



Monsieur Le Président de La République

Monsieur le Premier Ministre

Madame la Ministre de la Transition écologique et solidaire

Monsieur le Ministre auprès de la Ministre de la Transition écologique et solidaire, chargé des transports.

Rouen, le 1^{er} novembre 2021

Il y a près d'un demi-siècle, Jean Lecanuet appelait de ses vœux la réalisation d'un périphérique autour de Rouen. Générations après générations les élus qui lui ont succédé ont repris à leur compte cette volonté de développement urbain qui correspondait à une réponse à l'explosion du trafic automobile de l'époque.

Pendant quelques années, le projet disparut de l'agenda, mais il allait ressurgir sous une forme nouvelle au milieu des années 2000. Le « Contournement large » envisagé par quelques-uns comme une alternative à la « Rcade Est » s'imposait désormais comme le nouveau tracé d'un projet qui n'avait plus grand-chose à voir avec le « périphérique » imaginé presque trois décennies plus tôt.

Ainsi le contournement Est devint « Liaison A28-A13 » c'est-à-dire une autoroute longue de 41, 5 km. Elle joint le nord de la Métropole rouennaise à la Vallée de la Seine au travers des plateaux à vocation principalement agricole, des nombreuses vallées tracées par les affluents du fleuve et ourlées de forêts de pente. Elle se complète d'une « virgule » proposant un accès nouveau pour rejoindre le sud de l'aire urbaine sur la commune de Saint-Etienne du Rouvray.

Réunions de concertation, débat public, audits, concertation recommandée et enquête publique, chacune de ces étapes a donné lieu à une mobilisation conséquente de la société civile écologiste, de syndicats, de mairies, de forces politiques diversifiées mais surtout des populations directement impactées par le tracé de cette autoroute en trop dans un bassin de vie, un département, disposant déjà d'un nombre très important d'infrastructures routières de grande capacité.

Puis le 14 novembre 2017, un décret déclarant d'utilité publique les travaux de construction du Contournement Est de Rouen était signé, entérinant son nom une fois réalisé et sa nature : autoroutes A133-A134.

C'est ainsi que naît le Collectif Non à l'A133-A134 composé, d'associations de riverains et de citoyens, d'associations de protection de l'environnement, d'associations de riverains et de citoyens, de syndicats, de Mairies des différents territoires, de partis politiques, qui va structurer l'opposition contre ce projet climaticide et inutile.

Le contexte politique et institutionnel autour du dossier de l'A133-A134 a évolué de façon structurelle au cours de l'année 2021, et ce, suite aux élections municipales de 2020 qui ont vu les forces politiques opposées à l'A133-A134 l'emporter largement au premier et au second tours de ces élections. Logiquement, le Conseil métropolitain de la Métropole Rouen Normandie, le 8 février 2021, retirait sa part de financement, soit 66 millions d'euros en prenant position pour des politiques alternatives appuyées sur la notion de report modal du transport des personnes et des marchandises.

À ce stade, le Conseil départemental de la Seine-Maritime et la Région Normandie restaient seuls financeurs mais le montage financier sur la part de 245 millions apportés par les collectivités locales, était amputé de 66 millions d'euros. Ces deux collectivités dirigées par des majorités très attachées au transport routier décidèrent alors de reprendre la part de la métropole. C'est ainsi qu'en 3 ans, la Région Normandie, sous la présidence d'Hervé Morin et le département de la Seine Maritime, s'engagent financièrement en reprenant les désistements du département de l'Eure (-25M€), celui de la Communauté d'Agglomération Seine-Eure (-25M€), et maintenant les 66 millions de la Métropole Rouen Normandie. La contribution de la Région est passée de 122 millions d'euros à 205 millions soit une augmentation de 68 %. En parallèle, le département de Seine-Maritime, fortement endetté, qui s'était engagé à hauteur de 22 millions d'euros, a augmenté sa part de 18 millions d'euros pour atteindre le total de 40 millions d'euros.

Les élections départementales et régionales de 2021 ont été assez riches d'enseignements. En région, la majorité sortante est ressortie victorieuse mais sans grand plébiscite et notamment sur la Métropole rouennaise où les scores placent cette majorité pro routière, bien derrière les forces qui sont opposées à ce projet. Au Conseil Départemental de Seine-Maritime, l'institution se retrouve clivée en deux blocs de 34 élus chacun et un binôme autonome. À noter que sur le territoire rouennais les candidats favorables à l'A133-A134 ont perdu les élections au profit de candidats opposés à l'A133-A134.

