

UTE DE SA RÉGION

Le pire pour les populations sera la disparition à terme, dans nos villages et petites villes, d'un **indispensable réseau de magasins de proximité**. Cette solution constitue une injure au nécessaire principe de relocalisation de l'économie.

La solution pourrait obéir à une idée simple : la **coopérative serait conçue comme un « ensemble de services gérés localement, distribuant un maximum de produits locaux, développant les circuits courts »** et pariant gros sur l'avenir de la production bio.

TOURISME ET PATRIMOINES

L'Alsace possède deux atouts majeurs : la variété de ses paysages et la richesse de son patrimoine historique. Elle devra parier davantage et surtout d'une meilleure manière sur cette double attractivité. Elle devra se doter des outils permettant à court terme un **recul significatif des dérives commerciales** (le « made in China » des marchés de Noël, par exemple) ou **l'empêchement d'erreurs d'appréciation** (comme le catastrophique Bioscope), qui discréditent notre région et la mettent sous la menace d'une désaffection progressive, synonyme de récession prochaine.

L'éducation à l'environnement et la culture comptent pour trop peu dans les politiques gouvernementales. En ces domaines comme en tant d'autres, les décisions doivent se prendre à l'échelle locale, mais avec des transferts de compétence rigoureusement adaptés. Ne perdons pas de vue que **le tourisme reste un des secteurs les plus pourvoyeurs d'emplois**, évidemment non délocalisables.

L'INSOUTENABLE GCO

L'Etat centralisateur français a opté pour la plus coûteuse des deux offres restées en concurrence pour la mise en oeuvre d'un projet déjà totalement aberrant dans son principe même.

C'est VINCI qui a raflé la mise, alors que cette société exige 100 millions de plus que la SANEF ! Alors qu'elle propose des péages plus chers !

Le ministre Richert, président du Conseil Régional d'Alsace, a donc avalé cette couleuvre... sans fausse route !

Je considère avec beaucoup d'Alsaciens que le GCO est un projet archaïque, incompatible avec la situation actuelle des finances publiques, terriblement dévoreur de terres agricoles fertiles (300 ha), insoucieux de la croissante cherté des carburants.

Ce Grand Contournement Ouest ne supprimerait pas les bouchons pendulaires puisque, selon les experts, moins de 10% du trafic se reporterait sur cette nouvelle autoroute à péage : un comble !

L'abandon de ce projet va maintenant devoir se concrétiser au plus vite.

CIRCULATION DES POIDS LOURDS

Elle fera l'objet d'une taxation, dès mars 2013 pour l'Alsace, trois mois plus tard dans le reste de l'hexagone. Je m'en réjouis, mais déplore le temps perdu avant d'en arriver à une mesure prônée par le « Grenelle de l'environnement » en 2007.

Le franchissement des Vosges par les véhicules (de plus de 3,5 t) transportant des marchandises devrait être réglementé selon les propositions raisonnables de l'Association du Massif Vosgien, présidée par l'écologiste François Tacquard :

1. Grand transit par le Nord (A4) et par le Sud (RN 19)
2. Trafic interrégional par le tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines (dont le péage doit baisser significativement)
3. Trafic interdépartemental par les cols de Bussang, du Bonhomme et de Saales
4. Cabotage local par les autres cols vosgiens

