

A154-A120 : Ce que révèle vraiment l'Autorité de Régulation des Transports (ART), par Tatiana Tirloy présidente de la FEEL à lire en page 2

La NÉCESSAIRE ALTERNATIVE FERROVIAIRE entre Dreux et Orléans

En parallèle à son opposition au projet d'autoroute A 154 / A 120, la FEEL demande la réouverture de l'axe Rouen – Évreux - Dreux – Chartres - Orléans¹, des élus ont manifesté le souhait de voir se rouvrir la liaison Dreux-Chartres. Pour apporter des éléments concrets au dossier deux membres actives du Collectif Non A 154/A120 et de la FEEL, Emilienne Lardy et Caroline Duvelle, ont parcouru les 42,7 kilomètres de la voie.

Le tronçon Dreux – Chartres a été ouvert en 1873 et exploité pour les voyageurs jusqu'en 1971. La réutilisation de l'existant est primordiale, c'est nécessaire pour le tronçon Dreux - Chartres qui contrairement au projet d'autoroute ne nécessitera pas d'expropriation, ni de consommation de terres agricoles, n'imperméabilisera pas les sols.

Elles ont accumulé une foule de renseignements qui sont concrétisés par de nombreuses photos. Un travail minutieux qui constitue une base sérieuse et documentée pour permettre la réouverture de la voie entre Dreux et Chartres.

Au cours de leurs randonnées le long du tronçon où les herbes ont poussé, la végétation est envahissante son développement est un facteur de biodiversité, dont la suppression serait moins préjudiciable que la construction de l'autoroute.

Elles ont constaté qu'il y a 4 ponts qui passent au-dessus d'une voie de circulation, que la voie n'a été bitumée qu'en 4 endroits et concernant, les 43 passages à niveau plusieurs ont été bitumés sans autorisation (notamment celui en sortie de Chartres à Mainvilliers). Une circulaire vient de ré-autoriser la remise en service de passages à niveau lors de la réouverture d'une ancienne ligne.

Les militants cheminots estiment le coût de remise en service à 2 millions € par kilomètre. En cas

d'électrification le coût double ce qui ferait un coût de 380 millions € pour Chartres – Orléans bien plus raisonnable que le 1,4 milliards du coût de l'autoroute. L'un des points importants sera la mise en place des arrêts intermédiaires et la rénovation des gares.



État de la voie Dreux-Chartres lors de la reconnaissance-
Ph Emilienne Lardy

Parmi les exemples de réouvertures ces dernières années notons celles de Montréjeau – Luchon en juin 2025 en Occitanie à 57 millions € pour 37 km de voies, 20 ouvrages d'art, 3 gares à refaire ou auparavant Châteaubriant - Nantes en Tram-Train. Dans notre département nous avons pu constater *suite p 2*

Sommaire

⌘ La nécessaire alternative ferroviaire entre Dreux et Orléans	1
⌘ A154-A120 : ce que révèle vraiment l'Autorité de Régulation des Transports (ART)	2
⌘ A 154 l'entêtement est mauvais conseiller en politique ; A154 – Et la démocratie dans tout ça !	2
⌘ Evolution de l'Avis du Conseil d'Orientation des infrastructures	3
⌘ NON à la centrale photovoltaïque agricole à Crécy-Couvé – Garancières-en-Drouais – Tréon	4
⌘ La Confédération paysanne Centre-Val de Loire souhaite rappeler ce qu'est la souveraineté alimentaire	5
⌘ Le Collectif NON A154-A120 écrit au Ministre des transports	6
⌘ Les sites gérés par le Conservatoire d'Espaces Naturels Centre Val de Loire en Eure-et-Loir	7

la remise à niveau par la région Centre Val de Loire de la ligne Chartres – Courtalain. Sur Dreux-Chartres la ligne SNCF est mieux placée que la route pour le transport des céréales.

Cette réouverture n'est pas un rêve, les 15-29 ans accomplissent un tiers de leurs trajets en transports en commun. Selon l'Insee près de 50% des habitants de la métropole de Chartres utilisent les transports en commun. Les bus qui circulent entre Chartres et Orléans ont enregistré plus 16% de Voyageurs entre janvier 2024 et mai 2025. De plus les coûts du carburant et de l'achat d'une voiture électrique vont augmenter la demande

d'utilisation d'une ligne telle Dreux - Chartres. Elle peut être remise en service dans un délai de deux ans.

Gérard Breteaux à partir de l'exposé fait par Emilienne Lardy lors d'une réunion de la FEEL , et des éléments communiqués par Caroline Duvelle à l'Echo Républicain, pour l'article du 12 mai 2026.

- 1) Voir les articles dans le Regard de la FEEL n° 19 Pour la réouverture de la « ligne SNCF Rouen-Orléans Avril 2023 ; Réouverture aux voyageurs de la ligne SNCF Chartres-Orléans le Combat Continu n°25 Octobre 2024 ; Dreux-Chartres-Orléans : projet d'Autoroute contre voie ferrée n°29 Octobre 2025
- 2) Voir article coût pour l'A154 ci-dessous

Fédération Environnement Eure-et-Loir

A154-A120 : ce que révèle vraiment l'Autorité de Régulation des Transports (ART)



Le 2 juin 2026, l'Autorité de régulation des transports (ART) a rendu un avis sur le futur contrat de concession de l'autoroute A154-A120. Si elle considère le contrat globalement équilibré sur le plan juridique et économique, l'ART formule des recommandations importantes et

invite l'État à revoir certaines clauses avant la signature définitive.

