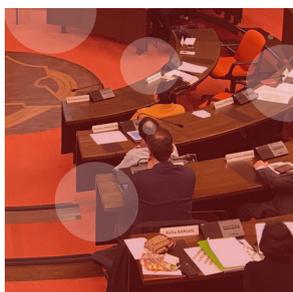
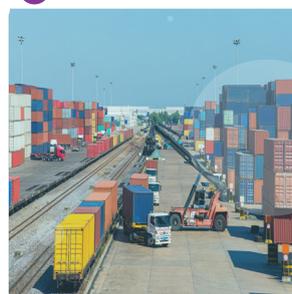
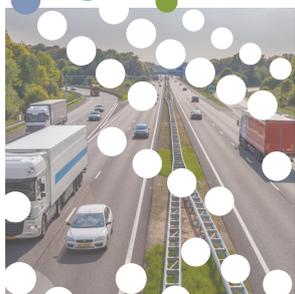


# PROJET D'AUTOROUTE A 154

## CONTRIBUTION DU CESER

MAI 2022



Le lieu de convergence des idées

## AVANT-PROPOS



Le 25 octobre 2021, le CESER a été saisi par une pétition citoyenne de plus de 5 000 signatures sur le projet d'autoroute A154 entre Dreux, Chartres et Orléans.

Le CESER, à l'écoute de la population, et au vu des enjeux régionaux de l'autoroute A154, a choisi de répondre à cette saisine citoyenne, sous la forme d'une contribution.

La future A154 n'est pas seulement un projet eurélien mais, en reliant l'Eure-et-Loir à l'axe ligérien, une route d'envergure régionale.

Ce projet ancien, initié en 1994, qui ne sera mis en service qu'à l'horizon 2030 a déjà fait l'objet d'avis du CESR de la Région Centre lors du débat public organisé en 2009-2010. Le CESR était favorable à une voie express et appelait également à remettre en service la ligne ferrée Orléans-Chartres. L'A154 a été déclarée d'utilité publique en 2018.

Alors que la phase opérationnelle de l'A154 a débuté avec le lancement de l'appel à

concession au début de cette année, il n'est pas inutile de refaire le point sur ce dossier. Cette autoroute prévue initialement pour 2022 ne devrait être ouverte qu'en 2030. Les besoins et les enjeux ont-ils évolué ?

Le CESER s'est ainsi interrogé sur la transition énergétique, les coûts supportables pour les habitants, les entreprises et la puissance publique. Cette contribution appelle également à remédier aux conséquences de l'A154 qui pourraient être dommageables pour le territoire de l'Eure-et-Loir et pour la région. Elle recommande également de remettre en service la ligne ferrée entre Orléans et Chartres et à réfléchir à rouvrir celle entre Dreux et Chartres.

Cette saisine est l'occasion pour le CESER de se questionner sur le processus du débat public.

Cette contribution illustre la nécessaire participation citoyenne, son écoute, y compris lors de la phase opérationnelle de tels projets. Il s'agit de dépasser la seule négociation entre la puissance publique et le concessionnaire privé, les enjeux impactant l'ensemble de la société civile.

**Éric CHEVÉE**, Président du CESER Centre-Val de Loire

# DELIBERATION

Le conseil économique, social et environnemental régional,

Vu les articles L4131-2 et L.4131-3 du code général des collectivités territoriales, relatifs aux organes de direction des régions et au rôle du conseil économique, social et environnemental régional,

Vu les articles L.4134-1 et suivants du code général des collectivités territoriales, relatifs à la composition et au fonctionnement du conseil économique, social et environnemental régional,

Vu les articles L.4241-1 et L.4241-2 du code général des collectivités territoriales, relatifs aux compétences du conseil économique, social et environnemental régional,

Vu les articles R.4134-9 et L. 4132-18 alinéas 2 et 3 du code général des collectivités territoriales, relatifs aux modalités de saisine du conseil économique, social et environnemental régional et à l'information du conseil régional des projets sur lesquels le CESER est obligatoirement et préalablement consulté,

Vu le décret n° 2017-1193 du 26 juillet 2017 relatif à la composition et au renouvellement des conseils économiques, sociaux et environnementaux régionaux,

Vu l'avis des 4 commissions en date des 25 et 27 avril 2022,

Vu l'avis du Bureau en date du 2 mai 2022,

Madame Isabelle PAROT, rapporteure entendue,

## DÉLIBÈRE

Contribution adoptée à la majorité

Pour : 69

Contre : 8

Abstention : 7



Le Président du CESER Centre-Val de Loire  
Éric CHEVÉE

# SOMMAIRE

AVANT-PROPOS.....	1
DELIBERATION .....	2
INTRODUCTION .....	4
1. Un projet ancien .....	5
2. Une autoroute en 2030 pour quels besoins ? .....	6
3. Analyses et recommandations .....	8
CONCLUSION .....	13
ANNEXE 1 : carte du projet.....	14
ANNEXE 2 : accidents mortels entre 2016 et 2020 .....	15
COMPOSITION DU GROUPE .....	18
AUDITIONS.....	19
BIBLIOGRAPHIE.....	20
INTERVENTIONS DES GROUPES.....	21

# INTRODUCTION



**Isabelle PAROT**  
Rapporteuse  
3<sup>ème</sup> collègue

En 1994 était lancé le projet de mise à 2x2 voies de la RN 154 et RN 12 entre l'A13 (Val de Reuil) et l'A10 (Allaines). 30 ans plus tard, en 2022, il reste encore 60 km de voies à aménager comprenant notamment les contournements de Dreux et Chartres.

Le projet déclaré d'utilité publique en 2018, après 6 ans d'études et de concertation, fait l'objet d'un appel à concession publié en janvier 2022. L'autoroute A154 devrait être mise en service en 2030, soit 40 ans après le lancement du projet.

Cependant, les citoyens se sentent mis à l'écart de ce projet et ont l'impression de ne pas avoir été suffisamment écoutés. Une saisine citoyenne, de 5 014 signatures, à l'initiative de la Fédération Environnement Eure-et-Loir (FEEL), a été adressée au CESER le 25 octobre 2021.

Cette saisine demande au CESER Centre Val de Loire « d'examiner la possibilité de conserver comme biens publics les Routes Nationales de notre Région » et pointe également les impacts environnementaux de l'A154.

Afin de dépasser le satisfecit d'élus et de l'Etat sur le lancement de l'appel à concession, le CESER souhaite apporter sa contribution, après analyses et auditions, pour que le projet de

l'A154 réponde aux enjeux de la transition énergétique, de l'équité économique et sociale, du développement durable de l'Eure-et-Loir et de la Région Centre-Val de Loire.

Le CESER, pour nourrir sa contribution, a auditionné les représentants de la saisine citoyenne, le directeur et les services de la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement, le Président du Département d'Eure-et-Loir et le conseiller en charge du suivi de l'A154.

Il a également analysé les documents constitutifs du projet et des rapports de prospective du Ministère des transports sur les mobilités de demain.

La contribution qui suit rappelle l'historique du projet et les avis précédents du CESER. Elle développe une analyse en lien avec les enjeux actuels.

Elle émet des recommandations et appelle à rendre plus efficiente l'action publique étatique, régionale départementale, intercommunale pour faire de l'Eure-et-Loir, et de la Région, un territoire durable.

En toile de fond, ce rapport souligne l'importance de revoir collectivement notre façon de planifier les nouvelles infrastructures, souvent trop lente et peu adaptée aux enjeux urgents de la transition énergétique. Il appelle également à repenser les liaisons et dessertes de nos territoires.

## 1. UN PROJET ANCIEN

### 1.1. Historique du projet

La RN154 relie Rouen à Orléans. Elle joue un rôle important pour l'aménagement du territoire (domicile-travail, transport des marchandises) et permet d'assurer des liaisons nord-sud évitant l'agglomération parisienne.

En 1994, compte tenu de son rôle structurant dans le réseau routier national, le Ministre de l'Équipement décida sa mise progressive à 2x2 voies, avec statut de route express<sup>1</sup>. Une première phase de travaux eut lieu entre 1994 et 2005, pour un coût de 260 M€.

60 km de voies restent à aménager entre Nonancourt et l'A10, notamment les contournements Sud-Ouest de Dreux et Est de Chartres. Au vu du coût « trop élevé » pour l'Etat et les collectivités (700 M€), la concession fut envisagée.

La Commission Nationale du Débat Public (CNDP) organisa un débat public entre 2009 et 2010. Son bilan indique que les personnes consultées sont pour finaliser l'aménagement de la RN154, sans qu'un consensus se dégage sur son financement via une concession.

Le ministre de l'Écologie décida le 25 juin 2010 le recours à la concession autoroutière et confia la conduite du projet à la DREAL.

Les études et la concertation ont duré 6 ans. Plusieurs associations (AVERN, VIVAVRE, Saint-Prest Environnement, Jouons collectifs, ASCVEG etc.) ont présenté un projet alternatif appelé MOB 28, non autoroutier. Il consiste en la mise à 2x2 voies des portions encore à 1x1 voie. Il prévoit des améliorations sur les parties déjà à 2x2 voies : aménagements de la rocade Ouest de Chartres, aménagements de sécurité entre Chartres et Allonnes.

Les sections prévues ne sont pas toutes « dénivelées » : des carrefours et des giratoires sont créés.

L'étude d'impact rejette ce projet. Elle estime qu'il ne respecte pas la décision ministérielle de 1994 qui demande de créer une voie express avec carrefours dénivelés (pas de croisement des routes, cf. annexe). Il ne répond pas non plus aux enjeux d'accroissement du trafic sur la RN154 entre Evreux et le sud de Chartres. Des carrefours giratoires restent congestionnés sur la rocade Est de Dreux et la rocade Ouest de Chartres.

