

Monsieur le Premier Ministre,

Nous vous écrivons, faute d'avoir pu être reçus par notre nouveau préfet et par notre Ministre des Transports, et ce à quelques jours de la signature d'un contrat qui engagera, pour des décennies, la responsabilité de l'État et le destin d'un territoire avec le concessionnaire VINCI.

Nous vous écrivons par nécessité absolue parce qu'il y va de l'intérêt national.

Ce contrat que vous vous apprêtez à signer, sous le nom d'A154-A120, n'est pas un projet d'avenir : c'est un héritage du passé imposé au présent, au mépris de toutes les alertes que la raison, la science, les messages climatiques de plus en plus forts et vos propres instances ont tenté de vous adresser.

### **Un projet financièrement condamné avant même d'exister**

La démonstration économique est simple, et cruelle. Pour qu'une autoroute financée à 100 % par le péage soit rentable, il faut 20 000 véhicules par jour. La RN154 n'en accueille, au mieux, que 14 000 sur ses tronçons les plus fréquentés. Le déficit est donc structurel, inscrit dans les chiffres avant même que le premier engin pose son godet dans la terre d'Eure-et-Loir. Et chacun sait ce que signifie, en France, un concessionnaire en difficulté financière : l'État, avec l'argent des contribuables, sera appelé à le renflouer. Vous privatisez les profits, vous mutualisez les pertes. C'est le modèle.

Le rapport de l'Autorité de Régulation des Transports lui-même, qui pourtant donne son feu vert au projet, accumule les réserves qui auraient dû lui valoir un avis contraire. Avant lui, le CESER, la Haute Autorité Environnementale, le Comité d'Orientation des Infrastructures (à deux reprises), la Cour des Comptes et la FNAUT ont dit non, ou ont sérieusement mis en doute. Ces instances ne sont pas d'obscurs collectifs d'agitateurs : elles sont vos propres outils d'expertise, instituées pour vous conseiller. Vous les avez entendues. Vous avez choisi de ne pas les écouter.

### **Une autoroute à cinq classes ou cinq inégalités**

On nous présente ce projet comme moderne, vertueux, structuré autour de cinq niveaux tarifaires. Regardons ces cinq niveaux en face.

Les 3 % de Français propriétaires d'un véhicule électrique paieront moins de 5 euros l'aller-retour entre Chartres et Dreux.

Les artisans, les chauffeurs de poids lourds indépendants, ceux dont l'outil de travail est un camion thermique vieillissant, paieront jusqu'à 45 euros le même trajet.

Les navetteurs modestes, contraints à leur voiture par l'absence d'alternative ferroviaire sérieuse, débourseront entre 1 200 et 1 800 euros par an, après réduction.

Ce n'est pas une grille tarifaire : c'est un outil de discrimination sociale. Ceux qui n'ont pas les moyens de payer seront rejetés vers nos 37 villages voisins, où ils augmenteront la pollution, l'accidentologie, les embouteillages.

Vous aurez construit une autoroute pour les riches, et aggravé la vie des autres déjà tellement mise à mal.

### **Une première greenfield et des questions sans réponse**

Cette autoroute serait la première dite « greenfield » en France, construite de toutes pièces sur des terres vierges, sans modernisation d'une infrastructure existante. Elle détruira plus de 600 hectares de terres agricoles nourricières, une centaine d'hectares de zones humides et de biodiversité. Elle traversera les vallées de l'Avre, de la Blaise et de l'Eure par des viaducs dont les pieux s'enfonceront à 30 mètres dans des sols qui alimentent les captages d'eau potable de Vernouillet et de Saint-Prest. Et

VINCI AREL, à quelques jours de la signature, n'a toujours pas répondu à trois questions pourtant élémentaires :

- Comment éviter d'inonder ces vallées lors de pluies diluviennes, quand on n'a toujours pas expliqué l'inondation de l'A11 à l'été 2025 ?
- Comment garantir la non-pollution de nos nappes et captages ?
- Où prélever l'eau nécessaire aux travaux quand la sécheresse menace déjà l'alimentation en eau des agglomérations de Chartres et de Dreux ?

Ces questions sont sans réponse. Elles signalent non pas une lacune technique, mais un déni de réalité.

### **Le *greenwashing* d'une ère révolue**

On nous annonce des bornes de recharge électrique, du covoiturage encouragé. On oublie de préciser que les bornes seront inutiles lors des vagues de froid où la production d'électricité est sous tension, ou lors des canicules qui contraignent les centrales nucléaires à réduire leur activité faute d'eau de refroidissement. On oublie de préciser que le covoiturage, s'il réussit, fera baisser le trafic de 30 à 50 %, ce qui achèvera de rendre le projet économiquement intenable. Le modèle se contredit lui-même.

### **Ce que vous vous apprêtez à faire**

Vous vous apprêtez à signer un contrat qui sera demain un boulet. Quand ce projet s'arrêtera, et il s'arrêtera, parce que le climat s'en chargera, l'État devra indemniser lourdement le concessionnaire. Ce sera encore de l'argent public, encore nos impôts, versés pour réparer une erreur que tous les indicateurs permettaient d'éviter.

L'Eure-et-Loir est le grenier de la France. Vous vous apprêtez à le mettre à sac et à sec, au sens propre comme au figuré, pour une infrastructure inutile, inégalitaire, qui néglige les questions vitales de l'eau.

Il existe une alternative. La restauration ferroviaire de voies existantes permettrait de substituer chaque train de fret céréalier à cinquante poids lourds diesel sur la route. La Région Centre-Val-de-Loire est prête à travailler sur son financement. Ce n'est pas une utopie : c'est une solution identifiée, instruite, disponible. Il existe aussi un plan vélo de 53 millions d'euros engagés en 2023 par notre département dont nous attendons les pistes cyclables sécurisées autour de nos 2 agglomérations avec impatience pour les petits trajets du quotidien, sans émettre de CO2.

### **Notre demande**

Nous vous demandons d'entendre vos propres experts. Nous vous demandons de choisir l'avenir. Nous vous demandons, à l'instar d'autres pays Européens de décider de ne plus faire d'autoroutes en France et de commencer maintenant en ne signant pas le contrat avec VINCI / AREL ce qui ne coûtera rien à l'Etat car pour l'instant le contrat de concession n'est pas signé.

L'urgence d'aujourd'hui n'est pas d'aller plus vite. C'est d'aller ensemble en respectant le peu de ressources naturelles qu'il nous reste pour que le plus grand nombre puisse vivre sereinement.

***Le Collectif NON A154-A120***