Une transparence encore incomplète

Le rapport comporte de nombreuses informations masquées au titre du secret des affaires : prévisions de trafic, hypothèses financières ou paramètres économiques. Cette confidentialité limite la capacité des citoyens et des élus à apprécier l'équilibre économique du projet et nourrit les interrogations sur la transparence du débat public. La FEEL estime la réévaluation du coût du projet à environ 1 milliard 400 millions d'€ TTC., l'ART l'envisage entre 1 à 2 milliards, donc potentiellement un budget qui peut s'envisager du simple au double depuis l'étude de 2015.

Des coûts de péage exorbitants

L'ART fournit une estimation des tarifs kilométriques à partir de la mise en service de l'autoroute, sachant que les réductions cumulées peuvent atteindre 50 % du tarif de base. Leur rapport : https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2026/06/avis-n-2026-046_vnc-1.pdf

En se basant sur les recommandations de l'ART, pour le trajet Chartres-Dreux de 36 km et un véhicule léger classe 1, l'estimation s'élève à 7,20 euros HT, soit 3 168 € HT sur 11 mois (5 jours/semaine aller-retour) ; **avec un cumul de réductions possibles jusqu'à 50 %, le**

budget annuel d'un usager serait de 1 900 euros TTC !

Lors de la réunion du Comité de Suivi du projet avec les représentants de l'État le 28 Mai 2026, le concessionnaire pressenti Arel (filiale de Vinci) a informé que **le coût du péage serait moins élevé pour les véhicules électriques que pour les véhicules thermiques**. La plupart des poids lourds n'est donc pas concernée, donc **les entreprises de logistique et les agriculteurs seront les grands perdants**, mais comme l'a explicitement dit Mr Le Dorven le 28 Mai : "il y aura des gagnants et des perdants dans ce projet".

Ces montants restent des estimations, mais ils illustrent bien les enjeux économiques qui pèseront sur les ménages. **Ces enjeux économiques devraient guider les décisions politiques, lesquelles devraient soutenir plutôt que freiner le développement économique du secteur du transport céréalière déjà implanté sur le territoire.**

Une tarification que l'ART juge perfectible

L'Autorité relève plusieurs points sensibles. Elle considère que **certains usagers pourraient financer des aménagements qu'ils n'utiliseront jamais, notamment pour l'entretien et l'exploitation de la RN12**. Elle recommande un mécanisme plus équitable, avec un sur-péage réservé aux seuls utilisateurs.

L'ART critique également une **structure tarifaire particulièrement complexe, reposant sur de nombreux abattements et modulations**, et invite l'État à définir une doctrine plus cohérente pour les futures concessions.

La soule : un mécanisme méconnu

Alors que l'équilibre financier du projet semble dépendre totalement du coût des péages et du trafic, la subvention d'équilibre n'étant plus à l'ordre du jour,

l'ART recommande que le contrat introduise le versement d'une soulte au concessionnaire à l'échéance du contrat pour réduire la durée de la concession sans hausse de péage et ainsi permettre des remises en concurrence plus régulières.

Autrement dit, la rentabilité financière d'une concession ne repose pas seulement sur le coût des péages et du trafic ; **elle inclut également une compensation publique versée en fin de contrat.** De plus, le concessionnaire pressenti, Arel (filiale de Vinci), a demandé que la durée de la concession soit portée de 25 à 35 ans. **Qu'advierait-il si le projet n'était pas rentable ? Un débat démocratique sur le sujet nous échappe dans le secret des affaires...**

Des données de trafic qui appellent à la prudence

Ces éléments fragilisent les hypothèses économiques retenues, d'autant que les études de trafic réalisées ces dernières années par la DIR Nord-Ouest montrent une évolution du trafic à la baisse. Une nouvelle campagne de comptages vient d'ailleurs d'être lancée pour les prochaines années. **On peut s'interroger sur l'opportunité de finaliser un contrat engageant le territoire pour plusieurs décennies avant de disposer de données plus récentes.**

Les budgets : une vigilance nécessaire

Le projet comprend 80 ouvrages d'arts dont 4 viaducs, 129 ouvrages hydrauliques, 12 échangeurs ou diffuseurs autoroutiers, 3 aires de services et 8 parkings de covoiturage ; sur 97km de linéaire routier et une emprise foncière de 710 hectares dont 440 de terres agricoles et des dizaines d'hectares de forêts détruits.

Les spécialistes des grands projets rappellent que ces infrastructures concentrent souvent les principaux aléas techniques : géologie, fondations, franchissements, contraintes environnementales ou évolution des normes.

Les travaux de référence de l'économiste Bent Flyvbjerg, portant sur des centaines de projets de transport dans le monde, montrent que **les dépassements budgétaires constituent un phénomène récurrent.** Un article publié dans *Les Échos* en décembre 2025 rappelle également que, **selon les constats de la Cour des comptes, ces grands chantiers connaissent des dépassements de l'ordre de 20 à 30 %.** Ces observations invitent à la prudence dans l'évaluation des risques et dans un contexte économique national fragile.

