

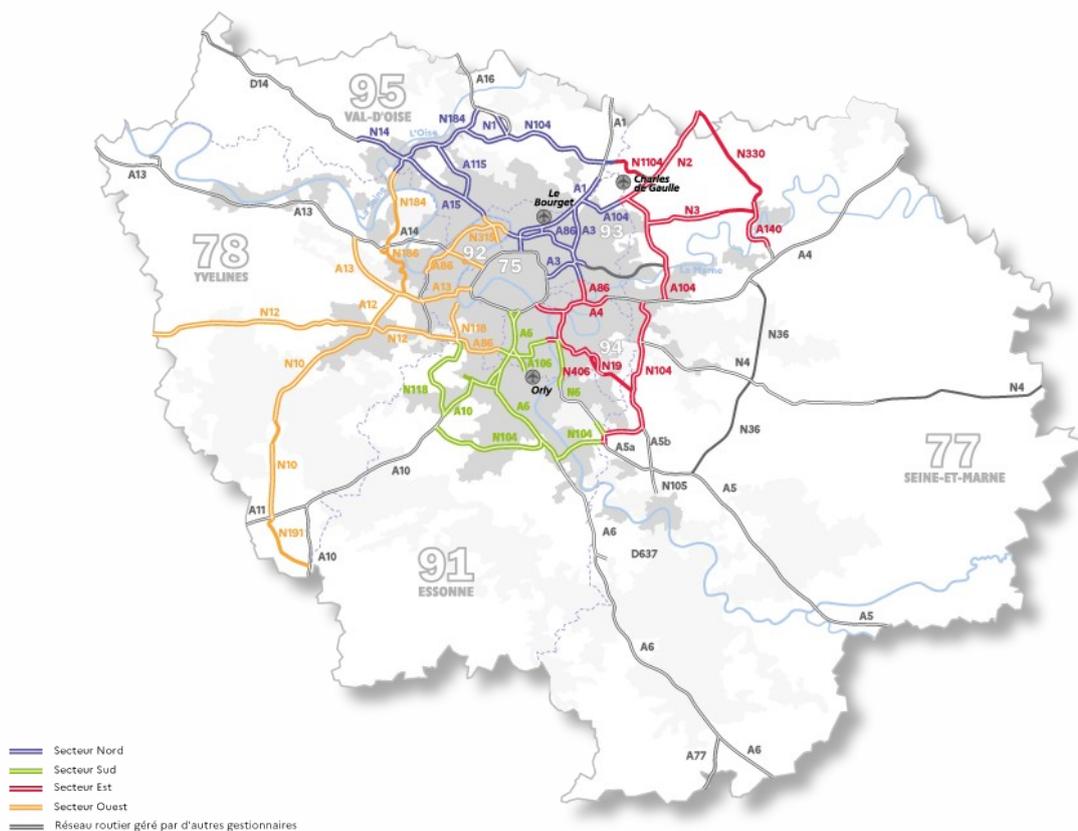


Analyse socio-économique du projet A154-A120

Note rédigée par Ecologie28, suite à l'atelier enjeux socio-économiques de l'A154 du 13 septembre 2025 à Challet (28) organisé par le comité Non à l'A154, en présence de divers experts. Ecologie28 est seule responsable du contenu de ce document.

1. Contexte historique et objectifs initiaux

- **Origine du projet** : Projet ancien relancé en 1995 comme plan de secours au projet A12 et à la route express de la vallée de la Mauldre (les deux projets dans les Yvelines). L'A154 vise à créer un contournement Ouest de l'Île-de-France pour desservir le Sud-Ouest francilien et relier les ports d'Anvers et Rotterdam à la façade atlantique. Officiellement elle est présentée comme une amélioration de l'axe Rouen-Dreux-Chartres-Orléans
- **Échecs précédents** : Les projets A12 (Rocquencourt-Rambouillet) et la route de la vallée de la Mauldre (Mantes-Rambouillet) ont été rejetés par les habitants et les élus après un Grand Débat Public.

