

Contre le projet A 154/A120 : Mobilisation : POUR MOINS DE ROUTES, PLUS de TRAINS et PLUS de VÉLOS à Chartres le 7 juin 2026



Dans le cadre des mobilisations contre l'aberrant projet d'autoroute A154/A120 notre partenaire le collectif NON à l'autoroute A154/A120 avec « La Déroute des routes » organisait devant la gare de Chartres le 7 juin un rassemblement en faveur du financement des mobilités douces 'MOINS de ROUTES, PLUS de TRAINS et PLUS DE VELOS, les 3 députés qui nous soutiennent dans la lutte contre le projet ont envoyé un message et à l'occasion des collectifs à vélo, des usagers des transports en commun et des syndicalistes s'étaient mobilisés ainsi que le soutien de rouennais. Plus de 150 personnes étaient présentes. Ci-dessous la plupart des interventions dont les deux de la FEEL par sa présidente Tatiana Tirloy et par Vincent Degeorge le Président de la FNAUT Centre Val-de-Loire association membre.

Message de Philippe Brun député de l'Eure :

Message en 5 points :

- 1) Le projet A154 et la privation d'une infrastructure essentielle de proximité au profit des actionnaires et contre l'intérêt général au moment où 80% des Français souhaitent la nationalisation des autoroutes.
- 2) Le niveau exorbitant de péage exigé empêchera tous les travailleurs modestes et moyens d'utiliser cette route.
- 3) Ce projet écocide d'un autre temps apportera une atteinte grave et définitive à la biodiversité et à l'environnement
- 4) Des alternatives existent, il est urgent de développer le fret ferroviaire.

Sommaire

- ✿ Message de Philippe Brun député de l'Eure 1
- ✿ Message de Chritina Arrighi députée de Haute Garonne 2
- ✿ Rapport du comité d'orientation des Infrastructures 2
- ✿ Message Vincent Degeorge président FNAUTCL 3
- ✿ Message de Lionel Geollet conseiller régional. 4
- ✿ Message de Christophe Percheron agriculteur au Boullay-Mvoye 4
- ✿ Message de Tatiana Tirloy, présidente de la Fédération Environnement Eure-et-Loir (FEEL) 4
- ✿ Message de Lorenza Bourgedis Saint Prest Environnement 5
- ✿ Message de Serge Corda association Vivavre 5
- ✿ Message de Raphaël de la CGT 6

- 5) La victoire est possible nous l'avons montré avec le contournement est dans notre région qui était exactement au même stade que le projet A154 au moment où il a été abandonné.



Le message a été lu par «Alexis» : *«Alexis je voudrai que tu nous dises pourquoi tu roules à vélo»*

Je ne suis pas seul à rouler à vélo, il y a ma compagne qui est là, nous allons faire le retour à vélo demain dans l'Eure. Nous sommes là pour montrer que c'est possible, que ce n'est pas insurmontable et que c'est même agréable de passer une journée à faire du vélo lorsqu'il fait beau, de joindre l'utile à l'agréable, de venir soutenir les copains du département d'à côté. Nous avons le même problème, le projet est dans la continuité, la RN 154

va jusqu'à Évreux et Louviers. **Le vélo c'est un vrai moyen de transport** il faut juste accepter de rouler, de se déplacer un peu moins vite, or les autoroutes ne vont pas dans le bon sens, si nous voulons que les gens se déplacent de plus en plus vite nous allons consommer de



plus en plus de carburant, nous allons exploser le compteur climatique. Il faut que nous revenions sur des modes de déplacements doux : trains, vélos, marche et il faut que nous arrêtons les projets autoroutiers.

Message de Christina Arrighi députée de Haute Garonne :

Cette députée nous soutien depuis le début de cette lutte et lutte très fort avec la voie est libre sur l'A 69 pour lequel nous attendons une décision fin juin début juillet du tribunal au niveau de la cassation au conseil d'État.

« Non à l'A154, moins de routes, plus de trains et plus de vélos : Quelle belle promesse ! C'est celle aussi portée dans le sud-ouest. Pourtant ce combat est loin d'être un long fleuve tranquille. Vous êtes nombreuses et nombreux aujourd'hui sur le parvis de la gare de Chartres pour en témoigner.