L'étude d'impact indique qu'il est important qu'une liaison routière soit homogène pour faciliter sa lecture par les usagers et réduire le risque d'accidents. Or elle constate que le projet MOB28 comporte des sections très hétérogènes, avec de nombreux carrefours non dénivelés.

En outre, le projet alternatif « n'est a priori pas compatible avec les enjeux de calendrier soulevés lors du débat public pour la mise en service du projet ».

L'étude d'impact note toutefois que le projet alternatif « maintient néanmoins la gratuité de l'itinéraire RN154-RN12 » et limite la consommation d'espaces naturels et agricoles (100 ha).

Elle conclut sur le fait que « le projet MOB 28 n'ayant pas des caractéristiques autoroutières et n'étant ainsi pas cédable, il n'est, par voie de conséquence, pas conforme à la décision ministérielle du 25 juin 2010. »<sup>2</sup>

Le projet de concession autoroutière défini par la DREAL reçut un avis favorable avec deux réserves à l'enquête publique de 2016-2017. La première réserve a été levée. Elle crée une sortie supplémentaire à Nonancourt pour desservir des zones d'activités. La deuxième réserve demande de reconsidérer le contournement de Chartres par l'Ouest. Elle a été refusée, car trop coûteuse. La mise en

<sup>1</sup> Décision Ministre Equipement, 1994

<sup>2</sup> Etude d'impact 2016, p. 109, dossier d'enquête publique.

service de l'A154 était alors envisagée vers 2022.

Le projet a été déclaré d'utilité publique (DUP) le 4 juillet 2018, pour 10 ans. Les recours ont été rejetés en 2019. Le dossier des engagements de l'Etat a été publié en 2019.

Deux ans plus tard, faute d'information, une pétition citoyenne de 5 014 signatures saisit le CESER le 25 octobre 2021 (cf. introduction). Puis une motion du Département d'Eure-et-Loir demande à l'Etat de lancer la concession de l'A154.

Le projet s'accélère avec la publication par l'Etat de l'avis à concession, fin janvier 2022. La première phase, dite de « candidature », sélectionnera les candidats autorisés à concourir, au cours de l'été 2022.

Puis, selon le planning habituellement constaté par la DREAL<sup>3</sup>, la phase de remise des offres aura lieu. Le dossier de consultation, comprenant le cahier des charges de la concession, serait envoyé en septembre 2022 aux candidats présélectionnés. Puis une phase de négociation aura lieu avec le candidat sélectionné. L'attribution de la concession aurait lieu à l'été 2023. Le temps de mener les

études détaillées et les travaux, la mise en service de l'A154 interviendrait vers 2030.

## 1.2. Avis précédents du CESER

Le CESER a rendu un avis sur la contribution de la Région au débat de la CNDP de 2009-2010. Favorable au projet d'aménagement de la RN154, il considérait que celui-ci ne peut être dissocié de la réouverture de la liaison ferroviaire Orléans-Chartres. Il attirait l'attention sur le coût réel de revient d'une concession pour les collectivités et l'Etat et préconisait la « recherche d'un montage financier novateur englobant projets routier et ferroviaire »<sup>4</sup>.

Les CESR du Centre et de Haute Normandie ont remis une position commune, aux conclusions similaires à l'avis précité, au débat public de la CNDP.<sup>5</sup>

## 2. UNE AUTOROUTE EN 2030 POUR QUELS BESOINS ?

### 2.1. A l'origine pour quels besoins ?

Le premier objectif du projet déclaré d'utilité publique est d'améliorer la fluidité du trafic, la sécurité routière, et d'éloigner les nuisances routières en milieu urbain. Il s'agit de diminuer des points de congestion majeurs et de réduire l'accidentologie dans les agglomérations de Chartres, Dreux, Saint-Rémy-sur-Avre.

Le deuxième objectif est économique. L'accessibilité des ports de Rouen et du Havre est un enjeu fort pour l'export des céréales, essentiel pour l'économie d'Eure-et-Loir. En outre, l'A154 s'affirmera comme une artère économique de l'Eure-et-Loir en permettant l'implantation d'activités économiques<sup>6</sup>.

### 2.2. Pour quels besoins en 2030 ?

La mise en service de l'A154 était envisagée pour 2022. Finalement elle n'aurait lieu qu'à l'horizon 2030. Les représentants de la saisine citoyenne se demandent si le projet est encore opportun dans le contexte de la lutte contre le changement climatique, engageant notamment l'Etat et les collectivités à réduire toute forme d'émission de gaz à effet de serre.

Le CESER a demandé à la DREAL et au département d'Eure-et-Loir, lors de leurs auditions, si les objectifs du projet anciennement conçu avaient évolué.

<sup>3</sup> Selon les termes de la DREAL lors de son audition.

<sup>4</sup> Avis du CESR du 9 décembre 2009

<sup>5</sup> Position commune des CESR du Centre et de Haute Normandie, 2010

<sup>6</sup> Dossier des Engagements de l'Etat, 2019.

### **Evolutions du point de vue de l'Etat :**

Selon le directeur de la DREAL, le tracé validé par la DUP (bande de 300 m) ne changera pas. Mais l'Etat poussera à l'amélioration du projet dans les négociations avec le concessionnaire pour qu'il réalise une autoroute exemplaire, répondant aux enjeux du XXI<sup>ème</sup> siècle.

Le cahier des charges de la consultation pour la concession demandera aux candidats de revoir les hypothèses de trafic pour tenir compte des transformations sociétales induites par la lutte contre le changement climatique.

La DREAL a précisé que les candidats devront respecter aussi la Loi d'Orientation des Mobilités de 2019 (aires pour le covoiturage), suivre l'avis de l'autorité environnementale et adapter le projet en conséquence, par exemple pour réduire l'impact environnemental des viaducs.

L'Etat souhaite également relancer les réflexions pour recréer à moyen terme la liaison ferroviaire entre Rouen et Orléans pour le FRET, pour décharger la future A154. La DREAL et la Préfète de la Région Centre-Val de Loire souhaitent faire du FRET ferroviaire un élément important de l'avenant au CPER 2021-2027.

Le Préfet d'Eure-et-Loir a demandé à la Région Centre-Val de Loire de reprendre les études pour remettre en état la ligne ferroviaire Dreux-Chartres<sup>7</sup>.

### **Evolutions du point de vue de l'Eure-et-Loir :**

Le département d'Eure-et-Loir a indiqué qu'il veillera à ce que cette autoroute soit utile en irriguant le territoire pour le développement économique, en augmentant la sécurité routière, en préservant l'environnement. Il ne souhaite pas qu'elle ne soit qu'une voie de transit.

Pour le département, l'A154 permettra de fluidifier le trafic. Le trafic moyen journalier par an observé entre 2018 et 2021 est saturé dans l'agglomération de Dreux : 21 847 véhicules,

dont 18% de poids-lourds sur la RN12 au Nord-Ouest de Dreux. Le contournement Ouest de Chartres est également saturé : 39 777 véhicules, dont 10 % de poids-lourds.

En revanche, les sections déjà à 2x2 voies ne semblent pas saturées, mais le taux de poids-lourds est important (1 véhicule sur 4). Entre Dreux et Chartres, le trafic s'élève à 13 834 véhicules, dont 23% de poids-lourds. Entre Chartres et Orléans, sur la section aménagée, le trafic est de 12 580 véhicules, dont 27% de poids-lourds<sup>8</sup>.

Le département met également en avant la nécessité d'améliorer la sécurité routière. L'Observatoire départemental de la sécurité routière recense 13 accidents mortels entre 2016 et 2020 sur l'itinéraire de la RN12-RN154 entre Saint-Rémy-sur-Avre et Allaines, soit 10% des accidents mortels d'Eure-et-Loir. En comparaison, 12% des accidents mortels ont eu lieu sur l'A11, et 5% sur l'A10.

La majorité des accidents mortels de la RN154 ont eu lieu sur des portions non aménagées à 2x2 voies, 3 à un carrefour dangereux dans la zone de Mainvilliers, 2 en sortie sud de Dreux, et 3 en entrée Nord de Chartres.

Le CESER en conclut qu'entre 2016 et 2020, la RN154 n'est pas plus accidentogène que l'A11 ou d'autres axes d'Eure-et-Loir, mais que des aménagements semblent nécessaires à des endroits bien délimités (passages de 1 à 2 voies, zone de Mainvilliers à Chartres).

Les statistiques mauvaises de l'A11 en Eure-et-Loir démontrent également que l'aménagement routier n'est pas le seul facteur de la sécurité routière.

**Le CESER appelle les collectivités, au-delà de l'amélioration des routes, à analyser l'ensemble des causes des accidents et à développer les actions de prévention routière.**

<sup>7</sup> Selon l'Echo Républicain du 17/12/2021.

<sup>8</sup> Selon carte des trafics routiers 2020, Département d'Eure-et-Loir.

### 3. ANALYSES ET RECOMMANDATIONS

Le projet d'A154 sous la forme d'une concession ayant été déclaré d'utilité publique, à la suite de l'enquête publique, et les recours ayant été rejetés, le dossier est analysé sous l'angle de la concession autoroutière projetée.

#### 3.1. Un projet à mi-chemin

Au-delà du satisfecit de nombre d'élus et de l'Etat sur le lancement de l'appel à concession pour l'A154, **le CESER constate qu'il reste du chemin à parcourir pour achever le projet et en faire une autoroute du XXI<sup>e</sup> siècle.** De nombreux éléments doivent encore être définis par le futur concessionnaire, discutés avec l'Etat et concertés avec les collectivités, les associations, les entreprises et les habitants.