Depuis plusieurs années, les épisodes climatiques extrêmes se multiplient : vagues de chaleur, sécheresses, pluies intenses, crues soudaines, vents violents, ... L'Eure-et-Loir n'échappe pas à cette réalité. **Les collectivités sont désormais confrontées à un double défi : adapter les territoires aux changements**

climatiques tout en préservant les ressources naturelles qui permettent d'en atténuer les effets. Dans ce contexte, chaque hectare artificialisé, chaque vallée transformée, chaque boisement supprimé va entraver notre capacité d'adaptation.

Les arbres, les haies, les forêts et les zones humides ne constituent pas seulement un patrimoine paysager. Ils rendent gratuitement des services essentiels : ils créent des îlots de fraîcheur lors des épisodes caniculaires, stockent du carbone, filtrent les polluants, favorisent la biodiversité, limitent l'érosion des sols et contribuent à ralentir le ruissellement des eaux. À l'inverse, **l'imperméabilisation des sols et les grands aménagements linéaires peuvent accentuer les phénomènes de ruissellement et aggraver localement les risques d'inondations,** malgré les dispositifs de compensation prévus. Comme rencontré sur le cas de l'A11 et les inondations à Gasville-Oisème.

Au-delà de la seule question routière, c'est donc un véritable choix de société qui est posé.

Souhaitons-nous poursuivre un modèle ancien fondé sur la création d'infrastructures autoroutières et la mise en concession de **routes aujourd'hui gratuites,** ou préférons-nous **investir prioritairement dans la modernisation des réseaux existants, le développement du ferroviaire, des mobilités du quotidien et la résilience de nos territoires ?**

Cette réflexion concerne également l'économie locale. **L'agriculture, qui a façonné l'identité de l'Eure-et-Loir au point que notre territoire a été longtemps surnommé le « grenier à blé de la France », devra demain relever les défis de la compétitivité, du changement climatique et de la souveraineté alimentaire.** Les entreprises de transport devront, elles aussi, intégrer le coût des péages dans un contexte de **concurrence toujours plus forte.**

L'enjeu dépasse donc largement la construction d'une autoroute. Il interroge la manière dont nous souhaitons aménager notre territoire pour les cinquante prochaines années.

Quelle place voulons-nous accorder à nos paysages, nos villes, nos villages, nos vallées, nos terres agricoles profondes et fertiles, notre patrimoine naturel et aux services écosystémiques qu'ils nous rendent gratuitement ?

Quelle valeur donnons-nous aux arbres qui rafraîchissent naturellement nos communes, à des forêts devenues précieuses dans une région où elles sont relativement rares, à des vallées qui participent à l'équilibre hydrologique de notre département ?

Enfin, quelle responsabilité souhaitons-nous assumer envers les générations qui hériteront de nos décisions ?

Le rapport de l'Autorité de Régulation des Transports n'apporte pas toutes les réponses, ni le Comité de Suivi des Engagements de L'État. **En revanche, cela montre**

qu'un projet de cette ampleur soulève encore de nombreuses interrogations : équilibre économique, transparence, tarification, partage des risques, financement public, hypothèses de trafic, doléances des maires et personnes de terrain respectées, cadre de vie et santé protégés.

Dans une démocratie, ces questions méritent d'être débattues sereinement, sur la base d'informations

complètes et accessibles à tous. Car au fond, la véritable question n'est peut-être pas seulement de savoir comment construire une autoroute, mais si elle constitue encore, au regard des enjeux climatiques, budgétaires et territoriaux du XXI^e siècle, la réponse la plus pertinente pour l'avenir de l'Eure-et-Loir.

Tatiana Tirloy, présidente de la Fédération Environnement Eure et Loir.

Sykadap

A154 L'entêtement est mauvais conseiller en politique !



Les élus normands l'ont bien compris en abandonnant le projet de tronçon autoroutier A133-134 : ils se montrent aujourd'hui responsables et ils ne paieront pas la note de leur obstination.



A Chartres, l'abattage des marronniers de la Courtille en 2024, laissant une friche de ruines, puis quelques mois plus tard celui des robiniers de la Cathédrale (voir la vidéo Chartres, don't panik <https://youtu.be/KF1EYtDkFOg>), ont contribué à la chute de Jean Pierre Gorges en mars 2026. A qui le tour ?

Araser 1000 hectares de terres agricoles, dilapider 2 milliards d'argent public et générer des péages sur de la gratuité ne se ferait pas impunément, soyons-en sûrs !

Toutes celles et ceux qui se déclarent aujourd'hui favorables à ce chantier désormais disqualifié seraient comptables de leur entêtement devant les électeurs. Un choix à mûrir avec clairvoyance... Comme l'a écrit Edgar Morin : "L'imprévu peut arriver en bien ou en mal, et moi je compte sur l'improbable. L'Histoire n'est jamais écrite d'avance".

Notre Campagne se poursuit pour apporter de l'éclairage sur un projet qui mérite qu'on s'y arrête avant d'aller plus loin.

A154 - Et la démocratie dans tout ça ?

Dans le cadre de sa campagne d'information «**Et vous êtes-vous plutôt 20 scies ou 1 000 pouces ?**» l'association Sykadap utilise l'actualité pour apporter

Elle a notamment proposé que dans les allées du plan vert de Chartres Agglo soit indiqué sur les panneaux du plan

de l'éclairage sur un projet qui mérite qu'on s'y arrête avant d'aller plus loin.