Dans un contexte d'explosion du prix du carburant et de dérèglement climatique, certains s'acharnent toujours dans la voie du tout route. A rebours des revendications des habitants, des exploitants, des collectifs, à rebours des études scientifiques, à rebours du droit de l'environnement, de nos besoins de terre pour préserver notre souveraineté alimentaire, des décideurs privilégient toujours les mêmes ingrédients.

Gouffre financier, aberration environnementale, négociation opaque grâce à une application extensive du secret des affaires. Politique du fait accompli qui mène des travaux à marche forcée et impose la destruction. Vision de l'aménagement du territoire comme si nous étions tous coincés dans les années 80, procédures de consultation pile dans les périodes où les gens s'absentent : l'été chez vous, entre Noël et le jour de l'an chez nous.

Les signaux venus de l'Assemblée Nationale où je siège ne sont hélas pas rassurants. Simplification de la procédure de R2IPM en pleine contradiction avec les dispositions des directives européennes sur le sujet ou encore l'article 23 de la récente loi d'urgence agricole prévoyant des mesures contre le recours abusif à la justice face à certains projets. À l'Assemblée je ne lâcherai rien et je sais que vous non plus sur le terrain. Recevez, depuis Toulouse tout mon soutien.



Caroline Duvelle présentatrice de l'événement, Alexis, le cycliste, Vincent Degeorge de la FNAUT

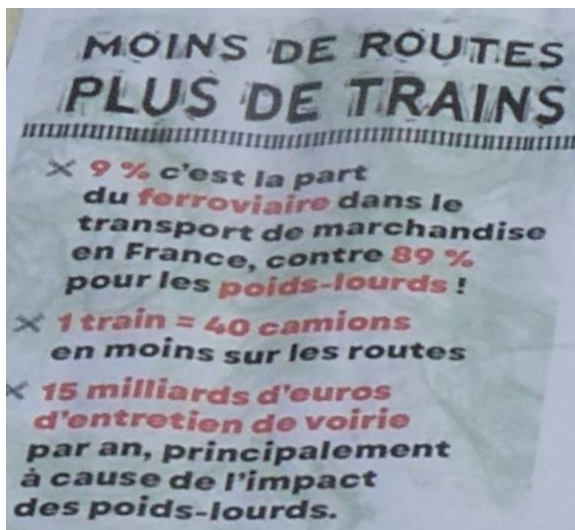
Rapport du comité d'Orientation des Infrastructures.

Aujourd'hui nous assistons à un véritable passage en force du projet d'autoroute A154/A120 alors même que les interrogations demeurent nombreuses sur sa viabilité économique, sur son impact environnemental et sur son utilité réelle pour les habitantes et les habitants, l'État et les promoteurs veulent accélérer le calendrier pour lancer les travaux au plus vite. Pourquoi cette précipitation ? Pourquoi ce refus du débat ? Car les questions demeurent immenses. Cette autoroute sera financée exclusivement par le péage. Plus grave encore toutes les alternatives ferroviaires sont systématiquement reléguées au second plan.

Depuis des années, associations d'usagers élus, défenseurs du rail demandent **que soit sérieusement étudiée la remise en service de l'axe ferroviaire Orléans- Chartres –Dreux Rouen**. Une infrastructure existe, un corridor stratégique existe, un besoin de mobilité décarbonée existe. Pourtant au lieu d'investir dans le train, dans le fret ferroviaire, dans les transports du quotidien, le choix est encore celui du bitume et ce qui rend cette obstination encore plus incompréhensible c'est qu'elle va à rebours même des instances chargées d'éclairer les choix de l'État.

