe. On y cultive le tabac, le maïs, le chou...

défense de leur profession. Une démarche de négociation entamée il y a longtemps avec Vinci, qui déplaît aux opposants les plus virulents.

Dominique Métreau s'en défend : « C'est injuste de dire que les agriculteurs ne pensent qu'à eux. Ils perdent leur outil de travail. Il n'est pas illégitime qu'ils négocient des compensations. »

Tractations entre le monde rural et Vinci

Et cela fait longtemps que le monde agricole négocie. « Depuis dix ans, la Société d'aménagement foncier et d'établissement rural (Safer) anticipe les remembrements en constituant un stock de parcelles dans les communes concernées. Ces achats doivent éviter l'envol des prix de ces terres fertiles et proches de Strasbourg », analyse Christian Dirwimmer, responsable du Bas-Rhin pour la Safer. Cette dernière vend ses parcelles à la Socos, filiale de Vinci en charge des acquisitions foncières pour le GCO.

Malgré les contreparties, certains continuent d'afficher leur mécontentement. Sylvain Metz, opposant de toujours et président de l'Association de défense de la qualité de vie, est venu manifester devant la permanence de l'enquête parcellaire de Kolbsheim par un froid saisissant. Il semble résigné : « Cette enquête annonce l'imminence des travaux. Le rouleau compresseur est en marche. »

Guillaume Reuge



Nina Zeindlmeier / CUEJ

Danny Hoffmann pointe sur les documents l'emplacement de sa parcelle, lors de l'enquête publique à Duttlenheim.



Benoît Collet / Cuej

« On n'est pas des Bretons »

Cabanes, concerts, manifestations... Les opposants à l'autoroute multiplient les actions. Jusqu'ici, ils n'ont pas réussi à fédérer.

Des flammes dans la nuit. Ce samedi 5 novembre, sept militants écologistes sont réunis à la cabane anti-GCO de Kolbsheim. Construite en septembre 2014 au bord de la D45, cette structure de bois et de tôle est une des sept qui matérialisent l'opposition au projet d'autoroute. Pour la sixième fois, les jeunes écologistes s'y installent le temps d'une nuit. « *On organise toujours ces occupations dans des périodes où il fait un peu froid. On ne veut pas passer pour des jeunes qui viennent profiter du beau temps pour faire*

la fête », explique Hugo Cordier. Étudiant en histoire, il est venu en train depuis Strasbourg avant d'enfourcher son vélo à travers champs. Autour du feu, les débats sont vifs. Mouvement écologiste, féminisme, les militants s'empêchent cependant d'évoquer le revenu de base pour ne pas sécharper.

David contre Goliath

Quelques parties de tarot plus tard, six d'entre eux, quatre garçons, deux filles, resteront dormir malgré les cinq degrés. Du foin fourni par un agriculteur

Hugo Cordier, l'un des six courageux qui ont passé la nuit du 5 au 6 novembre dans la cabane anti-GCO de Kolbsheim.

isole le sol de la cabane. Dany Karcher, maire de Kolbsheim depuis 2001, est venu manifester son soutien avec de la soupe à la saucisse. L'homme de tous les combats contre le GCO garde le sourire malgré le début du sondage des sols : « *J'aime bien nous comparer à David contre Goliath. Je dis ça parce que c'est David qui a gagné.* »

A travers diverses initiatives, les opposants cherchent encore un moyen d'enrayer le projet. « *Depuis six mois, voire un an, on a vraiment le sentiment que la mobilisation grandit* », affirme

Simon Baumert, candidat écologiste qui a obtenu 9,26% à la législative partielle de Strasbourg, lui aussi présent cette nuit-là. En avril et en septembre, deux festivals ont eu lieu sur le tracé du GCO, à l'initiative de deux collectifs d'habitants, la Réserve des Bishnoïs et les Fédinoïs contre le GCO. Ces événements ont rassemblé à chaque fois entre 1000 et 2000 participants. « *Le souci, c'est qu'on ne parle pas assez de nous. Ce qu'il nous faudrait, c'est une peinture de la musique,* explique Guillaume Bourlier, numéro un des Bishnoïs. *On a du mal à en trouver pour le moment.* » Entre morceaux d'électro et numéros de cabaret, une soirée anti-GCO a aussi été organisée le 14 octobre au Molodoï, la salle de concert strasbourgeoise. Un moyen d'attirer les jeunes, encore peu représentés dans la mobilisation.

Car malgré la visite en octobre de Yannick Jadot, juste avant qu'il ne remporte la primaire écologiste, les enjeux du conflit peinent à dépasser les frontières de l'Alsace. Le mouvement pâtit de l'absence de figure politique majeure à sa tête. Le 15 octobre, un rassemblement contre le GCO a réuni entre 2 000 et 3 000 opposants. Un chiffre très loin des dizaines de milliers de personnes mobilisées le 8 octobre contre l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, dans l'ouest de la France.

L'éventualité d'une ZAD

Inaudibles, certains manifestants envisagent de radicaliser le mouvement. « *On est trop gentil. Pour être écouté, il faut faire du bordel.* » Deux engins de sondage géothermique appartenant à Arcos, filiale de Vinci, ont été endommagés dans la nuit du 27 au 28 octobre à Vendenheim. Des actes dénoncés par le collectif GCO non merci. « *Nous nous présentons de temps en temps sur les sites avec des panneaux pour dire que nous ne sommes pas d'accord, mais d'ici à saboter du matériel, non* », assure son porte-parole Jean-Marie Wilhelm. Reste la possibilité de l'occupation

Bishnoï

L'un des deux collectifs d'habitants anti-GCO tire son nom d'une communauté hindoue connue pour ses tendances écologistes.

permanente du terrain avec la création d'une Zone à défendre (ZAD), comme à Notre-Dame-des-Landes. Malgré des contacts avec les « zadistes » opposés à l'aéroport du Grand-Ouest, le terrain semble moins propice qu'en Loire-Atlantique pour une occupation de longue durée.

« *Une ZAD ne peut pas réussir à Strasbourg,* explique Philippe Subra, professeur à l'Institut français de géopolitique et spécialiste de l'aménagement du territoire. *Cela suppose une opposition locale forte que la ZAD viendrait renforcer. L'environnement s'y prête très mal. En périphérie de Strasbourg, on a des champs ouverts, alors qu'à Notre-Dame-des-Landes c'est du bocage. Le GCO est un peu l'anti Notre-Dame-des-Landes.* »

« Culture du contrat »

Au-delà de la question géographique, l'idée de la ZAD ne fait pas consensus. « *Si on se montre trop agressif, on risque de faire fuir les gens,* objecte Guillaume Bourlier. *Notre lutte n'est pas réservée aux zadistes.* » Plus que la confrontation directe, les voies légales sont privilégiées par les opposants au projet (lire ci-dessous). « *Puisque l'Etat a signé un contrat de concession avec Vinci, c'est un combat juridique* », argumente Jean-Marie Wilhelm.

Cette posture legaliste s'explique pour beaucoup par un « esprit

alsacien ». « *On n'est pas des Bretons !* s'exclame Dany Karcher. *Eux ont brûlé les portiques de l'écotaxe, nous on voudrait qu'ils soient mis en marche. C'est à se demander si l'Alsacien n'adore pas qu'on lui botte les fesses.* » La région, longtemps allemande, protestante et marquée par les guerres, est rompue aux compromis. « *Pour preuve, l'Eurométropole est un des seuls cas de figure où la gauche et la droite passent une alliance pour gérer une grande agglomération,* souligne Richard Kleinschmager, chercheur sur

la politique alsacienne. *Même s'il ne faut pas lui donner trop d'importance, le protestantisme a la culture du contrat, contrairement au*

christianisme, qui a une vision plus hiérarchique. »

À la cabane de Kolbsheim, la plupart rêvent de ZAD mais aucun ne veut prendre la responsabilité de mener l'installation. « *Personnellement, je ne sais pas comment on fait une ZAD,* avoue Hugo Cordier. *Mais parfois je me prends à rêver que Notre-Dame-des-Landes finisse, et que les zadistes viennent ici nous soutenir.* » Au petit matin, deux gendarmes passent s'assurer du bon déroulement de l'occupation, et questionnent les militants sur leur volonté de rester une nuit de plus : « *Non, demain on travaille.* »

**Alexis Boisselier
et Sarah Bos**

3204

personnes
avaient signé
la pétition
anti-GCO le
21 novembre.

Des recours en justice pour bloquer le GCO

Contre le GCO, l'association Alsace Nature a entrepris plusieurs actions en justice. Un recours au tribunal administratif de Strasbourg a été déposé le 12 septembre pour contester la validité du contrat de concession, signé entre l'Etat et Vinci en janvier 2016. L'association pointe des divergences entre le contrat et les termes du projet déclaré d'utilité publique en 2008. L'affaire pourrait être renvoyée devant le Conseil d'Etat.

Alsace Nature conteste aussi le contrat de concession devant la Commission européenne. Pour l'association, celui-ci viole deux directives.