#### 3.2. Des conséquences inconnues ?

Le CESER alerte l'Etat et les élus locaux sur le fait de laisser une grande marge de manœuvre au concessionnaire pour déterminer les conséquences financières, environnementales et sociales. Les intérêts privés du concessionnaire divergent de l'intérêt public et devraient être strictement encadrés lors de la négociation avec l'Etat.

Certaines conséquences du projet final pourront être différentes de celles du projet de référence de la demande de déclaration d'utilité publique (DUP), sans pour autant remettre en cause l'équilibre de la DUP.

**Le CESER souligne la faible part laissée aux citoyens et à la société civile dans ces négociations, alors qu'ils seront les plus impactés par les conséquences du projet.**

#### 3.3. Quelle maîtrise financière ?

##### Péage et coûts associés

Le poids quotidien du péage pour les navetteurs inquiète les représentants de la saisine citoyenne. Le montant du péage serait négocié par le futur concessionnaire et l'Etat.

Le dossier d'enquête publique évaluait le péage entre Dreux et Chartres à 3,17 € TTC par véhicule léger, soit 126,72€ TTC par mois, hors abonnement, en euros 2015. **Le CESER**

**souligne que ce montant pèserait sur les budgets des navetteurs. Il est en outre probablement sous-estimé.**

**Le péage sera déterminant pour l'équilibre financier de la concession. Il sera sans doute considéré comme une variable plus facile à ajuster que la subvention d'équilibre, lors des négociations entre le concessionnaire et l'Etat.**

En conséquence, le coût du péage risque d'être plus important que ce qui était estimé dans le dossier d'enquête. De plus, au regard des perspectives de forte inflation actuelle, les hausses de tarif pourraient être plus faciles à justifier.

Pour aider les navetteurs, l'Etat s'engage à demander « aux candidats de proposer une politique d'abonnement pour les usagers réguliers »<sup>9</sup>.

Le département d'Eure-et-Loir étudie le versement d'une compensation des abonnements aux navetteurs, qui pourrait ne pas excéder 10 ans. Il négociera avec le concessionnaire pour la mise en place d'un système de péages ouverts pour que les usagers qui entrent et sortent entre Dreux Sud (Vernouillet) et Chartres Nord (Lèves) ne paient pas. Leurs trajets seront payés, en compensation, par les véhicules en transit.

L'appel à candidature indique que la section de la RN 12 entre Dreux et Houdan (déjà à 2x2 voies) sera intégrée à la concession « dans des conditions qui seront précisées dans les documents de la consultation. » En réponse à l'inquiétude des représentants de la saisine citoyenne et d'élus, le préfet d'Eure-et-Loir puis le Ministre des Transports ont confirmé que ce tronçon serait gratuit<sup>10</sup>.

Le département d'Eure-et-Loir estime que cette section a été intégrée à la concession pour dimensionner correctement l'A154.

<sup>9</sup> Dossier des Engagements de l'Etat 2019

<sup>10</sup> L'Echo Républicain, 5 avril 2022.

**Le tarif du péage qui sera discuté lors de la future négociation ne doit pas dépasser les estimations du projet de référence de l'enquête publique.**

**Le CESER demande que La compensation aux abonnements soit sans limite de durée.**

**Le CESER recommande que la section entre Dreux et Chartres soit gratuite pour les usagers non en transit.**

**Il demande également que la section Dreux-Houdan reste gratuite. Il souhaite que l'Etat précise pourquoi cette section a été ajoutée à la concession.**

#### Une subvention d'équilibre non maîtrisée ?

La subvention d'équilibre qui sera versée par l'Etat et les collectivités au futur concessionnaire est estimée à 55,7 M€<sup>11</sup> dans le scénario de référence de l'évaluation socio-économique de 2016<sup>12</sup>. Elle se base sur des hypothèses de trafic pour 2022 et de coûts de construction en euros 2015. Or l'A154 ne sera pas en service avant 2030.

Cette subvention dépend fortement de certains critères (PIB, trafic, interdiction poids-lourds, tarif péage, coûts de la construction...), et de fait pourrait varier entre 36 et 362 M€, selon les tests présentés dans l'évaluation socio-économique de 2016.

La DREAL n'a pas réactualisé l'évaluation socio-économique de 2016 et demande au futur concessionnaire de le faire. Le montant de subvention qui en découlera risque donc d'augmenter.

L'Etat a plafonné sa participation à 30 M€, les collectivités payant le reste<sup>13</sup>. Les représentants de la saisine citoyenne craignent que l'éventuel surcoût soit payé par les collectivités et de fait par leurs impôts.

**Le CESER appelle l'Etat à être très vigilant sur la maîtrise de la subvention d'équilibre lors de la sélection des candidats, car le surcoût sera**

**supporté de fait par les habitants et les entreprises d'Eure-et-Loir.**

#### Maîtriser la durée de la concession :

Pour faire face au surcoût du projet et limiter l'augmentation de la subvention d'équilibre, la durée de la concession pourrait être allongée.

Elle sera déterminée par l'Etat. Selon le code de la commande publique, cette durée ne doit pas excéder le temps nécessaire à l'amortissement des investissements par le concessionnaire.

#### Un retour sur investissement ?

**Le CESR du Centre appelait dans son avis de 2009 à la « recherche d'un montage financier novateur englobant projets routier et ferroviaire. » Le CESER constate que sa recommandation n'a pas été suivie.**

Le dossier d'enquête public indiquait « Le taux de rentabilité immédiate du projet est très important : 12,4% ». <sup>14</sup> Le taux de rentabilité interne est de 12%. Le CESER souligne que ces taux sont effectivement élevés. A titre de comparaison, le taux de rendement interne d'un placement boursier risqué à court terme est évalué à 10,4% par l'Institut de l'épargne immobilière et foncière. Le taux de rendement annuel du livret A est de 1% au 1<sup>er</sup> février 2022.

**Le CESER demande qu'un partage d'une partie des résultats financiers de la concession au profit de l'Etat et des collectivités territoriales contributrices soit exigé clairement dans le projet. Cette possibilité est offerte par le code de la voirie routière.**

**Les bénéfices de la concession pourraient être réinvestis dans les transports publics de voyageurs, notamment ferroviaires. Ils pourraient participer à la réouverture de la ligne ferrée entre Chartres et Orléans.**

### **3.4. Quels impacts territoriaux ?**

Ni la DREAL, ni le département n'ont fait de projection 2030 sur l'évolution des flux de déplacement, sur l'implantation d'activités, sur

<sup>11</sup> Coût total du projet de 769 M€ HT 2015, selon l'évaluation socio-économique de 2016.

<sup>12</sup> Pièce G du dossier d'enquête publique 2016.

<sup>13</sup> Selon l'audition du DREAL

<sup>14</sup> Pièce G du dossier d'enquête publique 2016, p. 107. Taux de rendement interne = 12%.

la possible augmentation des prix fonciers, sur les évolutions démographiques.

**Autant l'A154 participera à l'attractivité de l'Eure-et-Loir, autant ses effets collatéraux pourraient être affinés par la puissance publique en complément des éléments qui seront étudiés par le concessionnaire privé.**

Les collectivités et l'Etat devraient s'interroger sur les impacts de l'A154, sur la maîtrise de l'artificialisation des sols liée à l'implantation de zones d'activités, sur les types d'activités qui viendront s'implanter, sur la maîtrise d'installation d'entrepôts logistiques.

Le département d'Eure-et-Loir a indiqué lors de son audition qu'il n'est pas favorable à la multiplication de zones d'activités le long de l'A154. Il souhaite qu'elles soient regroupées aux échangeurs<sup>15</sup> et non aux sorties.

**Malgré les objectifs de Zéro Artificialisation Nette, le CESER craint que des entrepôts logistiques seront implantés aux sorties de l'A154, au gré des évolutions des PLU, et que les poids-lourds seront encore favorisés.**

La contribution 2022 de la coalition FRET ferroviaire de la Région, produite par le CESER, dans le cadre de la COP régionale, préconise de « déterminer la forme d'intervention (sensibiliser, inciter ou contraindre) pour raccorder au ferroviaire des grandes plateformes logistiques et y générer des trafics [...] Le SRADDET doit constituer le document de référence sur ce sujet. »<sup>16</sup>

Le SRADDET recommande d'établir une stratégie régionale pour la logistique durable en concertation avec les collectivités, l'Etat, les acteurs des transports et de la logistique. Elle devrait comprendre un schéma de développement des infrastructures logistiques selon les besoins des territoires.

Le CESER constate que cette stratégie pour la logistique et son schéma de développement n'ont pas encore été élaborés par la Région, malgré l'enjeu urgent de réduire la part modale des poids-lourds.

<sup>15</sup> Trois échangeurs prévus.

<sup>16</sup> Contribution coalition FRET ferroviaire, février 2022, CESER Centre-Val de Loire, p. 32.