Dans son dernier rapport le Conseil d'Orientation des Infrastructures appelle clairement à changer de doctrine. **Face aux contraintes budgétaires, face aux contraintes climatiques et à l'état préoccupant de nos réseaux, il recommande de concentrer les investissements sur la régénération, la modernisation et l'optimisation des infrastructures existantes plutôt que de multiplier les projets coûteux dont les bénéfices sont souvent incertains. Autrement dit la priorité devra être de réparer, moderniser et développer les réseaux que nous avons déjà, les lignes ferroviaires du quotidien, les nœuds du fret, les transports collectifs et les infrastructures vieillissantes qui souffrent d'un sous-investissement chronique.** Or que fait-on avec l'A 154-120 exactement l'inverse. Alors que les routes, les voies ferrées et les transports du quotidien manquent de moyens, on s'apprête à engloutir des centaines de millions d'euros dans

un nouveau projet dont l'utilité reste contestée. Le gouvernement prétend suivre les recommandations du CIO quand il s'agit de justifier de l'austérité ferroviaire. Mais lorsqu'il s'agit de lancer une nouvelle autoroute les recommandations semblent soudainement disparaître.



Nous sommes en 2026, le dérèglement climatique frappe déjà sur nos territoires. Les épisodes de sécheresses, les inondations, les canicules se multiplient et la réponse de certains serait de construire une nouvelle autoroute à péage pour encourager davantage de trafic routier. **C'est une aberration écologique, c'est une aberration économique, c'est une aberration d'aménagement du territoire.** Partout en Europe les investissements se tournent vers le ferroviaire. Partout l'on comprend que la mobilité du XXI^{ème} siècle doit être accessible, collective et décarbonée. Ici l'on s'entête dans une logique héritée du siècle dernier.

La vérité est simple, **ce projet n'a jamais fait la démonstration de sa rentabilité.** Les prévisions de trafic sont contestées et insuffisamment actualisées. Les risques financiers sont considérables et pourtant l'on demande aux citoyens de signer un chèque en blanc. Nous refusons cette fuite en avant. Nous refusons que l'on impose aux habitants et habitantes un projet autoroutier dont ils payeront le coût financier, environnemental et social pendant des décennies. Nous demandons un moratoire immédiat sur l'accélération du projet A154/A120. Nous demandons la transparence complète sur le modèle économique et sur les futurs péages. Nous demandons surtout **qu'enfin les alternatives ferroviaires soient étudiées avec le même sérieux, les mêmes moyens et la même volonté politique que les projets routiers.**



Message de la FNAUT sur l'A154/A120 par Vincent Degeorge président de la FNAUT Centre Val-de-Loire.

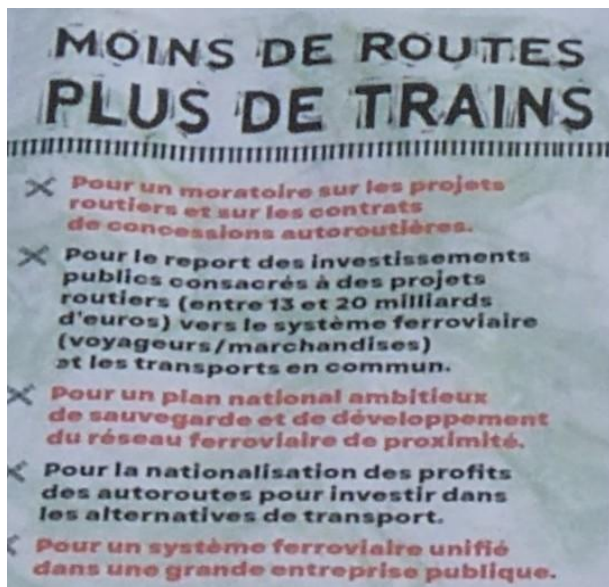
La FNAUT est une fédération d'associations d'usagers des Transports qui défend tous les usagers des transports collectifs, qui défend les modes les plus vertueux, c'est une association de consommateurs agréée par l'état qui vient en aide au niveau juridique aussi aux usagers de l'avion, mais dans l'action militante de la FNAUT nous ne défendons pas l'usage de l'avion et l'on est très « ferrovipathes ».

Dans notre fédération nous suivons particulièrement **les réouvertures de lignes** et notamment cette année, nous avons communiqué il y a 2 mois un plan de réouverture des petites lignes qui a été fait par toutes les fédérations et les 160 associations de la FNAUT sur le territoire national et donc la FNAUT Centre Val-de-Loire a apporté sa contribution pour celles qui nous concernent : Orléans – Chartres et Chartres –Dreux.