La fragmentation de l'habitat du grand hamster, engendrée par la construction de l'autoroute, violerait la directive « Habitats faune flore ». En 2011, la Cour de justice de l'Union européenne avait condamné la France pour insuffisance des mesures de protection du grand hamster. Alsace Nature estime aussi que Vinci n'a pas rempli toutes les conditions imposées par la directive sur l'évaluation des incidences environnementales des grands projets publics et privés. Ces recours ne sont pas suspensifs.

A. B.

Caroline Ingrand-Hoffet, 41 ans

Une pasteure écologiste

Aucune société n'est propriétaire de la terre. » C'est en citant Karl Marx que Caroline Ingrand-Hoffet, pasteure de Kolbsheim, a ouvert le culte, le 2 octobre, face à des catholiques, des protestants et des militants verts athées. Pour la première fois, la pasteure a pris position contre le GCO, à l'appel de Guillaume Bourlier, président du collectif anti-GCO Les Bishnoïs. Pour elle, l'engagement est une évidence. Elle interprète la Bible comme un appel à respecter la nature et à la protéger. « *La fête des récoltes est un culte de reconnaissance envers la nature. Il était facile de la lier à cette cause. Je ne me suis pas sentie courageuse de faire ça, parce que dans cette commune, il y a un réel consensus contre le GCO.* »

Née à Mulhouse, Caroline Ingrand-Hoffet a fait ses études de théologie en Suisse et a été influencée par l'association Oeku Eglise et Environnement qui prône un christianisme sensible à l'écologie. Officiant à Kolbsheim et Hangenbieten depuis six ans, elle a éprouvé des difficultés à aborder ces problématiques dans des villages marqués par l'agriculture intensive. « *Ici, je ne peux pas dire le quart des prêches préconisés par l'association, parce que c'est mal perçu. Et moi qui viens de la ville, de quel droit je vais venir*

dire à des agriculteurs comment ils doivent vivre ? Je ne veux pas me mettre mes paroissiens à dos. »

Pourtant, pour la pasteure, politique et religion ont un lien fort. Fille d'un pasteur élu socialiste, et petite-fille d'une pasteure membre du PS, la quadragénaire prend la question électorale à cœur. Elle voudrait inciter ses paroissiens à voter, et à ne pas donner de voix aux extrêmes, qui « *proposent une vision contraire à ce qu'on peut lire dans la Bible* ». Ce que le président de l'Eglise protestante avait lui-même préconisé dans une lettre officielle adressée à tous ses pasteurs à l'occasion des régionales, en décembre 2015.

Sa prise de position a fait des remous au sein de l'Eglise protestante en Alsace. L'institution s'est jusque-là gardée de prendre parti dans le conflit contre Vinci. Interpellée par son inspecteur ecclésiastique, la pasteure se questionne sur sa participation à la mobilisation. « *Entre ma hiérarchie que je ne voudrais pas provoquer, et les militants écologistes parfois virulents envers la religion, j'ai l'impression de marcher sur des œufs.* » Une prochaine action devrait en tout cas avoir lieu, à laquelle se joindra Caroline Ingrand-Hoffet, si elle parvient à trouver le juste milieu entre agir et ne pas diviser.

Sarah Bos



Les irréductibles de Kolbsheim

Le village de 850 habitants est un bastion de GCO. Rencontre avec trois meneurs.



Dany Karcher, 60 ans

Un maire pugnace

Cette année, pour mes 60 ans, mes amis m'ont déguisé en Abraracourcix. » A la tête du village gaulois de Kolbsheim depuis mars 2001, Dany Karcher incarne le combat contre le Grand contournement ouest. « *Je suis mobilisé depuis que je suis maire. Ma première réaction n'a pas tout de suite été d'être contre, mais j'ai rapidement été un adversaire de ce projet. Le temps de m'informer et de comprendre les enjeux.* »

Dès que le dialogue s'engage sur le GCO, son flegme apparent disparaît. C'est alors un homme mordant qui se tient devant nous. Un discours fouillé, rodé, débute. A grands coups de Powerpoint, il cherche à informer et surtout à convaincre, passionné par l'envie de sensibiliser son interlocuteur sur son combat. Un rôle d'éducateur qui colle parfaitement à cet agrégé de génie mécanique, actuellement professeur à Haguenau.

6

hectares de prairies humides disparaîtront dans la commune de Kolbsheim à cause du GCO.

es



la résistance au

Jeu de mots en alsacien sur le panneau d'entrée de Kolbsheim : « Vinci, rentre chez toi ».



Maxime Maréchal / Cuej

Eric Grunelius, 59 ans

Un châtelain amer

C'est un projet vieux de quarante ans, un projet à l'inverse du courant. » Il en faut peu à Eric Grunelius pour se lancer dans une diatribe contre le GCO. Cigarette après cigarette, ce quinquagénaire charismatique exprime son incompréhension. « Aberrant, épouvantable, démodé » : autant de qualificatifs qui expriment sa rancœur envers le GCO.

Le château de Kolbsheim, inscrit à l'inventaire des monuments historiques depuis 1972, a été érigé en 1704. Ses jardins en terrasse à la française et son parc à l'anglaise s'étendent sur trente hectares.

Fier de son patrimoine, le châtelain ne comprend pas qu'un tel projet se fasse. « Il faut quand même se rendre compte qu'une autoroute va passer à 500 mètres de ce site protégé, pire encore, un pan va passer par la partie naturelle de notre parc. Ça dénature le concept spécifique du site. »

Tous les étés, Eric Grunelius faisait les quatre cents coups dans cet immense terrain de jeu avec son frère, Jean-Marie. Entre parties de chasse, chahuteries, les anecdotes s'empilent, la nostalgie aussi. La mutilation de ce patrimoine l'effraye. Mais c'est plus qu'une histoire

de famille : « Notre château, les personnes se l'approprient. Il est ouvert à tous. Ça ne nous concerne pas seulement nous, tous les Kolbsheimois sont touchés, même au-delà. C'est un endroit unique dans la région. » Ce touche-à-tout, réalisateur, photographe, se sent impuissant face au colosse Vinci. « Je ne me fais pas trop d'illusions. J'espère surtout des aménagements sur le plan de base. Pour l'instant, ils nous ont pris pour des idiots. Depuis les plaintes déposées, ils ont décidé quelques aménagements paysagers pour cacher l'autoroute mais c'est insignifiant. »

En parcourant son domaine, l'homme au manteau long et au chapeau vissé sur la tête, s'arrête sur un endroit sensible. C'est dans la partie basse de la propriété qu'un viaduc se tiendra sur 480 mètres de long et 17 mètres de haut. Ce mastodonte frôlera le toit du moulin industriel du XIX^e siècle. « C'est hallucinant, c'est fou qu'on ne préserve pas une telle bâtisse. La famille qui vit actuellement dedans n'a pas d'autres solutions que de partir. Mais les histoires de vie, c'est le cadet des soucis de l'Etat. »

A.D.A.

« Si à Kolbsheim des personnes sont pour le GCO, elles sont très discrètes. Notre village fait partie des plus combatifs. » Le maire est fier de représenter l'épicentre de la lutte, de voir affichés les nombreux slogans « Tous unis contre le GCO » sur les façades. Mais la faiblesse de la contestation sur le terrain afflige ce Kolbsheimois pure souche. Lui est prêt à multiplier les actions mais il assure qu'il refusera toujours la violence dans sa bataille. « Ça ne veut pas dire que je ne suis pas déterminé. Je suis prêt à faire de la désobéissance civile. »

N'est-il pas usé par ses quinze ans de lutte ? Le sexagénaire concède : « Cette mobilisation, ça me fatigue. Parfois, j'ai envie d'arrêter le combat et me reposer. » Et de reconnaître, résigné : « Je ne suis qu'une poussière face à Vinci. » Mais chez Dany Karcher, l'abattement ne dure jamais très longtemps, et il promet : « Attention ! Le GCO n'est pas comme un chapiteau qu'on peut démonter quand bon nous semble, on ne pourra pas faire marche arrière et ce sera grave. Quand il sera là, j'aboierai. »

Alexis De Azevedo

Pétition

Plusieurs personnalités telles que Charlotte de Turckheim et José Bové ont signé une lettre ouverte à la ministre de la Culture en demandant que la propriété du château de Kolbsheim reste intacte.



Peter Eßer / Cuej

Six idées reçues sur le tracé et l'environnement

Pollution, bruit, dégradation des milieux naturels et physiques... Cinq villages sont concernés en priorité. Pro et anti avancent leurs arguments. Contre-expertise.



« La circulation sur l'A35 est l'une des sources importantes de la pollution de l'air à Strasbourg »

Chambre de commerce et d'industrie

Le GCO est censé apporter une solution aux embouteillages et diminuer la pollution de Strasbourg.