**Le CESER demande que la Région établisse dès maintenant sa stratégie régionale pour une logistique durable avec Dev'Up, les départements, les collectivités concernées, l'Etat, les entreprises. Il conviendrait de la traduire dans le SRDEII<sup>17</sup>, en cohérence avec le SRADDET, particulièrement avec ses objectifs de zéro artificialisation nette.**

**Cette stratégie devra être territorialisée, avec notamment un zoom sur la zone de chalandise de l'A154.**

**Le CESER souhaite que les zones d'activités ne soient pas multipliées le long de l'axe du projet. Si elles étaient réalisées sans planification d'ensemble, au fil des années, elles nuiraient au paysage, à la vie économique des centralités urbaines et généreraient un trafic poids-lourds potentiellement excessif.**

### **3.5. Des impacts environnementaux à surveiller**

Les représentants de la saisine citoyenne, la DREAL, le Département d'Eure-et-Loir souhaitent que l'A154 ait l'impact environnemental le plus faible, notamment au niveau des franchissements (hauteurs, fondations) et des vues, principalement sur la cathédrale de Chartres.

**Il est donc primordial que les critères environnementaux soient forts lors de la sélection des candidats.**

L'étude d'impact estime que 576 ha, dont 460 ha cultivés, seront artificialisés pour réaliser l'A154. Les emprises définitives seront déterminées par le concessionnaire.

L'Etat, le Département d'Eure-et-Loir, et d'autres collectivités ont constitué des réserves foncières, louées en baux précaires aux agriculteurs. Selon le département, les réserves sont suffisantes, et certaines pourraient être revendues aux agriculteurs, une fois le projet définitif connu.

<sup>17</sup> Schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation

Le Dossier des engagements de l'Etat invite les collectivités à recourir à la procédure d'aménagement foncier pour limiter le morcellement et la diminution des superficies des exploitations concernées.

**Le CESER appelle à une concertation large lors de l'élaboration du projet détaillé entre les associations, les collectivités, les agriculteurs, les habitants, l'Etat et le concessionnaire pour limiter les impacts environnementaux.**

### 3.6. Pour une meilleure coordination de la circulation des poids-lourds

Les représentants de la saisine citoyenne craignent que les poids-lourds en transit se déportent sur les axes secondaires plutôt que l'A154, pour des raisons de coût.

L'Etat ne peut pas interdire le transit des poids-lourds via les agglomérations, car cela relève des maires ou présidents d'EPCI.

Les aménagements pour limiter l'usage de ces itinéraires alternatifs par les poids-lourds ne sont pas compris dans la concession. Ils devront être réalisés et certainement financés par les collectivités.

**L'Etat devra coordonner les actions des collectivités et les financer ou intégrer leur financement au titre de la concession, pour que ces mesures soient efficaces.**

### 3.7. Pour une transition énergétique des déplacements

Selon le rapport publié en 2022 du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) et de France Stratégie sur la prospective 2040-2060 des transports et mobilités, les efforts de conversion technologique ne seront pas suffisants pour atteindre la neutralité carbone des transports d'ici 2050, sans une sobriété des déplacements. **L'A154 participera-t-elle à cette décarbonation ?**

<sup>18</sup> Test d'autoroute électrique en Allemagne et en Suède : caténaire pour limiter l'emport de batterie.

### Conversion technologique :

Le Département d'Eure-et-Loir souhaite une autoroute adaptée aux véhicules électriques, ce qui suppose suffisamment de points de recharge.

**Le CESER demande à l'Etat, au Département d'Eure-et-Loir et au futur concessionnaire de majorer dans une proportion importante la compensation des abonnements pour les véhicules « verts » (hybrides, électriques...) et pour les cars Remi, afin de favoriser les mobilités « vertes » et collectives.**

Les représentants de la saisine citoyenne s'interrogent sur le fait qu'un récent rapport au Ministère des transports n'ait pas inclus l'A154 comme potentielle autoroute électrique<sup>18</sup> pour les poids-lourds<sup>19</sup>.

### Développer les mobilités douces :

**Le CESER souhaite que des aménagements cyclables sécurisés soient mis en œuvre, notamment pour les déplacements domicile-travail.** Ils pourraient être planifiés par des schémas cyclables coordonnés entre les collectivités, pour limiter les points noirs et interruptions préjudiciables à la pratique du vélo et des trottinettes.

### Un réseau intermodal nécessaire :

Les changements d'usage viendront de la complémentarité entre les transports ferrés et routiers, pour les voyageurs et les marchandises.

**Cela implique de planifier un réseau maillé, multipliant les échanges entre le rail et la route, pensé non en silos, mais par pôles d'échanges intermodaux,** pour permettre de développer les transports collectifs de voyageurs et le FRET ferroviaire.

<sup>19</sup> Décarboner le transport routier de marchandise par l'ERS, enjeux et stratégie, juillet 2021, Ministère des Transports.

### **Pas de report modal sans voie ferrée :**

**Le CESER rappelle, comme dans ses travaux précédents, que le préalable à l'intermodalité est la réouverture de la liaison ferroviaire Orléans-Chartres-Dreux, et si techniquement possible Dreux-Rouen.**

La ligne Orléans-Chartres a été fermée en 1942. Il était envisagé de la rouvrir dès 1994, au même moment que le lancement du projet de mise à 2x2 voies de la RN154. L'Etat abandonna officiellement le projet en 2004. La Région le reprit en 2005. Les études faites, la concertation eut lieu en 2014.

Depuis décembre 2016, 25 km de voies sont rouverts entre Chartres et Voves. La réouverture complète de la ligne était envisagée pour 2020. Le projet a ensuite été reporté à 2022. Aujourd'hui, le site Internet officiel du projet n'est plus accessible et la Région ne donne plus de date de réouverture.

**Le CESER note que le coût estimé du projet entre Chartres et Orléans était de 250 M€.**

La section entre Dreux et Chartres a été fermée aux voyageurs le 4 juillet 1971. Elle a été réservée au FRET sur la portion Dreux-Aunay et maintenue en cas de besoin pour la Défense nationale. Depuis 2021, SNCF Réseau songerait à vendre la ligne<sup>20</sup>.

Le Préfet d'Eure-et-Loir a demandé à la Région de reprendre les études sur la section Dreux-Chartres.

La ligne n'est pas explicitement citée dans le budget primitif 2022 de la Région, ni dans le document d'orientations budgétaires.

**Le CESER demande à la Région et à l'Etat d'inclure cette ligne dans le futur avenant « mobilités » au CPER 2021-2027, de prévoir un financement dans le budget régional et de trouver un mode de financement novateur.**

<sup>20</sup> Selon le site Internet du député d'Eure-et-Loir.

<sup>21</sup> Sans compter l'essence, l'entretien, l'assurance du véhicule.

### **Pour un report modal FRET :**

Le risque est grand que l'A154 génère une concurrence au détriment du rail. L'A154 permettra de terminer la constitution d'un itinéraire à 2x2 voies entre Rouen et Orléans, reliant l'A13 à l'A10, améliorant le contournement de l'Île-de-France et donc la flexibilité pour les poids-lourds.

Face à l'A154, sans réouverture de l'ensemble de la ligne ferrée Rouen-Orléans, le FRET ferroviaire fera pâle figure.

**Pourtant, la contribution 2022 de la coalition FRET ferroviaire de la Région, produite par le CESER dans le cadre de la COP régionale, appelle à des actions de redéveloppement et d'expansion du report modal de la route vers le fer.**

### **Pour un report modal voyageurs :**

Le ferroviaire a de nombreux atouts pour les voyageurs. Les accidents sont rares. En 2019, il y a eu 0 tué, et 3 blessés dans les trains au niveau national, contre 3 244 tués sur les routes. L'abonnement des passagers est pris en charge. L'offre Mobilico limite à 100€ le coût de l'abonnement mensuel TER, ce qui est moins cher que l'évaluation du seul coût du péage<sup>21</sup> entre Chartres et Dreux. Le TER émet quasi 5 fois moins de gaz à effet de serre par personne qu'une voiture individuelle<sup>22</sup>.

**Le CESER demande à la Région de rouvrir l'ensemble de la ligne Chartres-Orléans aux voyageurs et d'accompagner le département d'Eure-et-Loir dans l'étude de la réouverture Dreux-Chartres.**

### **Quelles évolutions sociétales ?**

**L'A154 ne devrait être en service qu'en 2030.**

**Le CESER souligne que d'ici là, les modalités d'organisation de l'économie, du travail et de la vie des citoyens peuvent évoluer de manière importante et avoir un impact fort sur les mobilités des personnes et des marchandises. Ce sujet est à étudier par l'Etat et la Région, en lien avec le CESER.**

<sup>22</sup> Selon l'ADEME, un trajet en voiture entre Chartres et Dreux émet 0,73 kkCO<sub>2</sub>e/personne. Si le trajet pouvait être fait en train, il émettrait 0,15 kgCO<sub>2</sub>e/personne.