Vert la matérialisation du futur chantier autoroutier, une autre de ses récentes actions :

A154 - Et la démocratie dans tout ça ?

La Déclaration d'Utilité Publique (DUP) pour le projet autoroutier A154-A120 date de 2018 et a une validité de dix ans : elle arrive bientôt à échéance et c'est une des raisons pour lesquelles la préfecture d'Eure et Loir, qui a œuvré à bas bruit jusqu'alors, décide maintenant d'accélérer le projet au grand jour.

Revenons un instant sur cette DUP : elle est issue de l'enquête publique qui avait rejeté le projet à 80 % ... **et la démocratie dans tout ça !**

Pendant ce temps-là, la loi cadre actuellement en discussion au Sénat priorise la mise en conformité des

infrastructures existantes sur la construction de nouvelles infrastructures, et le COI, Comité d'Orientation des Infrastructures, a par ailleurs rendu un avis très réservé sur le projet d'autoroute en Eure- et-Loir, mais il semble que la préfecture ne souhaite pas en tenir compte ... **et la démocratie dans tout ça !**

L'un des derniers promoteurs de l'autoroute en Eure-et-Loir, M. le Dorven, qui cumule aujourd'hui diverses fonctions (Présidence du département, Présidence de l'agglomération de Dreux, élu municipal à Dreux) pourra s'exprimer utilement sur le montant de la subvention

d'équilibre à la charge des collectivités d'Eure-et-Loir (département et agglomérations de Chartres et Dreux) et aussi sur le coût du péage pour les Euréliens qui utilisent actuellement gratuitement les tronçons Dreux-Chartres, Allaines-Chartres... **et la démocratie dans tout ça !**

N'oublions pas les doléances des 37 communes (lourdement) impactées par le projet autoroutier, doléances collectées il y a maintenant plusieurs années par M. Lemare, conseiller départemental, elles n'ont à ce jour été ni publiées, ni transmises, ni prises en compte par l'état... **et la démocratie dans tout ça !**

Sachant aussi que les normands ont maintenant jeté l'éponge du projet A133-A134 de contournement Est de Rouen, interrompant par-là la continuité d'une liaison nord-sud qui sous-tendait le projet autoroutier en Eure-et-Loir, l'état veut néanmoins poursuivre coûte que coûte et avec entêtement... **et la démocratie dans tout ça !**

Ce même état qui a été de facto contraint de renoncer au déploiement à grande échelle des méga bassines suite au fiasco honteux de la répression des manifestations à Sainte

Soline en 2022 et 2023 ... nous nous interrogeons : en sera-t-il ainsi en Eure-et-Loir... **et la démocratie dans tout ça !**

C'est ce que concluait p 107 du livre des Soulèvements de la terre, « *Premières secousses* » (Éditions la Fabrique, 2024): 'L'histoire l'a maintes fois démontré, derrière le vernis démocratique et les vestiges de protection sociale, l'état est d'abord et avant tout ce monstre froid qui tue pour défendre les intérêts d'une minorité.'

« *qui tue* » peut paraître exagéré..., ici cela fait référence aux paroles explicites des forces de l'ordre à Ste Soline au travers des enregistrements révélés par Médiapart, par ailleurs, quand on regarde les projections des scientifiques sur la fin du siècle et le siècle prochain (et dès la décennie en cours) en matière de climat et de ressources, on peut s'accorder sur la validité du qualificatif... **et la démocratie dans tout ça !**

Notre Campagne se poursuit pour apporter de l'éclairage sur un projet qui mérite qu'on s'y arrête avant d'aller plus loin.

Bernard Cordier pour Sykadap

Evolution de l'Avis du Conseil d'Orientation des infrastructures

Le Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) est l'organisme qui donne un avis auprès du ministre des Transports, avis qu'il suit... parfois.

Avis du COI 2023 :

Le COI propose de conduire à son terme le processus de consultation en cours. Le calendrier initialement prévu qui avait fondé l'avis du COI 2018 sera nécessairement décalé, ce n'est en tout état de cause pas avant 2025-2026 que les travaux pourront commencer. L'acceptabilité du péage et la modicité des contributions publiques sont une condition essentielle du projet, ainsi que les mesures d'accompagnement pour garantir un réel report du trafic, notamment de poids lourds, sur la nouvelle infrastructure.

Avis du COI 2026 :

Le Conseil partage l'objectif poursuivi par le projet d'amélioration de la sécurité et de réduction des nuisances occasionnées par les traversées de poids lourds dans certaines agglomérations de l'itinéraire. Il observe cependant que le projet a un impact environnemental élevé, pour des trafics totaux plus modérés que d'autres investissements routiers dont il est saisi.

Compte tenu de l'ancienneté de toutes les études (trafic, incidences environnementales, etc.), leur remise à jour complète sera à prévoir par le concessionnaire désigné, si le projet est poursuivi, en vue de l'obtention de son autorisation environnementale.

Le Conseil constate que le processus de consultation en vue de la désignation du futur concessionnaire est achevé. Si le projet devait être poursuivi, l'acceptabilité du péage sur les sections actuellement gratuites et la modicité des contributions publiques en seraient les deux conditions essentielles, outre la mise en place effective de mesures d'accompagnement pour garantir un réel report du trafic, notamment de poids lourds, sur la nouvelle infrastructure.