Aux abords de l'A35, les véhicules rejettent plusieurs types de polluants: les particules fines (PM10 et PM2.5), le dioxyde d'azote (NO₂) et l'ozone. Depuis dix ans, la pollution de l'air a nettement diminué selon Emmanuel Rivière, directeur adjoint de l'Association pour la surveillance de la pollution atmosphérique en Alsace (Aspa) : « C'est grâce aux normes européennes sur les voitures, à l'amélioration générale des moteurs et aux politiques des collectivités territoriales. » Mais ce n'est pas suffisant. L'objectif, pour les spécialistes de la pollution atmosphérique, est d'atteindre les valeurs précon-

sées par l'Organisation mondiale de la santé. Cette année, Strasbourg a été classé comme la 4^e ville la plus polluée de France. Actuellement, les particules fines (PM10) sont mesurées à environ 22 µg/m³ sur Strasbourg. Les normes européennes établissent la limite annuelle à 40 µg/m³. En revanche, l'OMS préconise de ne pas dépasser 20 µg/m³. Pour les PM2.5, des nanoparticules très dangereuses, la valeur de l'OMS est dépassée dans toute l'Eurométropole avec 13 µg/m³, au lieu de 10 µg/m³. Le 23 novembre, le Parlement européen a adopté une directive qui demande des plafonds plus ambitieux pour les polluants.



**« Le GCO et la requalification
de l'A35 vont permettre de réduire
la pollution de l'air à Strasbourg »**
Chambre de commerce et d'industrie



**« Le GCO provoque la disparition de
30 à 40 hectares de surfaces boisées »**
Alsace Nature

Dans l'agglomération de Strasbourg, la pollution de l'air est responsable de 148 décès anticipés chaque année et de huit mois de vie perdus, d'après le rapport du Haut conseil de la santé publique publié en 2012. Le Dr. Thomas Bourdrel a fondé le collectif Strasbourg Respire en 2014. Il réunit médecins et citoyens préoccupés par la pollution de l'air : « *Les particules fines PM2.5 sont extrêmement cancérigènes, elles provoquent des accidents vasculaires cérébraux, de l'asthme et présentent un risque pour le cerveau et le fœtus.* »

Selon ce radiologue, ces nanoparticules sont mal prises en compte par les méthodes de mesures actuelles, des méthodes désuètes : « *Les nanoparticules sont très dangereuses et on ne les dose pas correctement car les instruments de mesure prennent en compte leur masse, qui est infime, et non leur nombre.* »

Pour l'instant, les PM2.5 sont comptabilisées uniquement dans l'air ambiant (pollution de fond) de Strasbourg et non à proximi-

té du trafic routier. Pour l'Aspa comme pour ce collectif, le GCO et la requalification actuelle de l'A35 en boulevard urbain ne résoudront rien. « *Strasbourg souffre de sa situation géographique, dans une cuvette, peu de pluie, des vents modérés. Une autre source de pollution supplémentaire se développera dans le Kochersberg, même si elle sera moindre* », selon Thomas Bourdrel. D'autres alternatives doivent être envisagées pour diminuer la pollution de fond de Strasbourg. Avec le projet « Ville respirable en cinq ans », l'Eurométropole s'est engagée en ce sens en 2015.

Une analyse que confirme le plan de protection de l'atmosphère, présenté par le préfet à Strasbourg en 2014 : « *Il faudrait diviser par deux les émissions du trafic routier pour envisager un retour sous les valeurs limites à une brève échéance.* » Or, les chiffres les plus optimistes communiqués par la CCI font état d'un report de trafic de seulement 10% sur le GCO. Pas assez pour réduire la pollution.

**« Il y aura des nuisances sonores
pour des lotissements situés à moins
de 80 mètres de l'infrastructure »**
Alsace Nature



Sur ce point, Alsace Nature et Socos, filiale de Vinci, sont sur la même ligne. L'autoroute passera à 80 mètres du lotissement du Matterberg, à Vendenheim, commune la plus peuplée. Le maire, Philippe Pfrimmer, dénonçait le « sacrifice » de sa ville, dans une lettre en avril dernier. Selon la loi (1), les nuisances sonores ne doivent pas dé-

passées 60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit. Dès 2006, un expert en acoustique avait estimé que « *la voirie projetée aussi proche de certaines habitations était une erreur* » et préconisait d'éloigner le GCO de certains immeubles. Sa proposition n'a pas été retenue par la commission car elle impliquait de lourds travaux. Une tranchée

couverte de 300 m de long est finalement envisagée, accompagnée d'une semi-couverture de part et d'autre (200 m à l'ouest et 160 m à l'est). Ce qui devrait diminuer les nuisances sonores mais pas les supprimer.

(1) Articles L.571-9 et L.571-10 du code de l'environnement et décrets d'application n°95-21 et 95-22 du 9 janvier 1995.

Dix ou quarante hectares ? En 2008, la destruction d'une dizaine d'hectares était annoncée dans la déclaration d'utilité publique. Le GCO devait se connecter à l'A35 vers Lauterbourg par un jeu de bretelles. Mais en 2014, les services de l'Etat ont fortement modifié le tracé initial. Au final, le tronçon principal, en deux fois deux voies, sera directement relié à l'A4, dirigée sur Paris.

La forêt du Grittwald, 213 hectares, à Vendenheim, sera écornée par les travaux de l'échangeur nord. La Sanef, la société concessionnaire de l'A4 en charge de cette partie de l'échangeur, se veut transparente : « *12 hectares vont être déboisés*, estime Yann Baron, responsable des opérations. *Avec les autres travaux dirigés par Vinci, on ne doit pas dépasser les 20 hectares.* »

Pointant du doigt ces modifications, les collectifs de contestation estiment que 30 à 40 hectares de forêt pourraient être affectés. « *On englobe aussi les parties isolées qui ne communiqueront plus avec le massif* », détaille Maurice Wintz, vice-président d'Alsace Nature. Mais pour Frédéric Guérin, de l'Office national des forêts, l'impact reste tout de même mesuré : « *Si on prend le massif de Brumath qui est annexe, on est entre 5 et 10% de déforestation.* » Des passages pour la faune et de nouvelles plantations doivent être réalisés par le concessionnaire pour limiter la dénudation du site.

>>>

**« Le projet viendra
couper six corridors
écologiques et deux réservoirs
de biodiversité »**
Alsace Nature

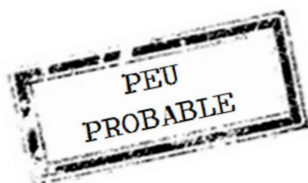


En 2014, l'État et la Région ont adopté le schéma régional de cohérence écologique (SRCE). Son but : concilier la préservation de la nature et le développement des activités humaines. Il identifie des réseaux, les trames vertes, comprenant des réservoirs de biodiversité (prairies, boisements) et des corridors écologiques (haies) qui permettent d'assurer des connexions. Selon le schéma alsacien, il y a bien six corridors écologiques et deux réservoirs de biodiversité coupés par la future autoroute. Problème, ces corridors n'existent pas encore sur le terrain. « Les collectivités, des associa-

tions ou des agriculteurs sont censés contribuer à leur mise en place. Mais rien ne se fera au même près, suppose Maurice Wintz, vice-président d'Alsace Nature. Au final, Vinci choisira peut-être lui-même où seront ces haies... » Les projets publics doivent juridiquement « prendre en compte » le SRCE. Vinci s'est engagé à le respecter, à sa manière : « 61 passages de petite et grande faune sont prévus », avance Jean-Luc Fournier, directeur de la communication chez Vinci. En l'absence de zones précises à renaturer, la marge de manœuvre est plus large pour le constructeur.



Katanski



**« Le projet est susceptible,
en traversant des cours d'eau,
de perturber leurs conditions
d'alimentation ou d'écoulement »**
Alsace Nature

Les 24 kilomètres du GCO traverseront neuf cours d'eau et deux canaux. Philippe Ackerer, directeur de recherche en hydrogéologie au CNRS de Strasbourg, s'inquiète d'un potentiel drame : « La nappe est proche du sol à cet endroit. Si un accident se produit, il y aura contamination si le système de protection est mal fait. »

En 1970, un camion de 13 000 litres de solvants s'était renversé sur la commune de Benfeld, au sud de Strasbourg. Plus de quarante ans après, « la contamination à la source est encore très supérieure à la normale ». Mais d'après l'Aprona (observatoire des nappes d'Alsace), le

risque est limité : « La couche de loess est très importante au niveau du tracé, il y a une imperméabilisation naturelle, analyse Sophie Schmitt. Nous ne sommes plus dans les années 1970, aucune route n'est réalisée sans récupération des eaux de ruissellement ou bassins d'assainissement. »

Pour les eaux de surface, seule la Bruche doit faire l'objet d'une attention particulière. « Honnêtement, je pense que Vinci fera son travail concernant les eaux, concède Maurice Wintz. Ce n'est pas l'enjeu essentiel du projet. » Une enquête publique doit avoir lieu bientôt pour vérifier que la loi sur l'eau est respectée.

Fanny Guiné

Le grand hamster en a vu d'autres

Chassé il y a 50 ans, protégé depuis les années 1990, le grand hamster est aujourd'hui en voie de disparition en Alsace. Si de nombreuses associations craignent le GCO, l'impact du projet autoroutier sur le rongeur est incertain.