# CONCLUSION

## ➤ **Rouvrir la ligne ferrée Orléans-Chartres-Dreux-Rouen**

Le CESER renouvelle son avis de 2009. Il est nécessaire qu'en parallèle du projet A154, l'Etat et la Région se donnent les moyens financiers et techniques pour **rouvrir aux voyageurs et complètement au FRET ferroviaire l'axe Dreux-Chartres-Orléans, et si techniquement possible, Dreux-Rouen.**

## ➤ **Maîtriser les risques financiers et sociaux**

Le CESER alerte l'Etat, la Région et le Département d'Eure-et-Loir sur les risques financiers et sociaux importants. Il recommande :

- **Une gratuité du péage pour les navetteurs entre Dreux et Chartres,**
- **Sur les autres sections, une participation aux abonnements des navetteurs,**
- **Une durée maximale de la concession (10 ans),**
- **La non-augmentation de la subvention d'équilibre,**
- **Une redistribution des bénéfices au profit du report modal.**

## ➤ **Aménager un territoire durable**

Le CESER demande à l'Etat, à la Région et au Département d'Eure-et-Loir de prévoir et diminuer les impacts potentiellement négatifs de l'A154 sur le territoire. Il recommande :

- **Une concertation avec les intercommunalités et communes pour coordonner et maîtriser l'artificialisation des sols le long de l'A154,**
- **L'élaboration dès maintenant par la Région de sa stratégie logistique durable. Un zoom devrait être fait sur la zone de chalandise de l'A154.**
- **La réalisation d'études prospectives à moyen et long terme pour évaluer les conséquences de l'A154 sur la**

**démographie, le marché immobilier, l'activité économique.**

## ➤ **Réduire les impacts environnementaux**

Le CESER recommande :

- **Un cahier des charges de la concession exigeant sur le plan environnemental,**
- **Des critères forts lors de la sélection des candidats,**
- **Une concertation large, pas seulement informative, imposée au concessionnaire, lors de l'élaboration du projet détaillé, avec les associations, les collectivités, les agriculteurs, les habitants, etc.**

## ➤ **Pour plus de transparence**

Le CESER demande à l'Etat plus de transparence sur ce projet et dans les autres projets d'infrastructures lourdes. Il recommande :

- **La remise en route du comité de suivi, en y associant les collectivités, les associations, les habitants, les entreprises et le CESER.**
- **Une écoute renforcée pour répondre aux attentes et demandes locales des citoyens.**

## ➤ **Un processus anormalement lent**

Le CESER s'interroge sur les processus de décision d'un tel projet. Malgré 12 années entre le choix de passer par une concession et l'appel à concession, les études ne sont pas à jour sur les besoins auxquels répondra l'A154 en 2030.

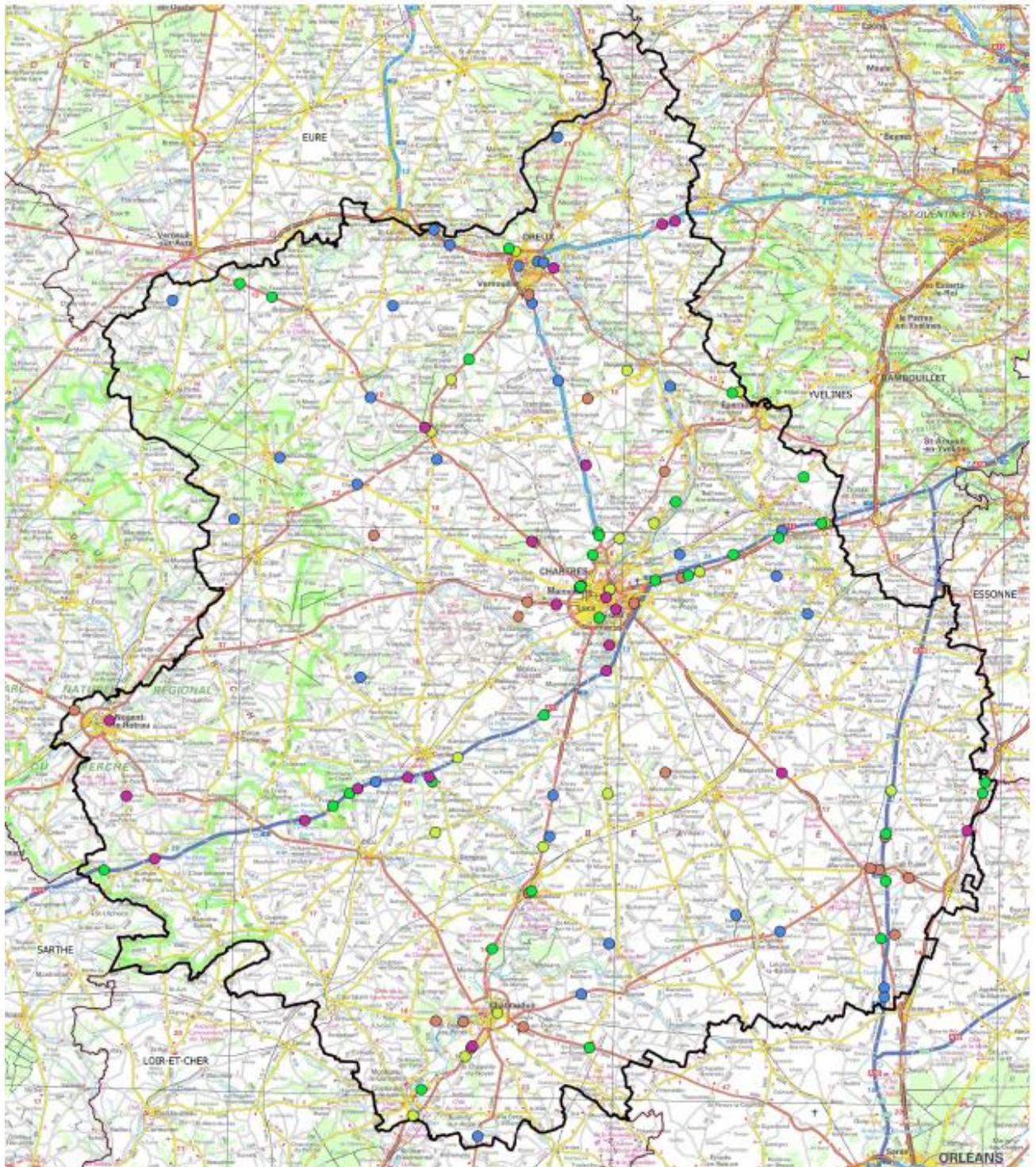
Le CESER remarque qu'au vu du coût des études, du processus administratif déjà réalisé, il a été décidé de réaliser le projet, sans en peser toutes les conséquences.

**Le CESER invite l'Etat à faire évoluer son processus. La lenteur de tels projets induit un décalage entre les réponses qu'ils apportent et les enjeux au moment où ils sont mis en service.**



# ANNEXE 2 : ACCIDENTS MORTELS ENTRE 2016 ET 2020

● 2016   ● 2017   ● 2018   ● 2019   ● 2020

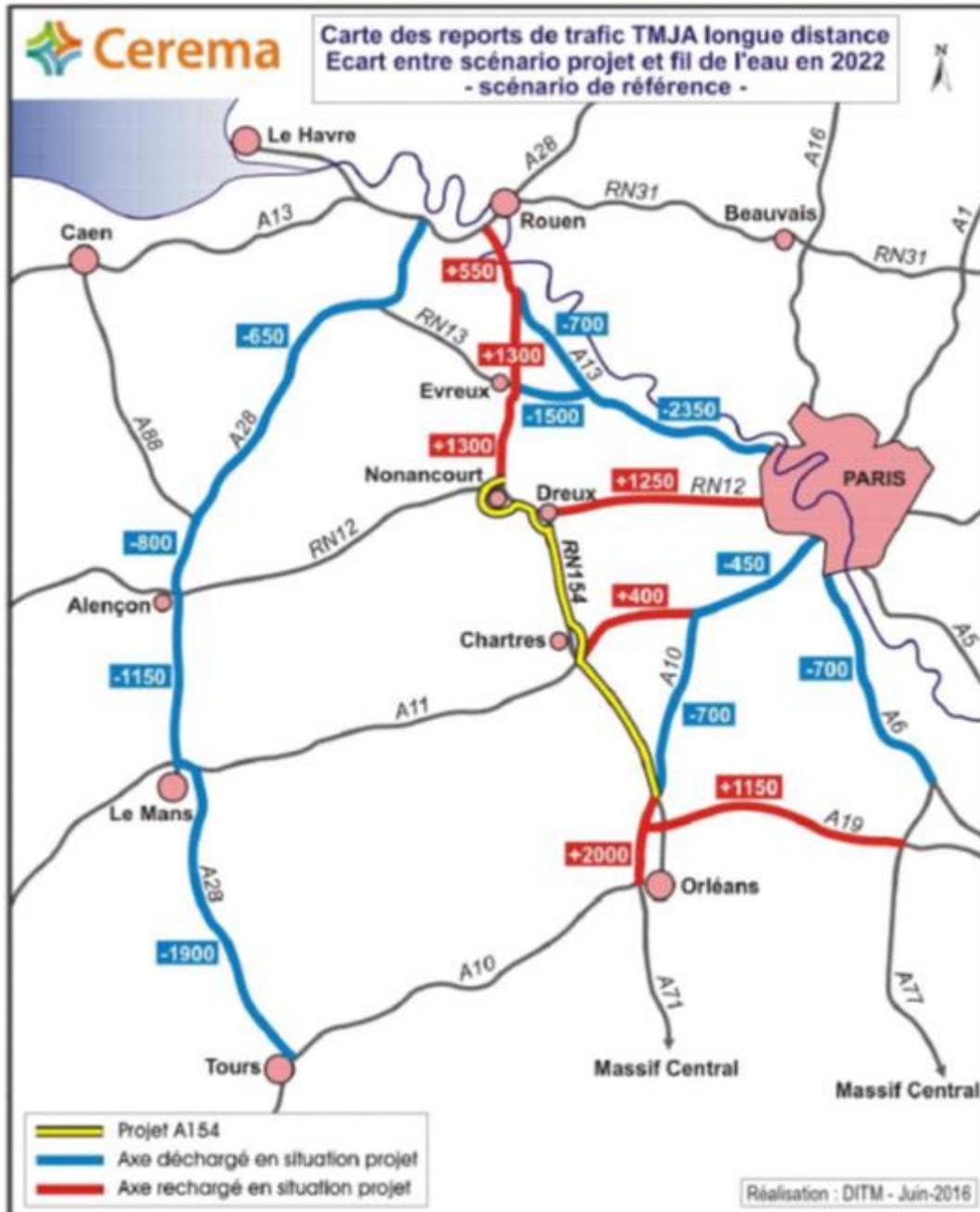


**DDT 28**  
**PRÉFET DE L'EURE-ET-LOIR**  
 17 Place de la République  
 CS 40517  
 28 008 CHARITRES Cedex  
 Tél : 02 37 20 40 60 Fax : 02 37 36 37 03

Date de réalisation de la carte : 13 janv. 2021

Cartographie issue de géoref ©  
 © IGN - Paris  
 Protocole IGN Interministériel 2011  
 reproduction interdite  
 Sources des données : ODSR 28  
 Nom du fichier : JGD3\_SCTPADS\_SIGPROJETS1  
 TRANSPORTSECU\_ROUTAVP

## ANNEXE 3 : REPORT DE TRAFICS LONGUE DISTANCE



Source : Pièce G du dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité publique, 2016, p. 113.