Votre gouvernement sous la responsabilité du Premier Ministre Jean Castex, a pris position par la voix des deux ministres qui suivent ce dossier, Madame Barbara Pompili, Ministre de la Transition écologique et solidaire, et Monsieur Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué auprès de la ministre de la Transition écologique et solidaire, chargé des Transports. Cette position, de bon sens, affirmait que ce dossier ne pourrait devenir opérationnel que lorsque les collectivités locales se seraient mises d'accord et que l'État n'avait pas vocation à arbitrer les conflits locaux. Nous soutenons cette position, et afin d'éclaircir

la situation, nous avons réalisé une petite analyse : sur 94 % de la longueur des 41.5 km du tracé, les intercommunalités se sont prononcées contre le financement de ces deux autoroutes (voir annexe 1).

Des autoroutes lourdement impactantes pour l'environnement.

Les impacts environnementaux du projet A133-A134 sont excessivement négatifs pour les espaces naturels, pour l'eau, et pour l'air entraînant des répercussions sur l'état sanitaire des populations vivant dans ces zones périurbaines et urbaines en proximité de ces trafics.

En tout premier lieu, en ce qui concerne la qualité de l'air, un enjeu majeur de santé publique, certains des défenseurs de ces deux autoroutes à péage, expliquent que construire ces infrastructures de transport va permettre de réduire significativement la pollution atmosphérique sur les zones urbaines de Rouen. Or, dans son rapport pour l'enquête publique, l'Autorité Environnementale annonce que la nouvelle infrastructure générera une augmentation de 4 à 14 % des émissions de polluants atmosphériques sur l'ensemble de l'aire d'étude, contre une baisse quasi-nulle (de - 0,01 % à - 0,3 %), sur les zones urbanisées les plus denses de Rouen. ¹ Elle s'appuie sur la notion de trafic induit. En effet, tous les experts en la matière s'accordent à dire que la création d'infrastructures de transport routier génère de façon systémique un trafic induit, une augmentation du trafic de poids-lourds et de voitures et par conséquence directe une augmentation des rejets de polluants atmosphériques et d'émissions de gaz à effet de serre. En outre, l'Autorité Environnementale annonce une augmentation de 50.000 tonnes de CO2 par an sur l'aire de ces autoroutes, soit une augmentation de 5% des émissions liées aux transports sur l'aire concernée. Ce bilan est contraire aux récents engagements de la France de diminuer ses émissions de gaz à effet de serre, ainsi que contraire à une de vos déclarations, Monsieur le président de la République, tenue à Oslo en 2018, confirmant que toute infrastructure générant des émissions supplémentaires ne pouvait être envisagée.

En second lieu, les ressources en eau potable seraient soumises à des pollutions supplémentaires : chroniques voire accidentelles. Ces infrastructures de transport routier traversent les Aires d'Alimentation de Captage constellées de nombreuses bétouilles, puits d'infiltration, résurgences. Des captages d'eau, dont certains font l'objet de mesures de protection élevées, sur les plateaux Est de Rouen qui approvisionnent près de 73 % (avec les captages de l'Andelle et de la Chapelle) de la population totale de la Métropole Rouen Normandie (moins de 500 000 habitants).

Construire ces deux autoroutes, c'est faire peser un risque important de pollution de fond, mais aussi de pollution accidentelle sur des captages d'eau qui alimentent les nappes phréatiques de ce réseau karstique.

¹ <https://www.liaisona28a13.com/le-dossier-denquete-publique/#1461071688276-ad351175-e6e9>

Or selon les études mêmes de la Métropole Rouen Normandie, ces nappes bien que plus résilientes que les nappes alluviales devraient de façon structurelle subir les effets du réchauffement climatique. C'est donc un effet ciseau auquel le territoire va être confronté, avec un risque bien plus important de pollution sur une ressource naturelle, qui va, de surcroît, se fragiliser avec une diminution des volumes et une concentration des polluants, une évaporation exacerbée sous les effets du réchauffement climatique.