Est-ce vraiment le GCO qui portera le coup fatal au grand hamster ? Petit mammifère venu des steppes de l'Europe de l'Est, le rongeur, aussi appelé hamster d'Europe ou hamster commun, est arrivé en Alsace il y a plus de 10 000 ans. Attiré par le sol loessique favorable à la construction de son terrier, il y a élu domicile et n'en a plus bougé, d'où son nom de grand hamster d'Alsace. Il a même le droit à son pseudonyme local, Kornferkel, le « petit cochon des céréales ». En voie d'extinction dans l'Hexagone et en Europe occidentale, le grand hamster gambade encore par milliers en Europe de l'Est et en Asie.

Son problème, c'est la nourriture

Empoisonné jusque dans les années 1970 par les agriculteurs alsaciens pour préserver leurs cultures, le mammifère est protégé depuis 1993 par la directive européenne Habitat faune flore. « *La chute de population du grand hamster a d'abord été causée par cette extermination massive* », souligne Caroline Habold, écophysiologiste à l'Institut pluridisciplinaire Hubert Curien (CNRS/Université de Strasbourg).

Mais le mammifère n'était pas sauvé pour autant. En un siècle, le rongeur a perdu 21% de sa masse corporelle à cause des pluies hivernales de plus en plus fréquentes. Surtout, la monoculture de maïs, qui remplace peu à peu le blé et la luzerne, est très défavorable au Kornferkel. « *Dire que c'est le GCO qui va tuer le grand hamster, c'est faux*, affirme Jean-Paul Burget, président de l'association Sauvegarde faune sauvage. *Ce qui le tue, c'est le maïs.* »

Espèce solitaire, le rongeur hiberne au mois d'octobre. Lorsqu'il se réveille en avril, il reprend ses virées nocturnes pour se nourrir. Seul problème : le maïs n'est pas semé à cette période de l'année, contrairement au blé et à la luzerne. La nourriture se fait plus rare, le

19

communes alsaciennes abritaient le grand hamster en 2012. Elles étaient 329 il y a quarante ans.

Directive pour la faune et la flore : <http://cbnbp.mnhn.fr/cbnbp/biodiversite/textes/detail/directive.htm>

400

terriers de grand hamster sont recensés en Alsace, en 2016.

temps et la distance des recherches s'allongent et le risque de se faire croquer par un renard augmente. « *Depuis des années, j'élève des grands hamsters pour effectuer des relâchers dans le Bas-Rhin*, explique Jean-Paul Burget, ancien soigneur au zoo de Mulhouse. *Mais si rien n'est fait en parallèle, ça revient à les envoyer à l'abattoir. En trente ans, le nombre de hamsters a été divisé par 10, de 4000 à 400.* »

Pour ce passionné qui se bat aussi en Afrique contre le massacre des éléphants, le GCO ne portera pas le coup fatal au grand hamster. Le tracé autoroutier ne passe pas à Obernai et Geispolsheim, les communes où il est encore présent en nombre. « *Il détruira surtout des champs de maïs* », ajoute Jean-Paul Burget. Le président de Sauvegarde faune sauvage négocie des mesures compensatoires avec Vinci. L'entreprise a évoqué une ferme d'élevage qui pourrait voir le jour à la fin des travaux. Mais ce qu'espère Jean-Paul Burget, c'est que « *Vinci achète des terrains pour maintenir des cultures de blé ou de luzerne. On aurait enfin du long terme.* » Le GCO, sauveur du grand hamster ? « *C'est terrible à dire mais c'est peut-être la dernière solution. Moi, je ne suis ni pour, ni*

« Dire que c'est le GCO qui va tuer le grand hamster, c'est faux. Ce qui le tue, c'est le maïs »

contre le GCO à l'heure actuelle. J'attends de voir. »

Pour Alsace Nature, en revanche, vent debout contre le GCO, tout dialogue avec Vinci est exclu. L'association alsacienne privilégie les discussions avec les agriculteurs. Ces derniers peuvent être subventionnés par l'Etat s'ils décident de laisser du blé sur pied, non cultivable mais favorable au grand hamster.

« *La crainte avec le GCO, c'est surtout la fragmentation et la destruction du territoire du grand hamster* », déclare Rudy Dreyer, de l'association Apele de Lingolsheim. L'infrastructure

routière pourrait en effet disperser les populations de hamsters. « *Cela entraîne un isolement génétique et donc des risques de consanguinité,*

estime Caroline Habold. *Les terriers ne seront pas touchés, mais il pourrait y avoir des effets en cascade.* »

Si les conséquences du GCO sur le grand hamster sont difficiles à estimer à l'heure actuelle, la disparition progressive du rongeur dans le paysage alsacien renseigne sur l'état de l'environnement. « *Le grand hamster est un maillon de la chaîne alimentaire*, conclut Caroline Habold. *C'est une espèce bio-indicatrice. S'il disparaissait, l'écosystème irait mal.* »

Maxime Maréchal

Carte d'identité du grand hamster

IDENTIFICATION

NOM SCIENTIFIQUE : *Cricetus Cricetus*

NOM COMMUN : Grand hamster

NOM ALSACIEN : Kornferkel, « petit cochon des céréales »



DESCRIPTION

TAILLE : 30 centimètres

POIDS : entre 200 et 500 grammes

ESPÉRANCE DE VIE : 2 ans

PRÉDATEURS : renard, chien, chat, buse, fouine

SIGNE DISTINCTIF : protégé depuis 1993



« Tous ces fruitiers seront arrachés »

Thibaut Diemer, 27 ans, est maraîcher à Kolbsheim. Pour sauver ses parcelles expropriées il s'oppose fermement à la construction du GCO.

Il tient une bouteille de jus de pomme des deux mains, comme un sommelier qui présente son meilleur vin. Sur l'étiquette, la silhouette de Kolbsheim : le château d'eau, l'église Saint-Léger, le château du XVIII^e siècle. « *Quelle coïncidence. Ici, on voit où passera le GCO* », explique Thibaut Diemer en dessinant une ligne imaginaire pour esquisser le projet d'autoroute. Ce jus est l'un des nombreux produits qu'il fabrique. Il y a deux ans, le maraîcher a repris l'exploitation familiale à Kolbsheim. Pendant les travaux du GCO, il ne pourra pas exploiter 30% de ses terres et perdra définitivement trois quarts de ses vergers.

Une carrière contrariée

Jus de pomme, de quetsche, de mirabelle, de cerise, de raisin : Thibaut Diemer aligne ses produits dans son hangar. « *Ce sont tous les fruits qu'ils vont arracher.* » Une vigne prend deux ans pour porter des grappes, un pommier quatre à cinq ans pour avoir des pommes. Sans arbres, Thibaut Diemer n'aura pas de fruits pendant plusieurs années et sans fruits il n'aura pas de clients.

Thibaut Diemer a investi dans cette serre, où il cultive des légumes.

2 heures par semaine, c'est le temps que consacre Thibaut Diemer pour lutter contre le GCO.

« *Ils iront chercher ailleurs, soupire-t-il, dépité. Pour un céréalier, il est plus facile de vendre sa récolte. Mais moi, je dépends des particuliers qui viennent au magasin de la ferme.* » Ce sont surtout les produits transformés que ses clients apprécient : les fruits séchés, les jus et les confitures. « *On crée de la valeur ajoutée ici.* »

Au début de sa jeune carrière, l'agriculteur a investi dans une grande serre qui trône sur une colline à quelques mètres de la ferme.

Il y cultive entre autres de la salade, des aubergines, des

tomates et des oignons. Il a recruté des employés et acheté du terrain. Il a déposé un dossier d'installation avec un plan quinquennal à la Chambre d'agriculture. « *À l'époque, personne ne m'a parlé du GCO, se souvient-il.*

Je me suis construit quelque chose sur le long terme et maintenant ils vont me compliquer la vie. » Thibaut Diemer a toujours eu une vision claire de son projet professionnel. « *Kolbsheim, avec ses terrasses de la Bruche, ses vergers et ses vignes, est magnifique. Je ne veux pas d'une autoroute qui crée*

du bruit et de la pollution. Plus jamais, je ne trouverai un endroit préservé comme ça. »

« Mettre le feu »

Partout dans le village, des affiches anti-GCO sont placardées, sur des clôtures et les murs des maisons. « *Tout le monde dit être contre mais les gens n'agissent pas* », s'agace Thibaut Diemer, qui se sent seul et impuissant face à « *l'armée* », comme il appelle

Vinci. Administrateur des Jeunes agriculteurs du Bas-Rhin, un syndicat agricole, il milite.

Les médias locaux le présentent comme porte-parole contre le GCO. Le calme apparent du jeune homme se change en colère. « *On aurait dû mettre le feu. Faire des blocages et encore plus de manifestations !* »

Les indemnités que les sous-traitants de Vinci lui proposent ne l'intéressent pas. Il refuse même de les évoquer. L'avenir, il ne le voyait pas comme ça. « *Je voulais vivre de mon métier, à fond, et déjà ça commence à être difficile. C'est dommage.* »

Nina Zeindlmeier

« Seulement trois hectares sur cent »

Denis Fix, 40 ans, est cultivateur et éleveur à Pfettisheim. Il a décidé de ne pas s'opposer au GCO. Pour lui, les expropriations ne sont pas le vrai problème.