## ANNEXE 4 : CARREFOUR DENIVELE

« Le carrefour dénivelé se présente comme un croisement de routes dans des plans horizontaux différents, ce qui nécessite la réalisation d'un ou plusieurs ouvrages d'art. »



Source : <https://securotheque.wallonie.be/b-dimensionnement-horizontale/b-largeur-de-voies-profil-en-travers/b-carrefours/b-type-de-carrefour/les-differents-types-de-carrefours>

# COMPOSITION DU GROUPE

## **Présidente du groupe**

Isabelle PAROT

## **Conseillers économiques, sociaux et environnementaux**

Elisabeth BACLE

Yves BAIJOT

Jean-Claude BROSSIER

Nicole COMBREDET

Jean-Marie GADOIS

Jean-François HOGU

Alain JUMEAU

Baptiste MENON

Jean-Paul MOKTAR

Jean-Louis RENIER

Martine RICO

Bernard VINSOT

Contribution suivie par Eric SAUDRAIX, Chargé de mission commission n°2,  
Environnement, mobilités, espace

# AUDITIONS

**Représentants de la saisine citoyenne CESER** (FEEL et Saint-Prest Gasville/Oisème Environnement), 3 janvier 2022 :

- François BORDES, Vice-Président de la FEEL,
- Gérard BRETEAUX, secrétaire de la FEEL,
- Martine CARRE, Présidente de l'association Saint-Prest Gasville /Oisème Environnement,
- Maître Bruno Galy, avocat, membre du CA de l'association Saint-Prest Gasville /Oisème Environnement.

**DREAL**, 25 janvier 2022 :

- Hervé Brulé, Directeur,
- Laurent Moreau, chef du service Mobilités, transports,
- Stéphanie Pascal, cheffe du Département Infrastructures et Déplacements,

**Département Eure-et-Loir**, 1<sup>er</sup> mars 2022 :

- Christophe Le Dorven, Président de l'Eure-et-Loir,
- Jacques Lemare, conseiller départemental.

# BIBLIOGRAPHIE

## Sur le projet A154 :

**Décision ministérielle, 15 mars 1994**, Ministre de l'Équipement, des Transports et du Tourisme.

**Avis CESR de la Région Centre, sur la Contribution de la Région Centre au débat public relatif au projet d'achèvement de la RN154 par mise en concession autoroutière**, 9 décembre 2009.

**Position commune des bureaux des CESR Centre et Haute Normandie**, portée à la connaissance des partenaires du débat public, 11 janvier 2010.

**Commission nationale du débat public, Bilan sur le Projet d'achèvement de l'aménagement de la RN 154 par mise en concession autoroutière**, 24 mars 2010.

**Décision ministérielle, 25 juin 2010**, Ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la mer.

**Avis de l'Autorité environnementale**, 21 septembre 2016

**Dossier présenté à l'enquête publique 2016-2017** (étude d'impact, évaluation socio-économique...).

**Rapports et conclusions enquête publique 2016-2017.**

**Présentation au Comité de suivi du 21 février 2018**, statuant sur les réserves de l'enquête publique.

**Décret Déclaration d'Utilité Publique du 4 juillet 2018**, Premier Ministre.

**Pièces recours de la FEEL contre DUP**, 2019.

**Dossier des Engagements de l'Etat**, juillet 2019, DREAL Centre-Val de Loire.

**Dossier saisine citoyenne CESER (courrier, historique, vidéos impacts environnementaux)**, octobre 2021.

**Avis au BOAMP, appel à candidats concession A154 et A120**, 30 janvier 2022.

**Site Internet de la DREAL Centre-Val de Loire sur le projet, ses études et sa concertation**, <http://www.centre-val-de-loire.developpement-durable.gouv.fr/tous-les-telechargements-r1237.html>

**Carte des trafics routiers 2020**, en Eure-et-Loir, Département d'Eure-et-Loir.

**Carte accidents mortels 2016-2020**, en Eure-et-Loir, Observatoire départemental de la sécurité routière, DDT 28.

**Statistiques et carte Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière**, <https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/cartographie-des-accidents-metropole-dom-tom> et <https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/recherche-statistique-des-accidents>, 2016-2020.

## Prospective :

**Prospective 2040-2060 des transports et des Mobilités, rapport de synthèse**, CGEDD, France Stratégie, février 2022.

**Conclusions au Ministre des Transports, groupe de travail n°1 sur autoroutes électriques (ERS), Enjeux et stratégie**, présidé par Patrick Pélat, juillet 2021.

## INTERVENTIONS DES GROUPES

## SEANCE PLENIERE DU CESER DU 9 MAI 2022

### **Avis du CESER relatif à : contribution saisine citoyenne sur l'A154**

#### **Intervention de Madame Paulette PICARD**

#### **Au nom du groupe des Entreprises (GEI)**

La Chambre de Commerce et d'Industrie Eure-et-Loir défend avec détermination, depuis plus de trois décennies (1986), le projet d'aménagement à 2x2 voies de la RN 154.

La CCI Eure-et-Loir a été un partenaire actif lors du débat public mené en 2009-2010, ainsi qu'à toutes les étapes de la concertation qui s'est tenue de 2010 à 2016, et lors de l'enquête préalable à la déclaration publique de 2017. La CCI n'a pas manqué, à chaque occasion, de produire des contributions dûment étayées et argumentées.

Le dossier de l'aménagement à 2x2 voies a été négligé dans le cadre des contrats de plan Etat-Région (CPER). En effet, de 1989 à nos jours, seule la section entre Chartres et Dreux a été aménagée, ainsi que le créneau de Prunay-le-Gillon/Allonnes et la déviation d'Ymonville, c'est-à-dire seulement les sections à faible coût.

Il est important de rappeler que, pour la CCI, une 2x2 voies express avec vitesse limitée à 110 km/h, gratuite (comme l'A 154 depuis près de 20 ans dans le département voisin de l'Eure), aurait répondu aux attentes quant à une irrigation judicieuse du tissu économique d'Eure-et-Loir.

Le dossier n'ayant pu être mené dans l'intégralité de son tracé en Eure-et-Loir, un aménagement sous forme de mise en concession est aujourd'hui la seule alternative possible afin d'éviter que le projet ne trouve son aboutissement à un horizon beaucoup trop lointain (la date de 2070 a été avancée par les services de l'Etat lors du débat public en 2010).

Le principe d'un aménagement de l'itinéraire de la RN 154 en Eure-et-Loir par le biais d'une concession autoroutière a été acté par :

- La décision du 26 juin 2010 du ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement et de l'Aménagement durables.
- Le décret du 5 juillet 2018 déclarant d'utilité publique l'aménagement à 2x2 voies des RN 154 et RN 12 et conférant le statut autoroutier à ces deux liaisons.
- Le rejet par le Conseil d'Etat le 17 juillet 2019 des recours exercés contre la déclaration d'utilité publique.
- La décision du Premier ministre du 16 décembre 2021 d'engager concrètement le projet d'autoroute A 154 en lançant l'appel d'offres pour la mise en concession.

La CCI Eure-et-Loir, acteur incontournable du développement économique, tient à rappeler les enjeux pour le devenir du département d'Eure-et-Loir de la concession autoroutière de la RN 154 et d'une partie de la RN 12, du nord-ouest de Dreux jusqu'à l'autoroute A 19 :

- . En matière de dangerosité d'abord, où au regard des niveaux de trafics, la sécurité demeure la préoccupation principale.
- . Au plan de l'aménagement du territoire :
  - la RN 154, en Eure-et-Loir, est un maillon essentiel d'itinéraires internationaux :
    - . Nord-sud : lien fixe transmanche – Barcelone,
    - . Ouest-est : reliant la façade atlantique aux principaux réseaux euro-péens allemands, suisses et italiens d'autre part tout en évitant la région parisienne ;
  - au plan national, la RN 154 est un des deux maillons manquants de la rocade de contournement complet de la région parisienne, à 100 ou 150 km de Paris.

. En matière de développement économique :

- au plan interrégional, la RN 154 est l'artère principale de l'hinterland sud du port de Rouen, premier port céréalier d'Europe, et un des itinéraires privilégiés entre les pôles logistiques du Loiret et les complexes industrialo-portuaires de la Basse-Seine ;
- au plan régional, Chartres est la seule préfecture de la région Centre-Val de Loire à ne pas être reliée à la capitale régionale, Orléans, par une voie à caractéristiques autoroutières et cela contribue au sentiment d'isolement des habitants d'Eure-et-Loir qui ont l'impression d'être davantage liés à la région parisienne qu'à la région Centre. De plus, le Loiret et l'Eure-et-Loir sont les principaux exportateurs de la région Centre-Val de Loire ;
- au plan départemental, la RN 154 est l'outil de développement des agglomérations de Chartres et de Dreux, ainsi que des nombreux pôles d'activités situés dans l'aire d'irrigation de l'axe ;
- enfin, toujours au plan départemental, la RN 154, maillon de l'itinéraire Rouen – Orléans, est la principale artère économique du département. Sans aménagement, les flux d'échanges qui empruntent actuellement la RN 154 se reporteront sur des axes plus performants. L'Eure-et-Loir se trouvera alors économiquement marginalisé, de façon durable.