En troisième lieu, un point central que soulève l'Autorité Environnementale dans son avis écrit² : c'est la non prise en compte des urbanisations futures autour de ces infrastructures de transport qui engloberaient à elles seules 516 hectares de terres agricoles, sylvicoles et naturelles. Nous ne pouvons pas imaginer que ces deux autoroutes soient construites et qu'il n'y aura pas d'autres phases d'urbanisation au niveau des bretelles d'accès, qu'il ne s'y construira pas des zones commerciales, de logistique et que quelques centaines de mètres plus loin, des lotissements ne viendront pas artificialiser les sols. Bref, ces autoroutes c'est de l'étalement urbain, et même l'État tire des conclusions très négatives sur l'étalement urbain et l'artificialisation des sols.

Les massifs boisés créent des respirations entre zones bâties, et rythment l'urbanisation en maintenant des coupures vertes entre villes, villages, hameaux, quartiers ; ils font le plaisir des yeux en apportant de la vie dans le paysage. L'autoroute devient un obstacle, un mur, une frontière qui isole les habitants de leurs lieux de loisirs habituels, et peut arriver à ghettoïser certains quartiers, et des hameaux, privés d'accès aux bois ou aux forêts.

Outre que la fonctionnalité des forêts de pente permet la rétention, la percolation des eaux de ruissellements dans des vallées fortement touchées ces dernières décennies, une fonction essentielle est d'être des corridors écologiques préservant la biodiversité.

Ces autoroutes portent aussi des atteintes graves à la biodiversité sur différents secteurs des vallées, des îles au milieu de la Seine, et des massifs forestiers. Ce sont des milieux naturels aujourd'hui relativement épargnés et florissants qui seront détruits, dégradés. L'importance de la protection de la biodiversité n'est malheureusement plus à démontrer, puisque tous les scientifiques parlent de sixième extinction de masse. Chaque espèce préservée, chaque espace naturel préservé est un cadeau fait aux générations futures.

²Vous le retrouvez ici : <http://www.effetdeserretoimeme.fr/wp-content/uploads/2021/10/DREAL-Non-A133A134-EDSTM-VF.pdf>

Des alternatives basées sur le report modal des personnes et des marchandises : les fondations d'une mobilité durable.

Depuis quelques années, et notamment depuis la crise des gilets jaunes, l'utilisation de la voiture et en particulier l'autosolisme, impactent nos concitoyens, qui subissent les effets économiques de la hausse du pétrole sur leur niveau de vie. Cette évolution pose des difficultés économiques pour les foyers qui croulent sous les charges ainsi qu'aux entreprises qui cherchent à diminuer les coûts pour améliorer leur compétitivité.

Nous avons voulu, avec des partenaires citoyens experts, non seulement nous opposer à ces deux autoroutes à péage A133-A134 mais aussi être force de propositions considérant que le territoire de la Métropole Rouen Normandie, jusqu'à l'échelle plus large de la Région Normandie, souffrait de réelles difficultés structurelles en matière de mobilité des personnes et des marchandises. Pollution atmosphérique, rejet de gaz à effet de serre, nuisances sonores, menaces sur la ressource en eau potable, biodiversité, maintien des paysages ... autant de conséquences néfastes pour l'organisation de notre territoire. Nous avons donc travaillé à l'élaboration d'alternatives, concernant les véhicules légers, puis les poids-lourds, dite de mobilité durable alternatives au tout routier qui règne aujourd'hui en maître sur notre territoire et qui ne ferait que s'accroître avec la construction des autoroutes A133-134.

Sur le champ des mobilités des personnes nous proposons de nous attaquer via des politiques publiques qui se coordonneraient, à ces 530 000 déplacements/jours qui font moins de 5 km, selon l'enquête ménage déplacements de 2017 menée par la Métropole Rouen Normandie³, et ce afin de diminuer la part modale de la voiture. Cette tranche de moins de 5 km, nous semble stratégique dans la mesure où elle peut être facilement diminuée au profit des modes de déplacements doux, des transports en commun urbains et péri-urbains du covoiturage, de l'autopartage. Toutes nos propositions ont été condensées dans des documents pour la Métropole Rouen Normandie que vous pouvez retrouver à cette adresse⁴.