Dans sa ferme de cent hectares, Denis Fix produit du maïs, du blé, de l'orge, du bois et élève des porcs et des poules. Il a déjà eu deux vies. Diplômé d'une école d'ingénieur au Val-de-Reuil, en Normandie, il a repris la ferme de ses parents en raison des problèmes de santé de son père, il y a quinze ans. Il s'est installé à Pfettisheim en 2001. Il vend ses œufs et ses cochons directement à sa ferme, au marché et via une coopérative. Des salariés occasionnels et des voisins donnent parfois un coup de main. Ses parents habitent encore à la ferme, dans une grande et vieille maison à colombages, avec le grand-père, 102 ans, Roxane, le chien bâtard, et plusieurs chats. « *L'enthousiasme du début a disparu. C'est parfois un boulot dur* », avoue l'exploitant.

Plusieurs activités

Avec sa famille, il a choisi d'habiter « *dans le coin* », pas sur son lieu de travail. Pour cet homme à la franche poignée de main, il est important de séparer la vie privée de son travail sur la ferme. Il y loge rarement, bien qu'il y ait une chambre au-dessus de la cuisine. « *Il faut pas passer trop de temps avec son boulot, sinon...* » Denis Fix ne finit pas sa phrase, mais son regard en dit long. « *L'agriculture en France va très mal, explique-t-il. Il y a même un numéro d'urgence pour ceux qui pensent à se suicider. Il y a pas mal d'exploitants qui se battent pour vivoter, particulièrement en Alsace.* »

Pour s'en sortir, Denis Fix a un plan B en tête : quand il n'est pas à la ferme, il s'engage en tant que pompier. « *J'ai besoin de ça pour changer d'idées. Je gagne même plus qu'en tant qu'agriculteur.* » Encore en for-

mation, il espère finir l'année prochaine. Depuis huit ans, il est aussi conseiller municipal de Truchtersheim. Des activités devenues finalement plus importantes que l'agriculture. Et que le GCO.

Pas un résistant

Pour lui, le GCO aura des conséquences plutôt faibles : « *Ils vont nous prendre trois hectares sur cent. On ne va pas en mourir* », lâche l'agriculteur en haussant les épaules. Il étale un plan sur la table qui montre le tracé de

la nouvelle autoroute. Les secteurs concernés sont marqués de différentes couleurs. Le grand chantier sera là où sont les arbres, les

porcheries, les serres. Même s'il est contre le GCO, Denis Fix ne fait pas partie des résistants. « *Je ne suis pas d'humeur optimiste mais pragmatique. 300 hectares de terres agricoles supprimés, c'est un espace équivalent à cinq fermes. Mais pour moi, le débat du pour ou contre, c'est du passé. Ils sont en phase de travaux, les sondages sont en cours.* »

« Le débat du pour ou contre, c'est du passé. »

10 000

euros, par hectare, c'est le dédommagement proposé à Denis Fix.

D'après lui, une grande révolte n'aurait de toute façon rien changé : « *C'est de la politique. Ils établissent leurs priorités.* » Il se dit toutefois satisfait des négociations menées par la Chambre d'agriculture, qui négocie au nom des exploitants avec Vinci. Le montant des indemnités varie selon la qualité de la terre, le maximum est de 12 000 euros par hectare. « *La Chambre d'agriculture a très bien négocié pour nous jusqu'ici. Maintenant, c'est à nous de nous débrouiller.* »

Une troisième vie ?

À Pfettisheim, les exploitants discutent entre eux. Denis Fix en connaît un qui va perdre presque toutes ses terres. La commune de Truchtersheim propose aux exploitants expropriés un remembrement. Une solution soutenue par beaucoup, même si certains auraient préféré qu'on leur prenne plus de terrain et être dédommagés. Denis Fix, lui, préfère récupérer ses trois hectares perdus ailleurs : sa troisième vie, en tant que pompier, n'a pas encore commencé.

Simone Ahrweiler

Denis Fix est aussi pompier et conseiller municipal.



Simone Ahrweiler / Cuej

Le consensus politique se

Le GCO a longtemps divisé les élus de l'agglomération. L'opposition est désormais limitée aux villages concernés

Elus socialistes, de droite et du centre au sein de l'Eurométropole, une écrasante majorité s'accorde sur la nécessité de construire le GCO. « *Les élus de gauche et de droite, à l'exception des Verts, partagent une culture où les infrastructures et la croissance urbaine sont des objectifs valorisés. Pour un élu, inaugurer une nouvelle infrastructure est la preuve qu'il a bien travaillé* », explique Philippe Subra, universitaire spécialiste de la politique des grandes infrastructures.

Le groupe des Verts (8 élus) et les deux élus FN continuent de s'opposer au projet. « *Le GCO est le point de divergence entre nous et le reste de l'exécutif* », reconnaît Alain Jund, chef de file des écologistes, et vice-président de la métropole. Nombre de socialistes, longtemps contre, ont viré de bord en 2013, quand Roland Ries, le maire de Strasbourg a opéré son « grand retournement », se disant influencé par un rapport du ministère de l'En-

vironnement préconisant un GCO lifté et la requalification de l'A35 en boulevard urbain.

Obtenir des concessions

Au sein des groupes eurométropolitains alignés sur la position dominante, des élus comme Paul Meyer ou Anne-Pernelle Richardot, du groupe PS, continuent de s'opposer opiniâtement au GCO. Dans Eurométropole pour tous, le groupe du 2^e vice-président Yves Bur, qui réunit 29 élus étiquetés divers droite, quelques édiles de petites communes font de la résistance. Pierre Schwartz, l'adjoint au maire de Vendenheim, est l'un d'eux. Poussé, comme d'autres, par le syndrome du Nimby.

Car autour de Strasbourg, la contestation politique ne s'exprime quasiment que dans les villages concernés par le tracé. Cinq des 22 maires soutiennent le projet, souvent par résignation. Exception notable, Sophie Rohfritsch, députée maire LR de Lampertheim, semble réel-

lement attachée à sa réalisation. Tous les autres s'y opposent. Les plus remontés ont rejoint le collectif GCO non merci, comme Luc Huber, maire de Pfettisheim.

Malgré leur détermination, leurs voix portent peu car ils ne font pas partie de l'Euro-métropole. C'est d'ailleurs ce dont se désole Martin Pacou, maire d'Ernolsheim-sur-Bruche : « *Je ne peux pas peser sur le projet. Ce que je peux faire au mieux pour ma commune c'est obtenir de petites concessions. C'est ça, mon rôle.* » En janvier prochain, cinq villages de la Communauté de communes des Châteaux intégreront l'Eurométropole. Trois sont sur le tracé : Kolbsheim, Osthoffen, et Breuschwickersheim. Mais leurs élus ne seront pas en mesure de faire basculer une majorité solidement établie, sur un projet, de toute façon déjà acté par l'Etat.

**Benoît Collet
et Donovan Thiebaud**

Syndrome du Nimby

De l'anglais « Not in my backyard », que l'on peut traduire par « pas dans mon jardin ».

« C'est du chantage à l'emploi »

Pour Laurent Gatineau, géographe et maître de conférences à l'université de Cergy-Pontoise spécialisé dans les infrastructures de transport et le développement territorial, l'influence des élus locaux pour faire accepter le projet autoroutier est déterminant.

Quelles marges de manœuvre politique ont les collectivités locales sur des projets ératiques comme celui du GCO ?

« Les élus locaux ont une grande marge car ils financent de plus en plus une part des infrastructures. Ou, au

moins (dans le cas du GCO financé par Vinci, NDLR), garantissent l'éventuel déficit de l'opération au partenaire privé. Et, pour que les riverains acceptent les projets, leur rôle est central. » **Quelle est l'influence des chambres de commerce et d'industrie (CCI) sur les élus ?**