NON à la centrale photovoltaïque agricole à Crécy-Couvé - Garancières-en-Drouais - Tréon




 Signez la pétition en ligne






47 000 panneaux photovoltaïques en milieu naturel Crécy-Couvé – Garancières-en-Drouais – Tréon

OUI aux énergies renouvelables, mais NON au faux agri-photovoltaïsme.
Plus de 50 hectares de terres artificialisées en contradiction avec les recommandations nationales c'est :

- Faire disparaître nos terres nourricières : 22 à 35 % des surfaces concernées deviendraient non productives.
- Défigurer le site classé « Patrimoine remarquable » de Crécy-Couvé.
- Polluer notre eau : dégradation des captages, risques liés aux PFAS, au cadmium,...
- Recours accru à l'irrigation pour compenser le déficit en eau des cultures.
- Détruire notre qualité de vie : un cadre bucolique transformé en zone industrielle.
- Créer un risque de friche industrielle à terme, avec une dépréciation du marché immobilier local.

Quand l'énergie rapporte plus que l'agriculture, ce sont nos terres nourricières qui disparaissent.

Qui sont les réels bénéficiaires de ce projet ?

Les fournisseurs chinois du matériel : 22 M€

Et pendant 25 ans au moins :

- L'exploitant, une société allemande : 1.5 M€ / an
- Un seul propriétaire terrien : 200 000 € / an
- 0€ pour le citoyen,
- Profits garantis par l'Etat grâce aux taxes sur nos factures d'énergie.

Les 4 organisations dont les logos sont ci-dessus ont informé et invité la population des communes de Crécy-Couvé, Garancières-en-Drouais et Tréon à manifester leur refus lors de l'enquête publique entre le 4 mai et le 6 juin aux heures d'ouvertures de la mairie de Tréon ou à transmettre leurs remarques par courriel à : ddt-consultationspubliques@eure-et-loir.gouv.fr et ont utilisé les arguments suivants :

✓ **La centrale serait majoritairement photovoltaïque et à peine agricole** contrairement aux projets dits « agri-photovoltaïques » qui peuvent être vertueux.

✓ **La Commission Départementale de la Préservation des Espaces Naturels Agricoles et Forestiers à rendu un avis défavorable.**

Pas de recherche d'emplacement autre : en toiture par exemple.

✓ **Risque majeur sur le foncier agricole** : les revenus garantis par le photovoltaïque peuvent inciter

à privilégier la production d'énergie au détriment de la production agricole nourricière locale,

✓ **Artificialisation massive de terres agricoles** : plus de 50 hectares soustraits à leur vocation nourricière, sans garantie contractuelle d'une activité agricole vertueuse en remplacement.

✓ **Atteinte au paysage** : industrialisation d'un cadre rural de qualité,

✓ **Atteinte au patrimoine** : co-visibilité avec les bâtiments historiques du village de Crécy Couvé classé « site patrimoine remarquable ».

✓ **Dégradation du cadre de vie** : transformation d'un environnement bucolique en zone technique clôturée, entraînant une dépréciation de la valeur des habitations,

Impact environnemental sous-estimé : fragmentation des milieux naturels, atteinte à la biodiversité, incertitudes sur les effets à long terme sur

les sols et l'eau. L'artificialisation des sols empêchant l'évacuation, majore les risques d'inondation.

✓ **Risque important sur la santé** : aucune information sur les capteurs qui selon leur type, en se dégradant, larguent dans les eaux : polluants éternels (PFAS), Dioxyde de Titane, Tellure de Cadmium ...

✓ **Garanties financières gravement sous-évaluées** pour le démantèlement du site avec le risque de laisser une friche industrielle à long terme.

✓ **Des profits très majoritairement captés par des acteurs privés** :

- 22 M€ pour le fournisseur chinois du matériel,
- 1,5 M€/ an pour la société allemande,
- 200 000 €/ an pour le propriétaire du terrain.
- 0 € pour le citoyen

Texte rédigé par les associations Saulnières Belle Vallée et Blaise Vallée Durable.

Collectif de Soutien aux Victimes de Pesticides 28 (CSVP)

La FEEL soutien les appels à rassemblements et actions lancées par le collectif de Soutien aux victimes de Pesticides 28 et aussi le Marché des producteurs, chez Virginie Bouchard, 2 place de l'Eglise, 28170 - Tremblay-les-Villages le 8 août initiée par le Collectif de Soutien aux Victimes de pesticides de l'Ouest.

Confédération Paysanne d'Eure-et-Loir



Confédération paysanne
d'Eure-et-Loir

La Confédération paysanne Centre-Val-de-Loire souhaite rappeler ce qu'est la souveraineté alimentaire

Blois, le 14/04/2026 COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Lundi 23 avril, la Confédération paysanne Centre-Val-de-Loire a participé au lancement de la phase territoriale des conférences de souveraineté alimentaire. Alors que nous appelons de nos vœux cette souveraineté, nous souhaitons rappeler ce qu'elle signifie et dénoncer les contradictions évidentes derrière cette démarche.

La souveraineté agricole et alimentaire a été identifiée comme priorité nationale dans la dernière loi d'orientation agricole en mars 2025. À ce titre, le gouvernement lance des conférences territoriales afin d'identifier des « projets structurants », susceptibles de concourir à l'atteinte des objectifs nationaux en matière de souveraineté alimentaire.