Concernant les poids-lourds, qu'ils soient en transit (nous vous rappelons la faible part de ce trafic notamment sur les plateaux qui est de l'ordre de 2%) ou en échange, nous avons là aussi travaillé à l'élaboration d'alternatives pour chaque typologie de déplacement, qui s'appuie sur le même principe qui est celui de la recherche du report modal de transport des marchandises. Report modal vers le fluvial avec une prise en compte du Canal Seine Nord et de l'Axe Seine porté les villes de Paris, Rouen et le Havre et du groupement portuaire Haropa, du report modal vers le ferroviaire avec la création de nouvelles autoroutes ferroviaires complétant celles réalisées et en projets. Une régulation des flux de poids-lourds en milieu

³ <https://www.metropole-rouen-normandie.fr/enquete-menages-deplacements>

⁴ <http://www.effetdeserretotememe.fr/pcaet-les-solutions-a-rouen-pour-protger-le-climat/>

urbain, un nouvel itinéraire Nord-Sud au sens Européen... Toutes nos propositions ont été condensées dans des documents que vous pouvez retrouver à cette adresse⁵.

Le seul consensus possible sur le territoire réside dans cet objectif de la nécessité de créer les conditions de politiques de mobilité dite durable, appuyées sur le report modal, qui permettent de faire entrer le territoire dans un cercle vertueux. A contrario, ce projet d'A133-A134 est très clivant notamment au niveau des entités institutionnelles mais aussi de la population, et seules quelques forces, groupes de pression, souhaitent continuer le cercle piégeux du tout routier dans la Région que viendrait conclure la construction de ces deux autoroutes.

Un rapport de la DREAL Normandie largement clivant et discutable.

Les services de l'État ont dû recevoir un rapport de la DREAL de Normandie sur ces alternatives. Nous souhaiterions porter à votre connaissance notre propre analyse que vous pourrez trouver à cette adresse⁶. La DREAL, Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement en Normandie rend un rapport sur les alternatives à un projet controversé, qu'elle a longuement instruit et défendu. Cette direction ne peut pas être considérée dans son travail comme étant objective, puisqu'elle est juge et partie. Nous considérons qu'il est judicieux et équitable qu'une entité indépendante, comme la Commission Nationale du Débat Public, réalise cette étude. En effet, une confrontation entre la Métropole et la Préfecture ne peut être arbitrée par un service de la Préfecture. Cette solution qui aurait favorisé une approche indépendante sur ce dossier, aurait aussi permis d'entendre les expertises diverses qui sont existantes sur le territoire comme celle des fédérations des transporteurs routiers ou celles des experts citoyens comme ceux de notre collectif, ainsi que les institutions ayant porté des avis lors des différentes étapes du processus d'évaluation de ces projets.

En conclusion, les connaisseurs du dossier complexe des mobilités des personnes et des marchandises autour et sur la Métropole de Rouen savent pertinemment que la situation actuelle, héritée de plusieurs séries d'erreurs de conception ou de projets obsolètes qui s'affranchissent de l'évolution des pratiques et des modes de mobilité, du changement et des directives pour des infrastructures de transport innovantes, est en fin de cycle. Une situation d'immobilisme de la pensée, réfutée par de nombreux États et principautés comme le Pays de Galles tout récemment.

Nous affirmons que la solution de l'A133-A134 est une réponse très coûteuse financièrement, très

⁵<http://www.effetdeserretome.fr/les-informations-sur-la-lutte-contre-la133-a134/>

⁶<http://www.effetdeserretome.fr/wp-content/uploads/2021/10/DREAL-Non-A133A134-EDSTM-VF.pdf>

impactante pour l'environnement (Annexe 2) et les populations locales, et une solution finalement peu efficace en termes de mobilité. De plus, elle n'enclenche pas de politiques publiques dites vertueuses en rapport avec les enjeux pour l'avenir, pour demain, elle ne fait qu'achever les politiques du XX^{ème} siècle.

À travers l'étude de la DREAL, mais aussi du travail d'élaboration de propositions alternatives initiales, et des propositions présentées dans ce document, il semble pertinent d'affirmer que plusieurs solutions se dessinent pour l'avenir des mobilités des personnes et des marchandises autour du bassin de vie de la Métropole Rouen Normandie.

Ces deux options peuvent se résumer ainsi : réaliser l'A133-A134 qui clivera politiquement le territoire, ou bien établir un plan d'adaptation basé sur le report modal qui puisse faire consensus. C'est pourquoi nous demandons au gouvernement d'arrêter le projet d'A133-A134, clivant sur les territoires, et dans un objectif de recherche de consensus de permettre, par la démocratie, l'essor des seules solutions, celles appuyées sur la notion de report modal.