Nous sommes dans une région où le conseil régional essaie de donner le maximum pour aider à cette transition, à ces réouvertures de lignes, arrêter d'en fermer. Mais les moyens sont limités parce que théoriquement, historiquement c'était toujours à l'État de financer l'infrastructure ferroviaire. Les régions doivent déjà acheter des trains, on lui demande d'en mettre plus, cela coûte très cher. Il faut qu'elle paie le fonctionnement, les conducteurs et maintenant il leur est demandé de payer les lignes si elles doivent les rouvrir. Donc problème de défaillance de l'État et c'était l'objet pour beaucoup d'associations et d'élus qui ont participé à une conférence nationale l'année dernière sur le financement des infrastructures de transports dont évidemment l'essentiel doit être consacré au ferroviaire mais nous ne voyons toujours pas l'argent venir. La FNAUT nationale a fait un communiqué pour la réouverture de la ligne Orléans – Rouen soutenu par les régions Normandie et Ile de France

La région n'a pas été invitée au comité de suivi sur l'A 154/A120 or depuis la loi sur l'orientation des mobilités de 2019 les régions sont chef de file de la mobilité sur leur territoire et sous prétexte que ce n'est pas de la compétence de la région de gérer les routes elle n'a pas été invitée, alors que la création d'une autoroute a un impact sur le ferroviaire et le vélo.

Le congrès national de la FNAUT va se tenir à Tours sur le thème de la réouverture des petites lignes. Une loi-cadre sur les transports est en discussion notamment sur les financements, le projet d'autoroute va à l'encontre de ces discussions. Lors du renouvellement des concessions, une partie des recettes seront consacrées à financer le ferroviaire.



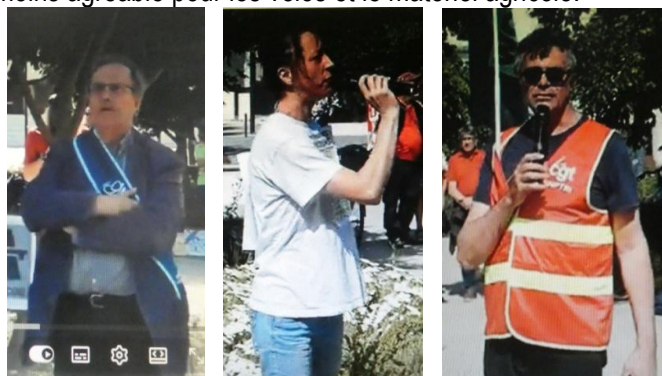
Message de Lionel Geollot, conseiller régional

Déclaration du Conseil régional Centre Val de Loire signé le 5 juin 2026 par Philippe Fournié, vice-président socialiste en charge des mobilités et Jean-François Bridet vice-président à la biodiversité, Estelle Cochard, conseillère déléguée à la COP régionale pour la transition écologique et par moi-même Lionel Geollot, conseiller régional communiste, président de la commission régionale mobilité *« Engagée depuis de longues années en faveur des mobilités collectives, la région Centre Val-de-Loire est la seule à ne pas avoir fermé de ligne ferroviaire de proximité depuis sa prise de compétence en la matière et pour faire face aux défis écologiques et sociaux elle continue à conduire une stratégie de développement de l'usage du train du quotidien et des dessertes de proximité comme ici Chartres – Courtalain connecté aux modes de déplacements urbains et de mobilités douces. Dans l'objectif de réduire l'impact carbone du secteur des transports et de sécuriser le réseau routier existant la région Centre Val de Loire a également prévu de poursuivre sa contribution aux travaux d'entretien et d'amélioration des infrastructures permettant la progression du fret ferroviaire. En Eure-et-Loir cette stratégie et ces ambitions se traduiront dans le projet de remise en service de la liaison Chartres-Dreux prévu dans le contrat de plan État-Région en cours, le renforcement du service sur la ligne Chartres- Courtalain et la création d'un centre de maintenance à Amilly permettant le déploiement encadré dans le contrat de plan État-Région »*. C'est le message de la majorité régionale. Pour le fret celui entre Chartres et Orléans est en pleine discussion.