Rappelons d'abord que le concept de souveraineté alimentaire a été défini et présenté par La Via Campesina lors du Sommet de l'alimentation de 1996 à Rome organisé par l'ONU. La souveraineté alimentaire désigne le DROIT des populations, de leurs États ou Unions à définir leur politique agricole et alimentaire, sans dumping vis-à-vis des pays tiers.

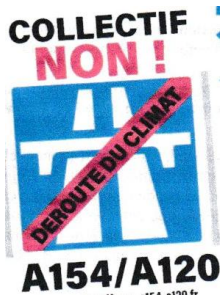
Les contradictions sur ce sujet par notre gouvernement ne manquent pas, comme la Confédération paysanne l'a récemment dénoncé dans une tribune.

La souveraineté alimentaire est entre autres indissociable de la démocratie alimentaire. Le passage en force de la loi Duplomb est emblématique du piétinement par ce

gouvernement de l'essence même de ce concept. Dans le même temps, les accords de libre-échange entre l'UE et différentes parties du monde se multiplient, avec une France qui a une position ambiguë, voire favorable. Des accords qui continuent à mettre en concurrence les paysans du monde et favorisent principalement les multinationales impliquées dans le commerce international.

La Confédération paysanne Centre-Val-de-Loire appelle de ses vœux une relocalisation plutôt qu'une délocalisation de la production agricole, un partage de l'eau décidé de manière démocratique et l'arrêt de tous les accords de libre-échange, conditions indispensables à la souveraineté alimentaire.

Contacts Vincent TOUZEAU, Porte-parole de la Confédération paysanne Centre-Val-de-Loire- 06 75 29 40 33 Julie SCAPINO, Coordinatrice- 07 72 17 95 94 Confédération paysanne Centre-Val-de-Loire- 87A route de Château-Renault 41000 Blois 07 72 17 95 94- centre@confederationpaysanne.fr



Le Collectif NON A154-A120 écrit au Ministre des transports

Monsieur le ministre des Transports,

À l'issue de la conférence de financement des transports que vous avez organisée à Marseille, en présence notamment de la FNAUT, de la FUB, de FNE et de nombreuses autres parties prenantes, deux engagements majeurs ont émergé, consacrés dans votre **loi cadre** validée par le Sénat et dans le **rapport actualisé du Comité d'Orientation des Infrastructures (COI)** :

- **Défi n°1** : la remise à niveau des infrastructures existantes, à commencer par le réseau ferroviaire, le plus économique et le moins impactant sur le plan environnemental et climatique pour les Français.
- **Défi n°2** : la prise en compte des enjeux environnementaux et climatiques, absents des engagements de l'État lors de la DUP de 2018 pour le projet A154-A120, mais aujourd'hui au cœur de notre réalité économique et sociale du quotidien.

Ces deux défis sont incompatibles avec la poursuite du projet A154-A120 dont la DUP remonte à 2018 et en effet en 2019 les Engagements de l'État n'avaient pas pris en compte les conséquences du réchauffement climatique

I. Un projet économiquement intenable

37 milliards d'euros seraient nécessaires pour financer les 18 grands projets d'infrastructures en attente, dont la majorité aurait dû être abandonnée dès 2023. Et avant tout cela, 2,7 milliards sont requis pour la seule remise en état des infrastructures existantes.

Dans ce contexte, le projet A154-A120 présente des risques financiers majeurs :

- Non-rentabilité prévisible pour le concessionnaire, qui demandera inévitablement une augmentation de la subvention d'équilibre, à la charge des agglomérations de Chartres et Dreux, de notre département, et in fine des contribuables. Cette subvention pourrait dépasser 400 millions d'euros sur un projet estimé à plus d'un milliard, chiffrage datant de plus de dix ans, hors prise en compte des contraintes climatiques.
- Risque de pénalité : si le contrat est signé puis le chantier interrompu, comme cela s'est produit pour l'A69, l'État pourrait devoir verser plus de 500 millions d'euros au concessionnaire.

II. Un projet socialement et environnementalement contre-productif

Votre loi cadre le souligne : le budget transport représente en moyenne 13 % des dépenses des ménages français. Ajoutez à cela le coût des péages pour des navetteurs qui empruntaient jusqu'ici une route nationale gratuite, et la crise durable

du prix des carburants : des milliers de Français se retrouveront dans l'impossibilité financière d'utiliser cette autoroute pour se rendre au travail.

Les conséquences seront directement opposées aux objectifs affichés :

- Les navetteurs contraints d'éviter le péage allongeront leurs trajets par les petites routes et villages, augmentant l'accidentologie et la pollution dans ces communes qui ont pourtant contribué à financer la 2x2 voies gratuite actuelle.
- Plus de 5 000 poids lourds par jour traverseront ces mêmes villages, faute de pouvoir payer le péage, avec des coûts d'entretien des voiries locales non pris en charge, sans parler de la pollution et de l'augmentation de l'accidentologie qui vont en résulter
- Le risque d'inondations lié aux travaux est réel, comme l'a montré l'épisode de l'A11 l'été dernier, impliquant le même concessionnaire.