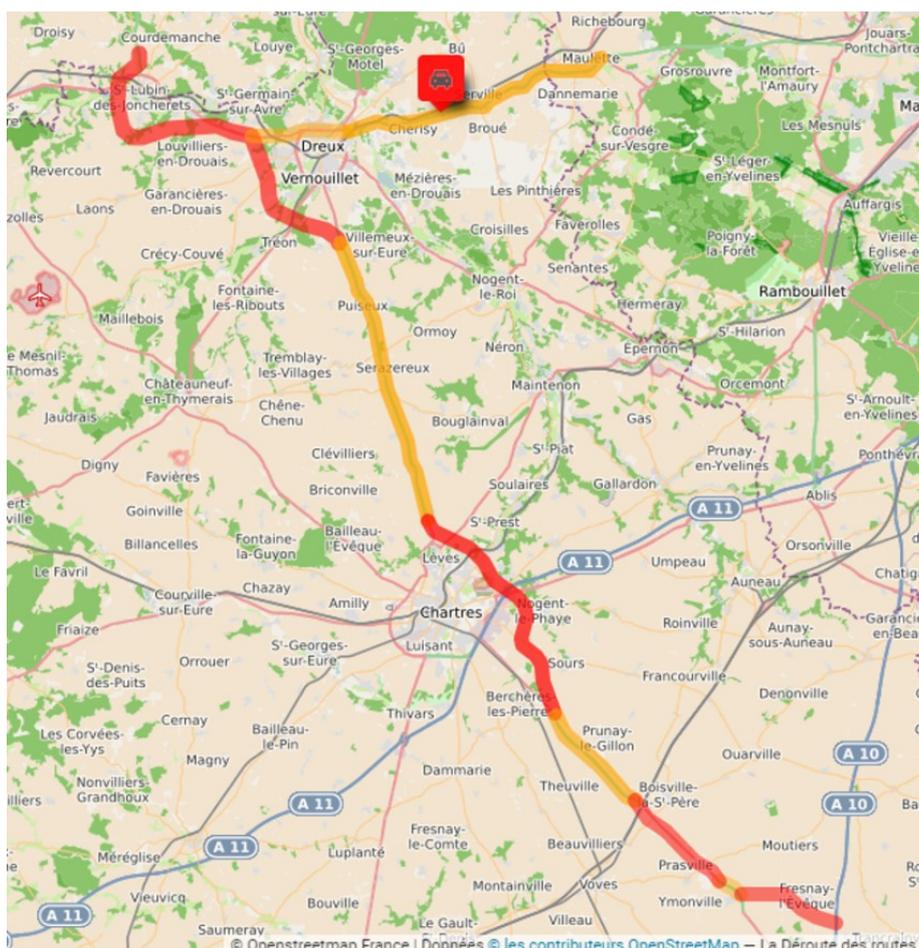


- **Stratégie officielle des porteurs du projet** : L’A154 est présentée comme une solution pour améliorer la liaison Dreux-Chartres-Orleans et faire sauter le bouchon de Saint Rémy sur Arvres.
- **Stratégie réelle des porteurs du projet** : Ce projet vise à contourner l’opposition des habitants et élus des Yvelines au bouclage du contournement Ouest de l’Ile de France. Il répond également aux besoins des entreprises importatrices utilisant les ports d’Anvers et Rotterdam (les deux principaux ports européens).

2. Coût réel du projet en 2028

2.1. Infrastructure et artificialisation

- **61,6 km** de voies nouvelles (dont viaducs pour franchir l’Eure).
- **56,3 km** de voies existantes rendues payantes (dont la RN12).
- **Impact environnemental** : Artificialisation de 660 hectares de terres agricoles et 90 hectares de forêts.
- **Impact social** : Destruction de 26 emplois agricoles directs et 130 emplois indirects¹, soit 156 emplois avant l’ouverture de l’autoroute



1 Selon les organisations agricoles :
 - 50 hectares nécessitent de 2 à 5 emplois direct – on prendra 2 car la Beauce est très mécanisée.
 - Chaque emploi agricole direct induit 5 emplois indirects.