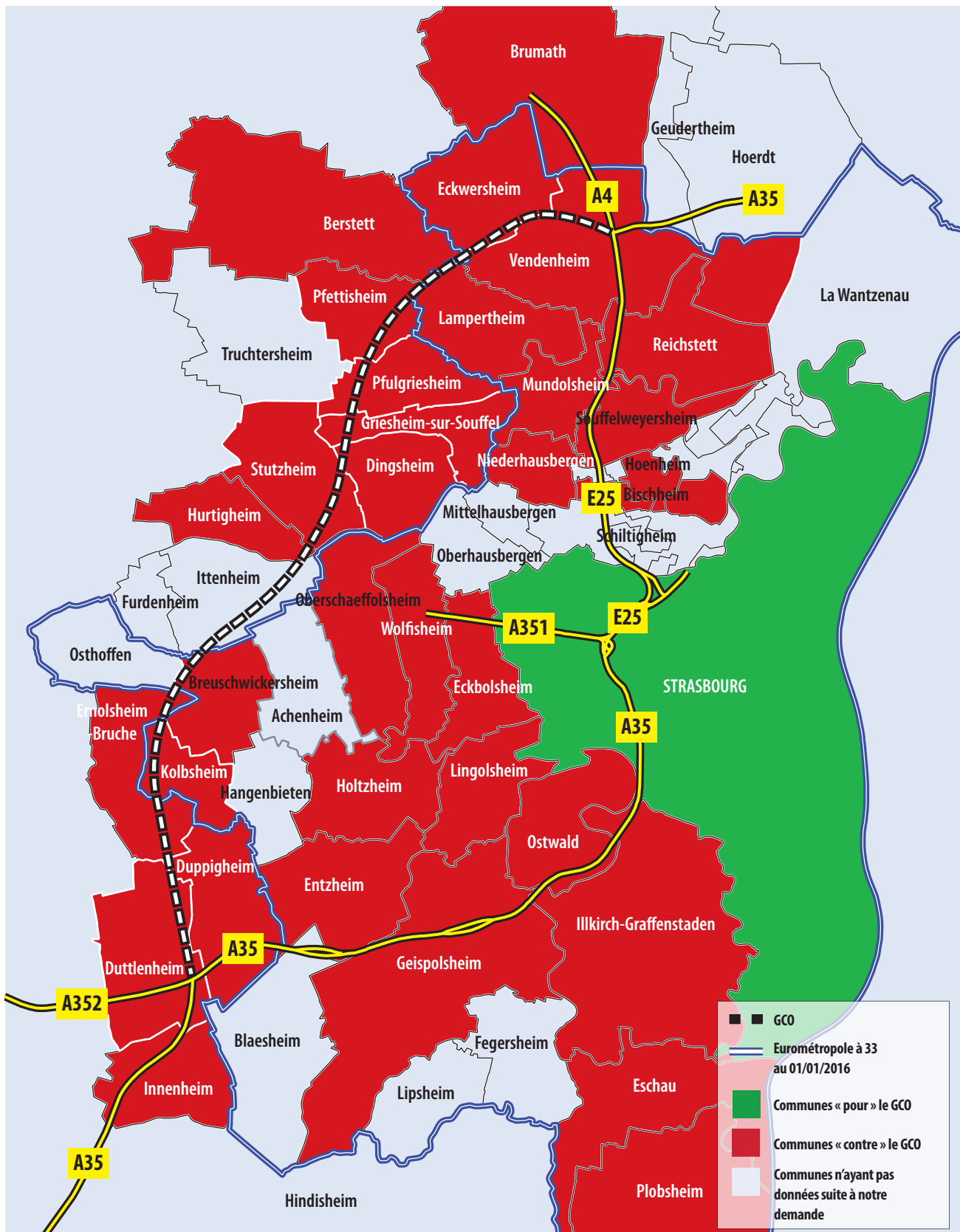
« Pour les chambres de commerce et d'industrie, la fluidité de la circulation est un facteur de croissance pour les entreprises. Le développement c'est de l'embauche donc un gros levier de pression sur les élus. On peut parler de chantage à l'emploi. »

Comment impliquer les citoyens dans la conception d'infrastructures comme le GCO ?

« Le débat public est déjà une forme de démocratie participative. On peut développer le référendum d'initiative locale mais il faut élargir son périmètre. Le vrai problème est le respect de la démocratie par les opposants, comme à Notre-Dame-des-Landes. Le débat public bien qu'imparfait donne de bons résultats, l'époque du passage en force est révolue. »

**Propos recueillis
par Benoît Collet**

brise le long du tracé



Des passages piétons sur l'A35

Saleté, bruit et pollution : la requalification en boulevard de la partie urbaine de l'A35 pourrait améliorer le quotidien des riverains.

Viaduc, pont, chemin de fer... Route de Brumath, un paysage tout en goudron, béton et métal accueille les arrivants à Schiltigheim. Le long des imposantes infrastructures, des petits immeubles s'alignent. Ici, les riverains ont intégré l'autoroute à leur quotidien. Jean Sylvain vit depuis seize ans rue de l'Embranchement, à Schiltigheim. Son appartement donne face à un mur d'une dizaine de mètres : un assemblage de plaques de béton, couronnées par les tôles bleues et rouges qui séparent l'A35 du vide. Le bourdonnement des moteurs est permanent. « À force, on n'y fait plus attention, assure le sexagénaire. Le problème, c'est la pollution : en été, on peut la voir s'élever du sol... »

Concertation à l'allemande

L'État s'y est engagé en 2008 : la partie de l'autoroute A35 détournée par le GCO pourra être transformée en boulevard. Le projet part du principe que la circulation sur l'A35 sera réduite à 40 000 voitures par jour une fois que le GCO aura trouvé son rythme de croisière, contre 155 000 actuellement. Il s'inspire de réalisations semblables à San Francisco, Séoul ou Montréal, considérées comme des succès avec une baisse de 20 à 25% de la circulation. Pour arriver à un tel résultat, l'Eurométropole a adopté la méthode allemande des Inter-

L'A35 isole certains quartiers de Strasbourg du centre-ville.

2020

Date espérée du début des travaux.

nationale Bauausstellung (IBA, Expositions internationales d'architecture) : réunir tous les acteurs (collectivités, entreprises, associations...), pour réfléchir ensemble à des projets innovants sur un territoire donné. La première réunion de travail s'est tenue le 8 novembre, pilotée par l'Agence de développement et d'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise (Adeus). Dans un second temps, il faudra organiser l'appel à projets, trouver les financements et gérer la communication.

Comment transformer une autoroute culminant à onze mètres au-dessus du sol, avec des ponts et des bretelles d'accès ? La solution a été imaginée par deux urbanistes strasbourgeois, Micha Andreieff et Michel Messelis. Pour eux, la renaissance de la voirie passe par son démantèlement. « L'A35 empêche l'aménagement de son environnement et isole les quartiers qui l'entourent, explique Micha Andreieff. Il faut faire disparaître cette emprise.

Cela commence par la destruction des viaducs. »

Une emprise qui se ressent particulièrement rue de Fouday à la Montagne Verte. L'A35 bouche l'horizon, et les voitures qui en sortent déboulent à toute allure. Karine Gemeilsamm, 36 ans, y passe en vélo pour aller au travail. Elle a vécu là jusqu'en 2015, avec ses deux en-

fants. « Le plus petit a de l'asthme, explique-t-elle. Ce n'est pas l'idéal quand il y a des pics de pollution. » Selon le collectif de médecins strasbourgeois Respire, le risque d'asthme est de 15 à 30% plus élevé quand on vit près d'un axe routier.

Sacs poubelles percés

Plus loin, rue Louise-Scheppler, des vêtements cachés derrière les buissons s'accumulent à côté de sacs poubelles percés. « Ce qui m'énervait le plus quand j'habitais ici, c'était la saleté, soupire Karine. Il y a même des gens qui abandonnent leurs objets encombrants. » Rue de l'Abbé-Lemire, on rencontre une chaise de jar-



Léa Picard / Cuej

din renversée, un matelas abandonné ou un râteau rouillé. A cela s'ajoutent des passages souterrains peu accessibles et des talus herbeux mal entretenus.

Avec la requalification, ces terrains délaissés seront transformés en espaces verts le long du boulevard. Des carrefours à feux seront installés là où le boulevard croisera d'autres routes. « Des secteurs peu valorisés comme la Plaine des Bouchers ou Cronembourg pourront se développer, grâce à des constructions de logements et de bureaux », affirme Micha Andreieff.

Carrefours à feux

Comme les autres riverains, Salah El Mekbaoui, 56 ans, qui a emménagé il y a deux ans au quartier de l'Elsau, déplore le manque d'attractivité aux abords de l'autoroute : « J'ai voulu profiter d'un loyer faible, regrette-t-il. Entre la mauvaise réputation du quartier et l'autoroute, il n'y a pas de commerces, à part des bars. » Il décrit un quartier isolé par l'A35. « Les gens ne font que passer. Même les habitants du quartier prennent leurs voitures pour tout. Le centre-ville n'est accessible qu'en tramway. C'est trop compliqué à pied ou en bus. »

Le projet a toutefois une ombre au tableau, son financement : dans un rapport de février 2016, la Chambre de commerce et d'industrie doute que le budget prévu de 150 millions d'euros couvre « un projet très lourd sur le plan technique ». Même inquiétude du côté des écologistes : « C'est bien d'engager des projets de territoire, mais les moyens financiers sont insuffisants, assure Jean Werlen, conseiller municipal EELV. D'autant plus que le chiffre de 40 000 véhicules par jour sur le boulevard serait miraculeux... ». Si le GCO ne détourne pas un nombre suffisant de voitures, le nouveau boulevard sera encombré, et les problèmes persisteront. Malgré tout, les riverains ont de l'espoir : « Je redoute un peu les travaux, avance Salah, mais ça fait plaisir de voir qu'on s'intéresse un peu à nous, et pas qu'au centre-ville. »

Léa Picard

150

millions d'euros engagés par l'État pour requalifier l'A35.