III. Des alternatives crédibles, cohérentes et moins coûteuses existent :

Pour un montant total de 150 millions d'euros, soit une fraction du coût de l'A154-A120, il est possible de répondre aux deux défis de votre loi cadre :

- Moins de 100 millions d'euros pour la remise en service de la ligne ferroviaire Dreux-Chartres-Orléans, permettant le transport voyageurs jusqu'à Bricy (nord et sud) et le fret sur l'ensemble du tracé. Un seul train de céréales euréliennes représente 50 poids lourds en moins sur nos routes. Cette remise en service renforcerait également la capacité logistique de nos armées, qui doivent pouvoir acheminer des matériaux hors gabarit routier et le tronçon Dreux Chartres est déjà au CPER 2027

- 50 millions d'euros pour plus de 200 km de voies cyclables dans le 28 et entre les deux agglomérations, au bénéfice des travailleurs effectuant moins de 15 km par jour pour rejoindre leur lieu de travail, leurs commerces ou leurs transports en commun.

- Seul le financement du contournement des 2 agglomérations de Dreux au nord (notamment à hauteur de St Rémy-sur-Avre), et de Chartres par l'ouest et non pas par l'est (en aménageant mieux la 2 x 2 voies existante presque de bout en bout) resterait à chiffrer.

Ces choix, mobilités douces, énergie humaine ou électrique (donc sans impact CO2), coûts maîtrisés ou nuls, sont ceux qu'ont déjà faits de nombreux pays européens en renonçant définitivement aux nouveaux projets autoroutiers.

Ils sont les seuls cohérents avec les engagements que vous avez vous-même portés.

Monsieur le Ministre,

Le contrat de concession n'est pas encore signé. Si vous renoncez au projet comme vous l'avez fait sur l'A133 A134, avant signature du contrat, il n'en coûtera rien à l'État donc aux contribuables et avec les 3 alternatives citées au-dessus vous contribuerez réellement à aider les Euréliens à se développer sur le plan économique alors que ce projet ne présente que des inconvénients majeurs pour eux au bénéfice d'un couloir logistique européen dont ils n'auront que des retombées négatives.

Nous vous demandons de faire confiance aux économistes, aux scientifiques et aux climatologues qui alertent unanimement sur l'inutilité et les risques de ce projet, et de choisir résolument l'alternative : 150 millions d'euros pour le ferroviaire et le vélo, zéro pour une nouvelle autoroute et un budget moindre à chiffrer pour améliorer les contournements de nos deux agglomérations en Eure et Loir.

Le Collectif NON A154-A120, membre de la Déroute des Routes et participant à la Campagne [Moins de Routes Plus de Trains ET PLUS DE VELOS](#).

Les sites gérés par le Conservatoire d'Espaces Naturels Centre-Val-de-Loire (CENCVL) en Eure-et-Loir



L'assemblée générale a lieu dans un département de la région, cette année elle a eu lieu en Eure-et-Loir à La Ferté Villeneuve (commune de Cloyes les 3 rivières).



Site de la Ferté Villeneuve lors AG CENCVL – Photo GB

Présentation du CENCVL (Extrait du site)

L'origine du Conservatoire d'espaces naturels

Dans les années 1970, de nombreuses associations pour la protection de la nature et de l'environnement voient le jour. Celles-ci répondent à un problème grandissant : celui de la dégradation rapide des milieux naturels et de l'érosion de la biodiversité. Les mesures réglementaires se révélant insuffisantes, un large réseau d'associations s'est engagé en faveur d'une politique de sites remarquables. C'est ainsi que naissent les Conservatoires d'espaces naturels. Leur démarche consensuelle et originale en a fait depuis lors des gestionnaires incontournables des espaces naturels.

Il faut attendre 1990 pour que le Conservatoire du Patrimoine Naturel de la Région Centre voie le jour. Il devient Conservatoire d'espaces naturels Centre-Val de Loire en 2015.

Structure d'initiative citoyenne, consensuelle et professionnelle, le Conservatoire permet, grâce au soutien de plusieurs partenaires convaincus de l'intérêt de sa démarche, de compléter les mesures réglementaires à une échelle plus fine, et plus adaptée aux différents contextes locaux.

Quelques dates

- 1976 : création du premier Conservatoire d'espaces naturels en Alsace
- [1987 : création du Conservatoire des sites de Loir-et-Cher](#)
- 1989 : création de la Fédération des Conservatoires d'espaces naturels
- [1990 : Création du Conservatoire du Patrimoine Naturel de la Région Centre](#)
- 2013 : le Conservatoire est agréé "Cen" au titre de l'article L 414-11 du Code de l'environnement, par l'État et la Région. L'agrément est reconduit en 2023 jusqu'en 2032

Le Conservatoire en chiffres

- 190 sites protégés
- 5 592 ha de terrains
- 200 animations chaque année
- 89 conservateurs bénévoles
- 38 salariés
- 150 bénévoles actifs
- 505 adhérents

Les missions du Conservatoire Connaître

Afin de protéger les espaces naturels, il faut les connaître. C'est pourquoi le Conservatoire s'appuie sur des données nationales ou réalisées par ses équipes à l'occasion des plans de gestion. Il fait également appel à l'expertise de son Conseil scientifique. Ceci

permet de prioriser les enjeux, les objectifs et les actions à mettre en œuvre sur les espaces préservés. Grâce à son expérience de gestionnaire, il intervient comme expert dans de nombreuses instances (Natura 2000, politiques ENS...).