Message de Christophe Percheron agriculteur au Boullay-Mivoye

Limitrophes de l'ancienne RN 154 qui passait dans le village, nous avons bénéficié des déviations des 4 villages entre Dreux et Chartres. En 1994 nous avons eu le remembrement grâce à la déviation de notre village et depuis 2006 je vis plus tranquillement car je suis moins impacté par la circulation par- contre lorsque je veux aller à Dreux ou à Chartres l'accès est relativement facile. A l'avenir s'il y a un projet de remembrement, la largeur de la 4 voies existantes sera-t-elle suffisante ? Où serons-nous logés ? Beaucoup d'incertitudes et si demain il y a un retour de circulation sur la voie parallèle qui est pour l'instant agréable... Je suis venu en vélo ce matin j'ai mis une heure entre le Boullay-Mivoye et Lèves, c'est relativement tranquille, mais à l'avenir s'il y a plus de circulation ce sera moins agréable pour les vélos et le matériel agricole.



Lionel Geollot conseiller régional, Tatiana Tirloy présidente de la FEEL, Raphaël CGT

Message de Tatiana Tirloy présidente de la Fédération Environnement Eure-et-Loir (FEEL)

Je représente la Fédération Environnement Eure-et-Loir, nous avons 14 associations locales, c'est vraiment le tissu local au sein de cette fédération qui travaille sur la protection du cadre de vie et de l'environnement. Nous traversons beaucoup de sujet, travaillons aussi bien sur la question de l'agriculture, sur la question de l'énergie, sur la question de l'eau, sur la question des mobilités.

Je pensais que nous allions nous attaquer aux projets de demain, mais c'est l'autoroute qui revient de plus belle

Mais évidemment depuis plus de 30 ans que cette fédération existe, le sujet de l'autoroute est au cœur de nos préoccupations et aujourd'hui je pensais qu'en reprenant la fédération, nous allions pouvoir nous attaquer aux projets de demain, à une nouvelle mobilité, à l'autonomie des régions, à réfléchir justement comment nous pouvons remettre en marche le ferroviaire. Et ça y est, en fait le projet d'autoroute revient de plus belle.

Et lorsque l'on est allé le 28 mai au comité de suivi avec les représentants de l'État et AREL le président concessionnaire

pressenti, nous avons eu une drôle de présentation qui ne nous permet pas de savoir à quel montant va être le péage. En revanche on nous dit qu'il y aura des avantages, mais pour qui ? Uniquement si vous investissez dans l'électrique. Encore une fois nous savons que ce sont les plus précaires qui vont payer la note. **On sait qu'ils vont utiliser le réseau secondaire** car effectivement ils ne peuvent acquitter des péages hors de prix et le concessionnaire a décidé qu'il miserait tout sur le péage pour sa rentabilité.

Et à côté, c'est drôle car lorsque nous regardons d'autres projets, si nous sortons de notre territoire et faisons des parallèles, nous nous apercevons que le méga canal de la Seine où Vinci est aussi sur le projet, là sur le fluvial il n'a pas besoin de concession, ni besoin de péage. D'autres projets encore, **du côté de Rouen, les élus se sont positionnés contre, le combat contre le projet A133/A134 a été gagné.** Donc le combat est politique, alerter vos élus, les maires, les élus du département, ceux de la région, le Ministre Tabarot, ce sont des actions qui peuvent encore nous permettre d'éviter l'autoroute puisque Rouen en est le bel exemple.