Pour contact avec le Collectif :

Guillaume Grima (association Effet de Serre Toi-Même) 06 72 00 33 09

Arnaud Levitre (maire PCF d'Alizay) 06 77 52 94 48

Laetitia Sanchez (conseillère régionale EELV) 06 15 52 08 25

Christine Poupin (Coalition Climat Rouen)

<https://contournement-est.fr/>

Facebook : <https://www.facebook.com/NonALAutorouteA133A134/>

Mail : collectif.nona133a134@gmail.com



**Non aux
autoroutes
à péage**

A133-A134

**Comment se
positionnent les
intercommunalités ?**

**Métropole
Rouen
Normandie :**
Contre les
autoroutes et
leur financement
longueur du tracé
27,75 KM soit
66 % du tracé

**Sur 94 % du
linéaire du tracé
les élus de
proximité
sont contre le
financement
des ces
autoroutes !**

**Communauté de
commune Inter
Caux Vexin :**

Pour les
autoroutes
longueur du tracé
2,75 KM soit
6 % du tracé



**Communauté
d'agglomération
Seine Eure :**

Contre le
financement
longueur du tracé
12 KM soit
28 % du tracé

Contournement Est : le préfet a reçu le collectif d'opposants à l'A133-A134

Alors que les alternatives proposées par la Métropole Rouen Normandie au Contournement Est de Rouen sont toujours examinées par les services de l'État, le Collectif Non à l'A133-A134 a été reçu mercredi 26 mai par le préfet Pierre-André Durand. Guillaume Grima, l'un des porte-parole des opposants, revient sur cette entrevue...

Le Collectif Non à l'A133-A134, opposé au Contournement Est a été reçu par le préfet Pierre-André Durand, mercredi 26 mai. Les opposants souhaitaient ainsi présenter au représentant de l'État, les alternatives à cette infrastructure pour le trafic de voitures et de camions. Des alternatives qui reposent sur « un principe fort : favoriser le report modal des personnes et des marchandises ».

La « faisabilité » des alternatives à l'étude
Rappelons qu'en février



et des marchandises ».

La « faisabilité » des alternatives à l'étude

Rappelons qu'en février dernier, la Métropole Rouen Normandie s'est désengagée financièrement du projet de Contournement et que le Département de Seine-Maritime et la Région Normandie ont voté une rallonge budgétaire. Toutefois, le vote de la Métropole a conduit le préfet à solliciter les services de l'État afin que les alternatives mises sur la table puissent être étudiées et pour « en examiner la faisabilité », indique la préfète.

Trouver un consensus de territoire

« Pour nous, le fait d'avoir été reçus par le Préfet, c'est nouveau. C'est un signe. Il prend le temps d'entendre les différents acteurs », indique Guillaume Grima, l'un des porte-parole du Collectif. Pour lui, il est essentiel de trouver un consensus de territoire et que tous les acteurs se mettent autour de la table. Seulement voilà, le Collectif constate aussi que le consensus ne pourra sûrement pas être trouvé autour du projet actuel de contournement. « On ne peut pas s'accorder sur ce projet de deux autoroutes, clientèles et conflictuelles », assure Guillaume Grima, qui ajoute toutefois : « On a besoin de ce consensus entre tous les acteurs, pour trouver des solutions et pour avancer », chacun devant prendre en compte les évolutions du monde actuel.

L'environnement, une question de plus en plus fondamentale

Le porte-parole du Collectif observe en effet que depuis les



Les opposants au Contournement Est de Rouen, regroupés dans le Collectif Non à l'A133-134 ont été reçus par le préfet Pierre-André Durand (Photo d'illustration ©Picck/Frédéric Bisson).

années 1970 où effectivement, la logique était de construire des autoroutes pour le transport notamment, les choses ont changé avec une prise de conscience importante pour l'environnement, qui est « une question de plus en plus fondamentale ». Or, souligne Guillaume Grima, le projet de Contournement ne répond plus aux priorités du XXI^e siècle. De plus, il fait valoir que « ces deux autoroutes déplacent la pollution en l'augmentant. Les alternatives que nous proposons réduisent la pollution », affirme le porte-parole, qui ajoute qu'il est nécessaire d'agir dans des domaines où cela est possible et là où le consensus existe.