Avec le TSPO, le trajet entre Wasselonne et Strasbourg devrait être réduit à 40 minutes.

Petites mesures pour gros bouchons

Engorgée par les déplacements pendulaires que ne règle pas le GCO, l'Eurométropole tente de trouver des solutions alternatives.

Seulement une petite partie des voitures seront détournées par le GCO, la plupart vont continuer à boucher le centre-ville de Strasbourg. Les déplacements pour le travail y comptent pour plus de moitié. Afin d'inciter les pendulaires, ces personnes vivant en banlieue et travaillant en ville, à renoncer à leur voiture, l'Eurométropole cherche à améliorer l'offre des modes de déplacement alternatifs. Décryptage.

• Le TSPO, un bus express. Vraiment ?

Le Transport en site propre de l'ouest strasbourgeois (TSPO) est un projet de bus express, cofinancé par le département du Bas-Rhin, la Région, l'État et l'Eurométropole. Initié en 2008, le projet vise à transformer la ligne 230 (Wasselonne-Strasbourg) du Réseau 67 en car

interurbain. Avec une vitesse pouvant aller jusqu'à 80 km/h, un temps de trajet garanti de 40 minutes et une fréquence de 10 minutes en heures de pointe, le TSPO est censé constituer une alternative à la voiture.

En 2020, celui-ci devrait accueillir 12 000 voyageurs par jour. Une voie réservée sur quasiment tout le trajet permettra de passer à côté des embouteillages. Pour l'instant, cette voie n'existe que sur une petite partie de la D1004, entre Furdenheim et Ittenheim, un aménagement qui a permis de gagner cinq minutes sur le temps de trajet.

Si le TSPO réduira le temps de trajet pour les pendulaires, le projet risque d'être moins efficace que promis. Sur la N4 entre Ittenheim et Strasbourg, la voie réservée pourra également être utilisée par d'autres véhicules aux heures de pointe. >>>



Anna Manceron / Cuej

>>> « À partir d'Ittenheim, le car se retrouvera coincé dans les bouchons vers Strasbourg », estime le président de l'Association des usagers des transports urbains de l'agglomération strasbourgeoise, François Giordani.

• L'abonnement unique est-il la clé financière ?

Outre le temps de trajet et le confort, l'aspect financier est un argument important pour les usagers. Les résidents de l'Euro-métropole peuvent désormais, en principe, avec un seul abonnement, utiliser les transports urbains strasbourgeois, les cars du Réseau 67 et les trains TER Alsace sur le territoire de l'Euro-métropole. « Pour la période de 2014 à 2020, nous espérons 25% de passagers en plus dans le train », affirme Bruno Jansem, directeur des transports de l'Euro-métropole.

• Les parkings relais, une solution pour le nord de Strasbourg ?

Selon Bruno Jansem, l'aménagement de parkings relais supplémentaires est envisagé dans certaines gares. Les dix déjà existants sont situés trop près du centre-ville pour permettre aux usagers d'éviter les embouteillages à l'entrée de Strasbourg. C'est le cas pour le parking Rives de l'Aar à Schiltigheim. Tous les matins, Sophie Schwob vient y garer sa voiture. « Je mets 45 minutes pour venir depuis Haguenau et me retrouve souvent dans les bouchons. Un parking relais plus au nord, vers Brumath, serait très pratique », exprime-t-elle.

Une meilleure desserte du nord de l'agglomération fait également partie des projets envisagés par l'Euro-métropole. « D'ici septembre 2017, il est prévu de restructurer le réseau de bus, notamment

4232

Nombre de places dans les dix parkings relais de l'Euro-métropole.

dans le nord de l'Euro-métropole, de Schiltigheim à Reichstett », explique Bruno Jansem. Cela implique dans un premier temps, une modification des horaires et, à long terme, des parkings relais à certains arrêts.

L'État peut promouvoir l'usage des modes de déplacements durables en augmentant les avantages en matière d'économie, gain de temps et simplicité. « Toutefois, l'évolution des flux reste difficile à prévoir car les choix des usagers ne sont pas toujours rationnels », souligne Arnaud Piombini, chercheur en urbanisme à l'Université de Strasbourg. Selon l'Agence de développement et d'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise, près de trois quarts des trajets domicile-travail inférieurs à 3 km sont toujours effectués en voiture.

Anna Manceron

Le chat du Bienwald en sursis

En Allemagne, le projet de transformation d'une nationale en autoroute a été suspendu pour des raisons écologiques. La construction du GCO pourrait changer la donne.



Le chat forestier est plus grand que le chat domestique.

Le chat forestier a-t-il eu la peau de l'autoroute du Bienwald ? Ce projet routier allemand à la frontière française, conçu pour relier les réseaux des deux pays, date d'un quart de siècle. C'est l'un des derniers chaînons manquants dans les liaisons autoroutières transfrontalières entre les Alpes et la mer du Nord. Environ 9000 véhicules, dont un quart de poids lourds, passent la frontière à Lauterbourg tous les jours. Mais pour ensuite rejoindre le réseau autoroutier allemand, il faut traverser la forêt du Bienwald pendant 12 kilomètres sur une route à deux voies.

Dès les années 1990, l'idée de transformer ce bout de nationale en autoroute à quatre voies est avancée. En 1996, les élus locaux inscrivent le projet pour

la première fois à leur agenda. Mais il se heurte à une vive résistance des collectifs citoyens et de l'association allemande pour l'environnement et la protection de la nature (Bund). Les écologistes s'alarment de la dégradation et la destruction d'une partie de l'habitat de nombreuses espèces protégées, notamment du chat forestier.

« C'est la même frénésie de bétonnage que chez nous. »

Entre 45 et 60 de ces félins, que la fourrure épaisse et la grande taille permettent de distinguer d'un chat domestique, habitent la forêt du Bienwald. « Nous sommes beaucoup à nous opposer à la construction de l'autoroute, raconte Johannes Becker, garde forestier de ce bois d'une superficie de 12 000 hectares. Les forestiers, bien sûr, mais aussi beaucoup de particuliers, tant du côté allemand que du côté français. »

En Alsace, ce sont surtout les habitants des communes au nord de l'A35 qui participent aux manifestations contre l'autoroute du Bienwald car ils redoutent une augmentation de la circulation. Mais ils sont également rejoints par les opposants au GCO, les deux projets routiers faisant partie de l'axe nord-sud sur la rive gauche du Rhin. Encore plus de trafic de transit à Strasbourg signifie plus de trafic dans la forêt du Bienwald et réciproquement. « *C'est la même frénésie de bétonnage que chez nous* », déplore Christian Goepp, conseiller municipal de Duttlenheim et partisan du collectif d'associations GCO non merci.

Un projet aménagé puis abandonné

Face à l'opposition, les autorités abandonnent l'idée d'une autoroute traversant la forêt du Bienwald au début des années 2000. Un nouveau tracé passant en grande partie en lisière du bois est alors proposé. L'habitat du chat forestier serait beaucoup moins affecté. Mais les nichoirs de l'engoulevent, un oiseau nocturne, restent menacés. Avec cette deuxième version, dont les coûts totaux s'élèvent à 80 millions d'euros, les atteintes environnementales ne seraient que « *légèrement moins importantes* », admet le ministère de l'Economie, du transport, de l'agriculture et de la viticulture du Land de Rhénanie-Palatinat.

« *Le raisonnement des élus pour construire l'autoroute a toujours été la croissance prévisionnelle de circulation*, explique Johannes Becker. *Mais ces prévisions ne se sont jamais confirmées.* » La circulation de 9000 véhicules par jour sur la route nationale ne justifiant pas sa transformation en autoroute, l'augmentation du trafic qu'entraînerait la réalisation du contournement de Strasbourg est un des principaux arguments des défenseurs de l'autoroute du Bienwald. Aussi, quand on croit le GCO abandonné en 2012, le projet de

l'autre côté de la frontière disparaît de l'agenda politique.

Des ponts plutôt que des ronds-points

Pour les écologistes, c'est une importante victoire. « *Nous avons saisi l'occasion pour établir une réserve naturelle protégée dans la forêt du Bienwald* », raconte Ulrich Mohr, militant du Bund. Avec ce projet écologique à grande échelle et financé à la hauteur de plusieurs millions par les pouvoirs publics allemands, la réalisation de l'autoroute semble repoussée à un futur lointain. Mais le chat forestier du

Bienwald n'a peut-être pas gagné la bataille, seulement un sursis. Car la nouvelle concession pour construire le GCO, accordée au groupe Vinci en janvier 2016 par les autorités françaises, a fait réapparaître le sujet. « *La construction du GCO pourrait entraîner une renaissance du projet de l'autoroute du Bienwald* », estime Ulrich Mohr. Un premier indice : contrairement aux prévisions, le Land ne va pas construire des ronds-points aux intersections de l'actuelle nationale, mais des ponts. Au cas où.

Peter Eßer

Voie romaine

L'A35 et la route du Bienwald suivent l'ancien tracé d'une voie romaine.