. Au plan du délai de réalisation :

- La mise en concession autoroutière de la RN 154 est le seul moyen de répondre à l'urgence de l'aménagement de l'axe.
- Il est impossible de réaliser, sur les seuls fonds publics, un aménagement à 2x2 voies avec carrefours dénivelés de la RN 154 avant un horizon très lointain (2070 au moins).
- La concession autoroutière, seule alternative proposée actuellement, semble économiquement viable.

. Au plan du développement de l'offre multimodale de transport :

- La ligne ferroviaire Orléans-Rouen n'existe plus et sa réouverture répond à une nécessité.
- Les investissements à consentir sur le fer seront nécessairement publics et il est difficile d'imaginer des financements publics, à la fois pour le fer et pour la route, étant entendu dans ce dernier cas que la mise en service doit intervenir très rapidement, pour un montant global de travaux d'environ 900 M€.
- Il paraît réaliste que les fonds publics soient réservés à l'amélioration de l'offre ferroviaire, tandis que les fonds privés sont la seule option pour la réalisation d'une autoroute concédée sur l'ensemble de l'itinéraire de la RN 154 en Eure-et-Loir, comme l'ont montré la décision ministérielle du 26 juin 2010 et la déclaration d'utilité publique du 5 juillet 2018.

La Chambre de Commerce et d'Industrie Eure-et-Loir considère que le début de la mandature 2021-2026 est un moment privilégié pour mettre en évidence et démontrer l'urgente et impérieuse nécessité de l'aménagement autoroutier de l'axe de la RN 154 en Eure-et-Loir dans les plus brefs délais.



## SEANCE PLENIERE DU CESER DU 9 MAI 2022

### **Contribution du CESER sur le projet d'autoroute A154**

#### **Intervention de Monsieur Gilles LORY**

#### **Au nom du groupe CFDT.**

Monsieur le Président, monsieur le Vice-Président, madame la Rapporteuse, cher.e.s collègues,

La CFDT tient à féliciter le groupe de travail pour la qualité du travail produit dans cette contribution sur le projet d'autoroute A 154.

Cette contribution montre bien que les questions qui existaient au lancement de ce projet ont été loin d'être levées, au contraire celles-ci sont aujourd'hui renforcées par de nouvelles interrogations qui font douter du sérieux de ce projet.

Ce projet de mise en concession autoroutière avait été présenté à l'origine comme répondant à un besoin d'usage pour les habitants de la région et comme une solution plus rapide et plus économique que de recourir à une ingénierie publique. La CFDT doutait de la qualité des arguments utilisés, ce qui l'avait amenée à se prononcer contre la mise en concession autoroutière.

Malheureusement, les faits semblent nous donner raison : le coût des péages, le nombre de sorties pourrait de fait rendre peu attractif ce nouvel équipement pour les habitants de la région et les « navetteurs ». Le bouclage financier du projet n'est toujours pas clair, sauf sur un point : il fera reposer tous les risques sur le financement par les collectivités qui devront en plus financer un itinéraire alternatif. Ainsi, les habitants de notre région verront, en plus du coup des péages, une partie du fruit de leur impôts captés pour l'équilibre de ce projet **et** pour garantir le bénéfice de la société qui décrochera la concession. Tout cela nous semble bien loin de l'intérêt de la population.

Alors que nous avons rendu, au cours de cette séance un avis sur la démarche de prospective énergétique il faut également se poser la question de l'utilité de ce projet alors que les usages et comportements sont amenés à évoluer dans un contexte lié au réchauffement climatique et à la transition énergétique. Ce projet appartient plus à un ancien monde qu'à celui qui va émerger.

La réouverture de la ligne ferroviaire Orléans Chartres au voyageur, projet inscrit au SRADDET mais toujours reporté prendrait à l'inverse tout son sens.

Je vous remercie de votre attention.



## **SEANCE PLENIERE DU CESER DU 09 MAI 2022**

**Contribution du CESER sur l'A154**

**Intervention de Madame Marie-Christine CARATY - QUIQUET**

**Au nom du groupe CFE-CGC**

Monsieur le Président, Monsieur le Vice-Président et chers collègues,

La CFE-CGC remercie l'association ayant saisi le CESER via la saisine citoyenne.

La CFE-CGC salue ce travail effectué dans un temps très court, une réponse bien travaillée a été donnée à la saisine. Nous saluons plus particulièrement le travail des agents et de la Présidente du groupe de travail, Isabelle PAROT, investie et impartiale.

Nous retenons le fait que le CESER sait faire vite et bien.

La CFE-CGC votera favorablement cet avis



## SEANCE PLENIERE DU CESER DU 09 MAI 2022

**Avis du CESER relatif à : A154**

**Intervention de Monsieur : Bernard VINSOT**

**Au nom du groupe : CGT**

Monsieur le Président du CESER,  
Monsieur le Vice Président  
Madame Le Rapporteur,  
Mesdames et Messieurs les Conseillés-ères

Tout d'abord, ce projet de mise en concession de la RN 154 nous interpelle sur le temps de mise œuvre : Alors, que le CESER a donné un avis en 2009, le sujet revient en débat dans cette instance car il a été saisi par les citoyens au travers d'une pétition.

La CGT s'interroge sur la pertinence des études vieilles de plus de 3 ans et considère qu'il est impensable de laisser aux candidats les hypothèses de trafic pour tenir compte des transformations sociétales induites par la lutte contre le changement climatique.

De plus, comme il est écrit dans le rapport, la subvention, estimée à 55,7M€ répartie à 50/50 ; Etat et Département-Chartres Métropole-Dreux, sur la base des coûts estimés en 2016, risque d'être très insuffisante.

Pour exemple : la future autoroutes A69 Toulouse-Castre longue de 54 kms, dans les cartons elle aussi depuis 40 ans, qui sera mise en service en 2025. Le tarif aller simple entre Toulouse et Castre soit près de 20€ pour un aller-retour. Ce sont les usagers qui risquent une fois de plus de payer.

Les préconisations du CESER qui valident la proposition du Département d'Eure et Loire de soulager les dépenses de péages pour les abonnés en leur allouant une compensation, qui serait majorée pour les véhicules verts ne peuvent avoir l'approbation de la CGT car cela conduit à faire peser sur les Collectivités la garantie du taux de rentabilité négocié avec le concessionnaire.

Par ailleurs, tout comme l'envisage le rapport sur l'A154, les tarifs exorbitants risquent de détourner les poids lourds et de les renvoyer sur les routes secondaires.

Enfin, la CGT ne croit pas que les zones d'activités le long de l'A 154 seront maîtrisées- Il suffit de regarder l'évolution de la zone de POUPRY à la sortie d'ARTENAY (A 10) !

Si la CGT partage en grande partie les questions et incertitudes posées dans cette contribution, elle note que le CESER a pris acte de la DUP pour bâtir celle-ci, alors que la saisine citoyenne demandait au CESER de « bien vouloir examiner la possibilité de conserver comme bien public les routes nationales de notre région. ».

La mise en concession ne va pas participer au report modal alors que le 6ème rapport du GIEC affirme un changement climatique généralisé et rapide, qui ne cesse de grandir et des effets cataclysmiques.

S'appuyer, dans un premier temps sur le plan de relance de la ligne fret Orléans-Orgères, pousser à l'ouverture Orgères-Voves et ensuite au service voyageur Orléans-Chartres et mettre en 2x2 voie les tronçons manquants avec contournement de Chartres et Dreux sont pour la CGT, des projets que le CESER aurait pu pousser en soutenant la demande des pétitionnaires de maintenir la RN154 dans le réseau des routes nationales.

## SEANCE PLENIERE DU CESER DU 09 MAI 2022

**Avis du CESER relatif à la Contribution A154**

**Intervention de Monsieur Baptiste MENON**

**Au nom du groupe Agricole**

Monsieur le président, madame la rapporteur, Monsieur le directeur, Monsieur le vice président, chers collègues.

Tout d'abord merci beaucoup pour ce rapport auquel j'ai pris énormément de plaisir à participer !

Je parle ici au nom du groupe agricole.

Je tenais à ajouter un point de vue plus agricole à ce rapport déjà très complet !

Comme vous le savez, je siége ici au nom de Jeunes Agriculteurs. La lutte contre l'artificialisation des terres agricoles est quelque chose qui nous tient à cœur. Le projet en question dispose d'une emprise foncière de 576ha dont 460 ha cultivés. De mon point de vue syndical, cela correspond à 4 jeunes qui ne s'installeront pas en agriculture. C'est donc notre indépendance alimentaire Française qui est en jeu, la réalité de nos assiettes.

Au-delà de ce gaspillage instantané lié à cette construction, il faudra veiller à ce que les paroles du président du conseil départemental d'Eure et Loir (que nous avons eu en audition) soient tenues en veillant à la non-construction de grands centres logistiques aux abords de cette future autoroute. Il est important que le foncier soit réellement considéré comme un bien précieux et indispensable à notre survie à tous !

Dernier point, quelques chiffres.

La région Centre-Val de Loire transporte en Normandie pour l'export, mais aussi pour les besoins de la région Normandie environ 2,6 millions de tonnes de produits agricoles par an.