Justement, comparons notre projet avec celui de Rouen, projet avec un an de décalage d'études, projet où l'on présente à peu près le même budget d'un peu plus d'un milliard, et pourtant à Rouen c'était 40 kilomètres, chez nous c'est 97 kilomètres. Nombre d'ouvrages complexes, des viaducs, des traversées où il faudra faire des routes semi-enterrées. Avec des ouvrages complexes, il faut savoir que **la moyenne financière est dépassée de 30 à 60% du budget, c'est dit dans un rapport du Sénat et de la Cour des comptes,** c'est la moyenne nationale, donc comment peuvent-ils estimer un budget du côté de Rouen au même montant que pour 40 kilomètres et chez nous avec des ouvrages complexes pour le même prix. Nous voyons bien que l'on nous présente aujourd'hui des documents qui n'ont pas été travaillés sérieusement. Et lorsque l'on parle de l'emploi, 4 000 emplois sont annoncés, la bonne blague ! Les 4 000 emplois c'est uniquement pour les 3 ans de travaux d'AREL, et c'est uniquement pour des ouvriers qui

vont venir faire les travaux pendant 3 ans, qu'il va falloir loger dans les hôtels qui vont consommer local mais vont repartir. La réalité des emplois pérennes c'est 100 emplois, 30 pour les agents de maintenance, 70 pour les aires de stations d'autoroutes. Voilà la réalité. Il est possible d'en dire encore beaucoup.

Lors de cette présentation on nous a parlé du 1% paysage, chiffré à 2 millions d'euros et si l'on sait compter cela veut dire que le projet vaut 200 millions d'Euros. Or nous ne sommes pas du tout sur ces chiffres, plutôt sur un milliard et nous savons que cela va être dépassé, ce montant va exploser, effectivement il y a le coût des travaux du trafic, mais il faut aussi prendre en compte qu'avec des coûts de péage trop chers, les utilisateurs ne prennent pas la voie. **En Eure-et-Loir notre département fait parti de ceux qui a le plus de kilomètres de routes. Donc des voies naturelles de substitution il y en a.** Les gens n'emprunteront pas l'autoroute et la DIRNO qui nous permet d'avoir des études de trafic, elle nous explique déjà une baisse de trafic depuis des années, et le comble, ils viennent de lancer un marché public pour relancer une étude sur 48 mois, alors il sera trop tard, l'autoroute sera en cours. Nous voulons une étude de trafic pour savoir s'il y a un véritable besoin. Et j'en doute. Lorsqu'on nous présente quelque chose, il ne faut pas tout croire sur parole. Il faut questionner, analyser, faire de la socio-économie et effectivement renseigner nos Maires, nos élus. C'est ce que nous faisons à la fédération Environnement Eure-et-Loir avec nos petites associations locales et nous continuerons ce travail. Merci.



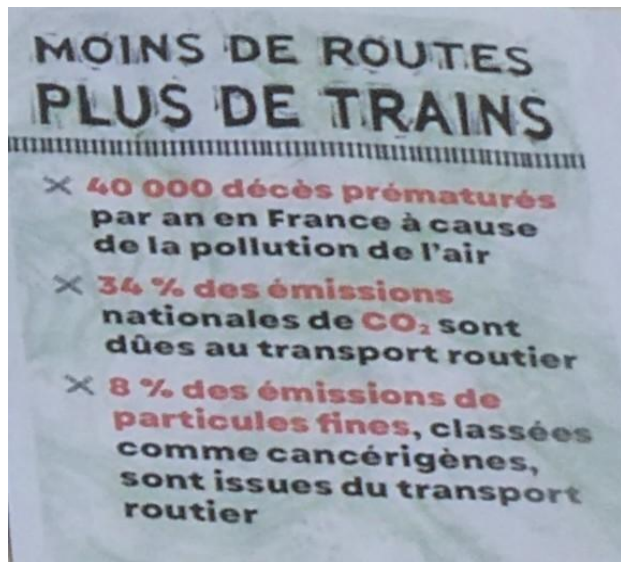
Message de Lorenza Bourgeois de Saint Prest Gasville-Oisème environnement

A Saint Prest, l'autoroute va passer à proximité du collège cela veut dire que les enfants respireront toute la pollution, subiront également une pollution sonore. Ils ne pourront plus faire l'éducation physique dehors, c'est un gros impact sur la santé sanitaire. Est-ce que vous enverriez vos enfants dans un collège où l'autoroute passe à moins de 300 mètres.