Le Bienwald, chaînon manquant de l'axe nord-sud



Peter Eßer / Cuej

Un « appel d'air » pour l'intérim

Une dizaine de filiales de Vinci vont construire le GCO. Le groupe annonce la création de plusieurs milliers d'emplois.



Joris Bolomey / Cuij

La construction du GCO coûtera 553 millions d'euros à Vinci. C'est en tout cas le montant annoncé aujourd'hui. Pour gérer le projet, la multinationale a créé une société concessionnaire nommée Arcos qui a remporté l'appel d'offre en janvier 2016 face à Eiffage, Bouygues, et un consortium composé de NGE, Fayat et du groupe alsaco-lorrain Lingenheld, des entreprises moyennes de la région. Cette nouvelle société doit financer les travaux de construction, dont le début est prévu fin 2017, pour une durée de deux ans et demi. Le contrat avec l'État prévoit une ouverture de l'autoroute en 2020 et un financement assuré intégralement par Vinci. Bien que disposant des fonds, le groupe a demandé un emprunt auprès de la Banque

européenne d'investissement. Mais Arcos ne s'occupera pas elle-même de la conception et de la construction du nouvel axe. Afin de faire sortir le projet de terre, le concessionnaire a fait appel à Socos, autre émanation de Vinci. Au sein de Socos, ce sont une dizaine de filiales de Vinci spécialisées dans le BTP et les ouvrages d'art qui mettent leurs moyens matériels et humains en commun. Certaines de ces entreprises s'occupent d'études techniques, d'autres de conception et de construction des infrastructures.

« 1000 emplois seront créés par an sur les quatre années de projet », phases d'études techniques et de travaux réunies, selon la communication de Vinci. Dodin-Campenon-Bernard, une

Une pelleuse Euravia, mise à disposition par Vinci pour des diagnostics archéologiques à Vendenheim, de part et d'autre de la RD 226

filiale de Vinci-Construction, basée à Toulouse, explique que les constructeurs « vont devoir faire appel à leurs employés déjà présents dans l'entreprise mais également à de nouveaux emplois ».

Beaucoup d'intérimaires sur le futur chantier

Jean-François Tancons, responsable de communication chez Dodin-Campenon-Bernard, estime qu'ils pourront être constitués « jusqu'à 20 % d'intérimaires ». L'entreprise a d'ailleurs « déjà lancé des démarches et des recherches pour former un réseau de personnel intérimaire avec les agences d'intérim alsaciennes ». Pascal Wespiser, président de Prim'emploi, le syndicat des professionnels de l'intérim, pense « que

le projet va réellement aider des intérimaires » et estime « qu'une part très importante des intérimaires de travaux publics va être concernée par cet appel d'air » dans le bassin de Strasbourg. Les autres recrutements se feront sous forme de contrats à durée déterminée, contrats « durée de chantier » et en alternance.

Le constructeur doit réserver « 7,5% du volume horaire total de main-d'œuvre nécessaire à l'exécution des travaux » à « l'emploi de personnes rencontrant des difficultés sociales ou professionnelles particulières », selon les termes de la convention signée avec l'État. Vinci a prévu « 232 000 heures de main-d'œuvre destinées aux personnes en difficulté professionnelle », selon le directeur de communication chez Arcos, Jean-Luc Fournier. Cela correspond à « l'équivalent de 58 emplois temps-plein sur chaque année de chantier ». Des formations devraient démarrer « au plus tôt à l'automne 2017 », afin que les ouvriers en insertion puissent « être sur le terrain en mars ou avril 2018 » selon le communicant. Les bénéficiaires pourront apprendre à être coffreurs, terrassiers, conducteurs d'engins... Le constructeur a prévu d'assurer les formations lui-même, mais pourrait aussi lancer des appels d'offre pour rechercher des prestataires spécialisés.

La multinationale a également l'obligation d'injecter « 30% du montant total des travaux dans des entreprises tierces ». Pour l'instant, la multinationale n'a pas eu à faire appel à d'autres entreprises que ses filiales, « hormis quelques bureaux d'études environnementaux ou des entreprises de sondages dans le sol », précise Jean-Luc Fournier. Si le constructeur n'a aucune obligation d'avoir recours à des entreprises locales, le directeur de communication souligne cependant « que cela entrera en considération pour des questions de coûts. Une entreprise locale sera forcément mieux positionnée ».

Guilhem Dubernet

En réponse au magazine de communication de Vinci, GCO non merci a répondu avec sa propre publication.

De son côté, la CCI investit les affichages publics.

La guerre des papiers

Béton & Biftons

Les Bishnoïs du collectif **GCO NON MERCI** vous informent. **N°1**
et ça ne sera pas le dernier !



édito

Les culs-nus

Mikerlé



Nous reviendrons plus loin sur l'opération d'enfumage des masses lancée par Vinci, par le biais du luxueux magazine « Liaison(s) A335 » (voir dernière page). Cette plongée au pays des Bisounours nous a laissés pantois, voire admiratifs. Ces

l'événement). Je vous le demande : qu'est-ce qu'on ferait sans elles ? Il se trouve que nous aussi, avons la prétention d'être lus. Et s'ils y mettent leurs millions, nous y mettrons notre cœur et nos tripes. Non, Vinci-Arcos n'est pas une société philanthropique : c'est

Sans vous ça ne sera pas pareil...

• 24 et 25 septembre

En plus de quarante ans, le GCO a eu le temps de faire couler l'encre, du côté des soutiens comme des opposants. Vinci sort son magazine Liaison(s) en septembre 2016. Un magazine de communication dont le seul but est de présenter sous un jour favorable son projet « à près de 20 000 foyers ». GCO non merci y répond avec « son cœur et ses tripes » et imprime Béton et biftons son journal de quatre pages fait-maison. Les opposants y critiquent, parfois à la limite de l'insulte, la mégalomanie d'un projet et la condescendance dont « le constructeur a fait preuve en réunion publique ».

« **Un fascicule indéchirable !** » Liaison(s) vante son projet, qui sera « une aventure humaine ». Mais là où GCO non merci voit « un luxueux magazine », Vinci regrette le côté « un peu cheap de l'impression ». Preuve que la communication est le nerf de la guerre, le groupe a imprimé un tout nouveau dépliant, beaucoup plus condensé, un mois à peine après la parution du premier magazine. Un fascicule « réputé indéchirable » selon le directeur de communication, Jean-Luc Fournier, qui craint sans doute que les riverains ne passent leur agacement sur le document.

Le concessionnaire du projet a néanmoins un allié de taille dans la lutte : la Chambre de commerce et de l'industrie, qui milite fortement en faveur du projet depuis des années. L'institution a même consacré un site internet au projet



Nina Zeindlmeier / Cuej

(gco2016tousgagnants.com) mais le dossier téléchargeable en faveur de l'autoroute est vieux de quatre ans. La CCI a décidé de renouveler son soutien en novembre 2016 grâce à une série d'affiches dans Strasbourg. Les opposants se sont immédiatement insurgés contre « une publicité mensongère » qui promet que le GCO « mettra un terme aux embouteillages ».

La campagne était doublée d'un spot radio de dix secondes diffusé initialement sur France Bleu Alsace. Là aussi l'accueil a été glacial. Les journalistes de la chaîne ont obtenu son retrait, estimant « que la diffusion de ce spot porte atteinte à leur travail et à leur crédibilité ». La publicité est finalement arrivée chez Top Music, une station locale.

Avec une inauguration de l'autoroute prévue en 2020, chacun va pouvoir aiguiser ses arguments et affûter ses armes de communication.

G.D.

Dix ans de revue de presse

**L'ETAT VA ABANDONNER LE
CONTOURNEMENT ROUTIER
DE STRASBOURG**

Capital, le 31 mai 2012

**"Le contournement est une solution
archaïque"**

Roland Ries dans L'Express, le 16 octobre 2008

**Strasbourg: le GCO voit le bout du tunnel, les
entreprises aussi**

Le Moniteur, le 18 mai 2016

**Quiz sur le GCO : on a noté vos
réponses et c'est moyen**

Rue89 Strasbourg, le 13 septembre 2016

**GCO ressuscité : la droite exulte,
Roland Ries s'aligne**

Rue89 Strasbourg, le 22 novembre 2013

**Emmanuelle Cosse à Kolbsheim
pour soutenir les anti-GCO**

France 3 Alsace, le 4 février 2016

**GCO : sabotage de deux machines du
groupe Vinci sur le chantier de
Vendenheim**

France Bleu Alsace, le 29 octobre 2016

GCO : les « anti » se préparent

DNA, le 2 février 2016

**Le collectif "GCO non-merci"
construit une nouvelle cabane à
Kolbsheim**

France 3 Alsace, le 27 septembre 2014

**Primaire EELV: Jadot contre une
rocade autoroutière à Strasbourg**

L'Echo Républicain, le 26 octobre 2016

**Le contournement routier de Strasbourg,
encore un projet inutile de Vinci**

Reporterre, le 22 février 2016

**L'abandon de la rocade de Strasbourg
pourrait relancer la taxe poids lourds**

Les Echos, le 14 juin 2012