Aujourd'hui, le coût de trajet complet pour un transporteur routier pour les 97 km d'autoroute serait de 36 euros (chiffre de 2016 qui risque d'évoluer d'ailleurs). Si nous reportons cela au trafic de marchandises agricoles, cela ferait 2,4 euros de la tonne transportée. Cela paraît dérisoire ! Pourtant, pour l'ensemble des agriculteurs de la région, cela sera un surcoût annuel de plus de 6 millions d'euros car ce ne sera évidemment pas les transporteurs qui paieront la note.

Dans le rapport, nous avons parlé de la ligne ferroviaire Orléans- Chartres- Dreux -Rouen. Pour nous, agriculteurs, il est impératif de tout faire pour que cette ancienne ligne ferroviaire soit reconstruite et remise en route !

Merci de votre attention

## SEANCE PLENIERE DU CESER DU 9 MAI 2022

### **Avis du CESER relatif à la contribution saisine citoyenne sur l'A154**

#### **Intervention de Madame Nicole COMBREDET**

#### **Au nom du groupe des Associations, Institutions, de l'Economie Sociale et Solidaire et de l'Environnement**

Monsieur le Président, Monsieur/Madame le Vice-président(e), chers collègues

Nous sommes particulièrement déçus de constater que, 13 ans après l'avis du CESR de 2009 qui demandait un « montage financier novateur englobant projets routier et ferroviaire », la part du ferroviaire voyageurs et fret est toujours aussi maigre. Ainsi est-il question aujourd'hui seulement de « relancer les réflexions...et de reprendre les études » en ce domaine. Nous insistons ici sur la nécessité de s'appuyer sur la récente étude fret ferroviaire, ainsi que la poursuite de la dynamique de la coalition portée par notre CESER.

Car pour ce projet A154, et suite à l'appel à concession autoroutière pour pouvoir absorber son coût très important, on peut s'inquiéter de voir l'intérêt général sacrifié aux mécanismes privés. Et comment ne pas craindre le cortège des effets collatéraux nuisibles à l'environnement qui sont inéluctables le long d'une autoroute ? Ainsi les risques d'artificialisation supplémentaires : zones d'activités, entrepôts logistiques, zones commerciales, voire parcs photovoltaïques au sol ne seront pas écartés, et ce, quelle que soit la volonté du Conseil Départemental 28, puisque ce sont les PLU rédigés par les municipalités et autres EPCI qui en décideront à posteriori. On peut donc déjà présager que cette consommation des sols dépassera largement les 576 ha annoncés.

Pourtant un projet alternatif avait été présenté par un ensemble d'associations locales lors de l'enquête publique : le MOB 28, moins coûteux en finances et en espace (100 ha). Mais Il ne correspondrait pas au projet initial suivant l'Arrêté ministériel de 2010, c'est pourquoi il n'a pas été retenu.

Cet arrêté respecte-t-il cependant le SRADDET et l'objectif de neutralité carbone en 2050 ?

Cet arrêté accorde-t-il une place décente au report modal et au fret ferroviaire qui est le seul à nous permettre de tendre vers le respect de nos objectifs climatiques ? Le processus décisionnel étatique est resté rigide et sans agilité d'adaptation au regard des nouveaux enjeux sociétaux.

Une liaison autoroutière entre l'A13 et l'A10 comme se dessine ce projet ne peut de fait que favoriser le tout camion. Les poids lourds représentent déjà entre 23 et 27% du trafic selon les sections. Et quelle part des accidents ?

Aussi, nous pensons qu'un chantier qui répond ici aux attentes de 1994 et qui ne sera opérationnel qu'en 2030 ne peut qu'être un anachronisme. Anachronisme par rapport aux objectifs climatiques, anachronisme par rapport aux nouveaux modes de déplacement et de vie, anachronisme par rapport aux enjeux internationaux qui font évoluer le commerce des céréales. Une solution d'hier qui fait perdurer les problèmes d'aujourd'hui.

Nous voterons la contribution.



## SEANCE PLENIERE DU CESER DU 9 MAI 2022

**Avis du CESER relatif à : Projet D'autoroute A 154**

**Intervention de Monsieur : HOGU Jean François**

**Au nom du groupe des Associations, des institutions, de l'économie Sociale et solidaire et de l'environnement (AIESSE)**

Monsieur le Vice-Président,  
Monsieur le Président du CESER  
Mes cher-e-s collègues

La Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) s'interroge sur la pertinence d'un projet d'autoroute comme l'A 154 d'un autre âge, élaboré en 1994 où la mobilité était un critère de développement des territoires. A ce jour, aucune étude sur les autoroutes ne l'a démontré.

Pourquoi vouloir construire de nouvelles autoroutes à péage au lieu d'aménager les routes nationales comme le projet MOB 28 envisagé par les associations.

Dans notre région Centre Val de Loire, déjà desservie par de nombreuses autoroutes nationales et internationales. Cette autoroute A154 locale, limitée à l'Eure et Loir est une aberration économique et écologique mais aussi pour les finances des collectivités sollicitées vu que les trafics futurs seront en diminution en 2030 pour respecter les engagements climatiques français.

Pendant ce temps, la réhabilitation de la ligne ferroviaire Orléans Chartres : maillage régional, avance à la vitesse d'une tortue. Tous les motifs, en particulier financier ne sont pas à la hauteur des objectifs, les années passent et les citoyens n'ont pas droit à un service collectif de qualité et de rapidité entre deux pôles urbains en bordure de l'Île de France.

A ce jour, aucune étude a été lancée pour réactiver Chartres Dreux pour le Fret et les voyageurs, axe structurant du département de l'Eure et Loir, dont l'emprise ferroviaire a été sauvegardé bien qu'un secteur du nord du département vient d'être désélectrifié pour le Fret.

Quel est l'avenir pour le service des voyageurs et le transport du Fret sur cet axe de la Beauce vers Rouen pour raccourcir les distances et éviter la région parisienne.

Comment promouvoir le report vers le Fret ferroviaire dont l'étude a été réalisé par le CESER et la pérennité sur le long terme d'un véritable itinéraire d'aménagement de notre territoire, économe en énergie pour les générations futures.



## SEANCE PLENIERE DU CESER DU 09 MAI 2022

**Avis du CESER relatif à (nom du rapport/avis...) : Contribution du CESER sur l'A154**

**Intervention de Monsieur Thierry LEGRAND**

**Au nom du groupe (nom en toutes lettres et organismes liés ou, à défaut, noms des conseillers) :  
Groupe CFTC**

Monsieur le Président, Monsieur le Vice-président, Madame la Rapporteuse, chers collègues,

Nous, CFTC, sommes totalement en accord avec la contribution du CESER à cette future autoroute A154.

Cependant, nous sommes frappés par un certain manque de transparence et par la durée de ce projet, ainsi que par cette mobilisation citoyenne qui a conduit et aboutit à cette saisine.

De la même manière, l'absence de mise à jour des études, l'absence de réflexion globale des futurs flux de circulation nous interpelle et nous interroge sur le bienfondé de la mise en concession de ce tronçon autoroutier.

Au niveau local, le coût fixé uniquement par la société détentrice de la concession serait supporté par les usagers et par les collectivités locales. Si ces acteurs refusent, le risque de report sur les axes secondaires est important, amplifiant les problèmes actuels de manque de fluidité des axes de circulation et augmentant, par voie de conséquence, le risque ainsi que le nombre des accidents.

Nos impôts ne seraient-ils pas mieux investis en améliorant et en sécurisant l'ensemble des routes existantes ?

Pourquoi se soumettre aux conditions du futur concessionnaire ?

L'intérêt du concessionnaire ne primera-t-il pas dans ces conditions, sur l'intérêt général et le bien commun ?

Anne de Bretagne avait fait de la libre circulation en son Duché, une condition non négociable de son ralliement au royaume de France. Les routes ont toujours été gratuites en Bretagne, ce qui a concouru à l'unité et à la prospérité de cette Région jusqu'à ce jour. Nous proposons donc que cet axe soit gratuit, même si les concessions ne peuvent pas se passer de ce tronçon pour l'unité de leur réseau. N'oublions pas non plus que le tracé actuel de l'autoroute passe par des routes existantes qui ont été payées par les impôts du contribuable. L'Etat et les collectivités territoriales devraient obliger le concessionnaire à entretenir correctement ces routes même si elles demeurent gratuites.

Plus fondamentalement, ce projet est bien d'ampleur nationale, le saucissonnage de celui-ci avec des bribes de tronçons autoroutiers mises en concession de manière peu transparente et fort coûteuse, aurait gagné à être pensé et exécuté globalement. A ce titre, nous nous réjouissons de la création d'une nouvelle DATAR au niveau de l'Etat concernant ce projet.

En conclusion, au-delà des discours et des positions idéologiques de chacun d'entre-nous, n'oublions pas que ce projet est un projet d'utilité publique et qu'année après année, repousser son aménagement et sa mise en service, dessert le département d'Eure-et-Loir et le développement de notre région.

Le groupe CFTC s'abstiendra lors de la consultation.

Je vous remercie de votre attention.



# CESER Centre-Val de Loire

Conseil Économique, Social et Environnemental Régional du Centre-Val de Loire

---

9 rue Saint-Pierre Lentin • 45000 ORLÉANS • Tél. : 02 38 70 30 39 • Email : [ceser@centrevaleloire.fr](mailto:ceser@centrevaleloire.fr)  
[ceser.centre-valdeleire.fr](http://ceser.centre-valdeleire.fr)