Protéger

La pérennité et l'efficacité des actions du Conservatoire dépendent de plusieurs facteurs comme la concertation autour d'un site ou le degré d'appropriation des enjeux par les acteurs locaux. Ainsi, en fonction du contexte, le Conservatoire dispose de différents moyens d'intervention tels que :

- La signature de baux (emphytéotiques...),
- Les conventions d'usages (avec des propriétaires privés ou des collectivités),
- Les conventions avec les services de l'État pour la gestion du domaine public fluvial,
- Les ORE (obligation réelle environnementale),
- Les acquisitions en propre.

Le cas échéant, des mesures réglementaires peuvent être appliquées pour renforcer la protection : réserve naturelle, arrêté de protection du biotope...

Gérer

Chaque site du réseau des espaces protégés par le Conservatoire d'espaces naturels Centre-Val-de-Loire fait l'objet de la rédaction d'un plan de gestion pour définir les actions à mettre en œuvre pour entretenir voire restaurer la biodiversité. Les travaux de fauche, la mise en place de pâturage, le débroussaillage de pelouses, la restauration de mares, la réhabilitation de carrières, l'entretien ou la libre évolution des forêts... sont autant d'actions visant à entretenir ou restaurer les espaces et à en préserver les richesses animales et végétales. Pour ce faire, il travaille étroitement avec d'autres acteurs notamment le monde agricole, associatif, celui de l'entreprise ou encore de l'insertion.

Valoriser

Le Conservatoire met en place des balades nature, des chantiers, des réunions publiques, etc. Il intervient

également dans les écoles en mettant en place de nombreux projets pédagogiques. L'objectif est ici de sensibiliser le plus grand nombre aux enjeux de la protection de la biodiversité sur nos territoires. Les sites naturels en région Centre-Val de Loire sont un support privilégié pour cette sensibilisation. C'est pourquoi ils sont, pour la plupart, ouverts au public. Les espaces aménagés favorisent ainsi une découverte autonome. Les sites permettant l'essor du tourisme de nature font par ailleurs l'effet d'un effort particulier.

Eure-et-Loir : 40 sites - 344,7 hectares

- 1- La Vallée des Cailles : Boncourt
- 2- La Côte de Montreuil : Montreuil
- 3- L'Étang de la Benette : Senonches, La Puisaye
- 4- L'Étang de l'Isle : Senonches
- 5- La Vallée Biquet (2 sites) : Manou, Fontaine-Simon
- 6- Les Grands Marais : Auneau-Bleury-Saint-Symphorien, Oinville\Auneau, Roinville\Auneau
- 7- Le Gas de Pendloup : Cormainville
- 8- Moronville : Courbehaye, Cormainville
- 9- La Vallée de l'Aigre (5 sites) : Cloyes-les-Trois-Rivières
- 10- Les Marais (2 sites) : Donnemain-Saint-Mamès
- 11- La Pelouse de Bonville : Auneau-Bleury-Saint-Symphorien
- 12- La Michellerie : Prasville
- 13- Les Côtes de Boncourt : Oulins
- 14- La Butte Montmarthe : Tillay-le-Péneux
- 15- Les Robichonneries : Manou
- 16- La Prairie et les mares des Mousseuses : La Ferté-Vidame
- 17- La Côte de Nantilly : La-Chaussée-d'Ivry
- 18- Fort Harrouard : Sorel-Moussel
- 19- Les Pelouses de Dreux (3 sites) : Dreux
- 20- Les Pelouses de Charpont (3 sites) : Charpont, Villemeux-sur-Eure
- 21- La Côte du Bois de Ruffin : Bréchamps
- 22- Les Bois de Gilles Fosse : Chaudon
- 23- La Côte de la Noë Robert : Charpont
- 24- Les Pelouses de Ouerre (2 sites) : Ouerre
- 25- Les Pelouses d'Abondant (3 sites) : Abondant
- 26- Le Fourneau : Manou
- 27- Le Croc Marbot : Marboué

Gérard Breteaux, membre du bureau du CENCVL

Directrice de publication Tatiana Tirloy

Rédacteurs de ce numéro : Tatiana Tirloy, Gérard Breteaux, Caroline Duvelle, Emilienne Lardy, Bernard Cordier, Dominique Van Den Heede, Catherine Aussel

Les associations membres de la FEEL : * Association de protection des 3 vallées la Drouette, la Voise, l'Eure Aval (AP3V 28-78) * Association de défense et de Sauvegarde du Cadre de Vie et de l'Environnement à Garnay (ASCVEG), * Association Vie Environnement Respect Nature (AVERN), * Blaise Vallée Durable (BVD), * Collectif de Soutien aux Victimes des Pesticides (28) * Confédération Paysanne Eure et Loir, * Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports région Centre Val de Loire (FNAUTCVL), * Jouons collectif A 154, * La Presle, * Qualité Vie Sud Eure-et-Loir, * Saint Prest Gasville-Oisème Environnement, * Saulnières Belle Vallée, * Sykadap * VivAvre.

Fédération Environnement Eure-et-Loir Association loi 1901 déclarée en Préfecture de Chartres sous le n° W281000900. Publication au JO du 22 novembre 1995 –SIREN n° 500 772 561 00014 - **Ayant agrément au titre de la Protection de l'environnement renouvelé** Arrêté préfectoral DDT-SGREB 2024-197. **Président e** : Tatiana Tirloy.