Un report modal de 15 % possible à Rouen

Que faire alors, si l'on se passe du Contournement Est tel qu'il est actuellement défini et pour répondre aux attentes des habitants, des entreprises, des transporteurs ? Et comment répondre à des sujets récurrents comme les embouteillages pour accéder à Rouen et que le Contournement vise à diminuer. Guillaume Grima ne nie pas l'existence de ce problème mais selon lui, la solution n'est pas la bonne. Avec le Collectif, il prône en effet le « report modal », qui consiste

à « lâcher le tout-roulier pour aller vers d'autres modes de transport, que ce soit les transports en commun, le covoiturage... » et il cite un exemple. « Des études ont montré qu'à Rouen, plus de 500 000 véhicules font moins de 5 kilomètres tous les jours. On pourrait atteindre sur ce nombre un report modal de 15 %, soit plus de 80 000 véhicules en moins. C'est énorme et dix fois plus important que ce que le contournement apporterait. Il y a des actions à mener sur ce sujet mais il faudra trouver ce consensus », insiste Guillaume Grima, qui sait bien qu'évidemment, les actions seront plus compliquées à mettre en place quand il s'agit de personnes qui doivent parcourir 25 kilomètres pour se rendre à Rouen.

Le péage, un handicap pour les plus modestes

Mais là encore, il voit justement un autre inconvénient majeur au Contournement : le péage. « Cela amplifie le budget voiture et diminue le pouvoir d'achat des usagers. Or, beaucoup de personnes sont vulnérables sur ce sujet de déplacements en voiture, qui représentent un coût très élevé sur le budget des

familles. On souhaite aussi des solutions qui protègent le porte-monnaie des concitoyens », souligne le porte-parole du Collectif, qui voit dans le report modal, une des solutions à ce problème.

« Il ne faut pas politiser ce dossier complexe. Il faut le garder dans une dimension d'expertise »

Le sujet des axes congestionnés aux abords de Rouen n'est évidemment qu'un aspect du Contournement Est de Rouen, contre lequel Guillaume Grima propose également d'autres alternatives s'agissant du passage des poids lourds à certaines heures de la journée. Et d'ailleurs, à ce sujet, Guillaume Grima estime que des diagnostics partagés devraient être établis pour ce trafic en particulier. « Tout le monde n'est pas

d'accord sur le nombre de camions sur l'axe Nord-Sud », constate le porte-parole.

Résultat de l'étude des services de l'État après les élections ?

Autant de motifs qui expliquent pourquoi le Collectif attend beaucoup de l'étude menée par les services de l'État dont les résultats devaient être annoncés fin mai. « Le préfet nous a dit que l'étude avait pris un peu de retard et qu'elle était plus complexe que ce qu'il avait imaginé », souligne le porte-parole du Collectif, qui suppose que les résultats devraient être connus peut-être après les élections régionales et départementales. Mais il appelle de toute façon le préfet à « ne pas politiser ce dossier complexe » et à le garder dans « une dimension d'expertise ». Aucun calendrier précis ne leur a donc été confirmé pour les résultats de l'étude. Dans un communiqué de presse daté du 26 mai, les services de la préfecture indiquent d'ailleurs que « ce travail d'ampleur est toujours en cours de réalisation. Il sera communiqué aux trois présidents concernés (Région, Département et Métropole) dès qu'il sera finalisé et permettra d'éclairer

tous les acteurs locaux, à partir d'éléments objectifs, sur la soutenabilité des différentes pistes de travail évoquées et leur contribution à la résolution des problèmes structurels de mobilité que connaît la métropole ».

Le risque d'étalement urbain

En attendant, Guillaume Grima prévient que le Collectif reste « prudent et vigilant », pour la suite. « Il ne faut pas se mettre à cran sur ce dossier ou engager une guerre de tranchées. C'est la démocratie qui va faire son œuvre », insiste Guillaume Grima, qui observe toutefois avec optimisme que les dernières élections municipales, à Rouen, ont placé l'écologie au centre des préoccupations des habitants... ce qui n'est pas le cas dans d'autres communes, sur les plateaux Est et Nord de Rouen par exemple, toujours favorables au Contournement Est. Et pourtant, Guillaume Grima avance encore une autre mise en garde face au Contournement Est s'il se réalise : selon lui en effet, il amplifiera le phénomène d'étalement urbain, qui grignote peu à peu les terres. Un dossier (encore) à suivre...

Isabelle Villy