Message de Serge Corda de l'association Vivavre

Pour reprendre sur la pollution : une autoroute c'est 300 mètres de pollution directe sur le paysage. C'est-à-dire que si vous avez des jardins, les fumées, le dioxyde de carbone,

le diesel et puis les usures des enrobés et des pneus, vous avez une pollution directe sur les sols et puis vous avez une pollution à plus ou moins court terme de 10 kilomètres voir plus sur l'environnement. Toutes ces pollutions malheureusement sont invisibles mais vous les subissez. Si les villages sont traversés par d'autres véhicules que ceux actuellement utilisés par les habitants, là aussi vous allez avoir une accidentologie, tout cela n'est pas pris en compte. Ce qui est dommage c'est que les élus pro-autoroute n'analysent pas cela.



Message de Raphaël délégué CGT

Cet aménagement qui est proposé est vraiment horrible. Je dis cela comme ça pour les collègues puisqu'on leur propose du jour au lendemain d'être viré de leur poste. 50 agents qui ne savent ce qu'ils vont devenir demain, ce sont aussi des personnes humaines que l'on met derrière. Depuis des années des investissements sont faits pour sécuriser, pour mettre aux normes le réseau national et aujourd'hui on va nous dire tout ce qui a été fait avant on va le filer au privé, sur des investissements sur lesquels on a aucune main derrière. À la CGT nous connaissons les collègues de Cofiroute et savons que les conditions de travail sont de moins bonne qualité et où les agents sont systématiquement mis en danger lors des interventions que ce soit sur des pannes ou sur des accidents. Nous avons des concessionnaires autoroutiers qui sont là aussi derrière.

Directrice de publication Tatiana Tirloy

Rédacteurs de ce numéro : Caroline Duvelle, Gérard Breteaux et tous les intervenants : Philippe Brun, Christina Arrighi, Vincent Degeorge, Lionel Geollot, Christophe Percheron, Tatiana Tirloy, Lorenza Bourgeois, Serge Corda, Raphaël.

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.

Je vais être clair avec vous ce que j'aimerais bien, c'est que les transports soient diversifiés, que l'offre de mobilité soit là. **Et c'est pour cela que le travail que vous faites, que ce soit au niveau des pistes cyclables ou de la réhabilitation de la voie ferrée, c'est important.**

Aujourd'hui j'ai pris mon petit drapeau, c'est l'ITF, l'internationale transport fédération, au niveau mondial on bosse là-dessus. Si l'on veut baisser l'impact des transports, pour avoir des offres de mobilités différentes, ce que vous proposez ici est essentiel. Lorsque l'on voit l'enjeu financier qui est donné, vous donnez des chiffres en millions. Effectivement, il est beaucoup plus rentable de mettre cela sur la voie ferrée et des pistes cyclables sécurisées ou chacun pourra dire le matin à son enfant « *Tu peux prendre la piste cyclable, il n'y a pas de problème* ». Aujourd'hui c'est loin d'être le cas, que cela soit aux abords de Chartres ou aux abords de Dreux et encore plus au milieu. Sachez que la CGT s'est saisie de ce problème. Elle revendique les moyens humains, les moyens financiers et surtout que le coût de ces infrastructures ne reviennent pas sur les citoyens. Rien n'est gratuit, lorsque l'on vous dit il n'y aura pas de péage, rassurez-vous, les impôts ils vont les payer les péages. Les compensations financières elles existent déjà. Et il n'est pas normal que l'on demande aujourd'hui à un salarié et à un travailleur de payer pour aller travailler. Ce n'est pas normal.

Je travaille au ministère de l'aménagement du territoire et de la transition écologique, **il y a des agences qui sont essentielles pour notre réflexion sur l'avenir en particulier l'ADEME** qui fournit énormément de chose sur le transport de demain et sur l'énergie dont nous avons besoin et aussi **le CEREMA** qui est à Rouen et qui travaille sur les infrastructures, sur l'urbanisme et sur l'aménagement qui peut être existant et en troisième **l'OFB** qui est là pour toutes les zones protégées, sachant que sur le département de l'Eure-et-Loir, hélas les zones sont toutes petites et sont à défendre coûte que coûte, car c'est là où il reste de la biodiversité. Il y a des collègues de ces 3 agences qui sont aussi sur le coup pour être contre cet aménagement autoroutier.