2.2. Évolution du budget

- **Coût initial (2015)** : 1 097,6 M€ (912,8 M€ de travaux + frais divers).
- **Ressources initiales (2015)** : 66 M€ de subventions publiques d'investissement (6%) ; 253,8 M€ d'apports actionnaires (le concessionnaire) ; 777,7 M€ d'emprunts bancaires.
- **Coût révisé (2024)²** : Compte tenu du prix des matières premières et de l'évolution des coûts énergétiques : 1 379 M€ (+25%).
- **Coût final estimé (2028)** : **1 800 M€** (dérive de +64% par rapport à 2015).
 - Les coûts 2028 continue de dériver par rapport à ceux de 2015 et 2024.
 - Les conséquences du changement climatique n'ont pas été prises en compte. Notamment les inondations subites, dues aux fortes précipitations plus nombreuses. A deux reprises, en moins de 10 mois, l'A11 a été inondée, la dernière fois le 20 août 2025 à hauteur de Gasville-Oisème (cf photo ci dessous). Exactement à l'endroit où l'A154 est censée passer sous l'A11 ! Autant dire que l'ingénierie de cette portion est entièrement, à refaire sous peine de transformer l'A154 en stade nautique : les coûts des travaux vont encore augmentés.



2.3. Péage et équilibre financier

La seule ressource financière possible est le péage des usagers, éventuellement complété par une subvention d'exploitation publique

- **Péage initial prévu** : 6 € pour Dreux-Chartres.
- **Péage réel nécessaire** : **12,8 €** (en raison de la dérive des coûts et d'un trafic réel inférieur de 16% pour les poids lourds et 31% pour les véhicules légers³).
- **Problème** : Un péage aussi élevé pourrait décourager les usagers, réduisant les recettes et creusant le déficit. C'est un risque important pour les actionnaires et les banques.

2 Evolution de l'ndice INSEE

3 Différence réelle constatée par une étude de la Direction des Routes sur l'axe Dreux-Chartres en 2022, comparée aux prévisions initiales du projet.

3. Impacts socio-économiques en Eure-et-Loir

3.1. Emplois

- **Suppression de 156 emplois** (26 directs + 130 indirects) dans le secteur agricole.
- **Secteur logistique** : Peu d'emplois créés (automatisation dans les entrepôts), concurrence des pays de l'Est pour les chauffeurs routiers.

3.2. Développement économique local

- **Agriculture céréalière** : Pas d'augmentation de production prévue, donc pas de nécessité de volumes de transport supplémentaires.
- **Cosmétique/pharmacie** : Volume de transport nettement insuffisant pour saturer les infrastructures.
- **Artisans** : Pénalisés par le coût du péage ou l'encombrement des voies alternatives, notamment pour ceux qui ont des chantiers sur l'axe Dreux – Chartres.

3.3. Bénéficiaires externes

- **Île-de-France** : Externalisation de la pollution et amélioration de l'approvisionnement du Sud-Ouest francilien.
- **Entreprises importatrices** : Facilitation des flux logistiques depuis Anvers/Rotterdam, au détriment des TPE/PME locales et au bénéfice des industriels chinois (principaux pourvoyeurs sur ces deux ports).

4. Financement et risques financiers

4.1. Répartition des coûts (2027)

Le tableau ci-dessous présente la situation 2015, celle projetée pour 2018 et la répartition probable pour 2018. En effet :

- Les banques ne vont pas accepter de financer le capital d'un emprunt qui serait le double de l'initial. C'est une grosse prise de risque, le plus probable est qu'elles acceptent de monter le montant de l'emprunt de manière raisonnable.
- Les actionnaires ne peuvent monter trop haut, le projet étant devenu à risque.
- La variable d'ajustement sera la subvention publique soit de l'État, soit du département.

	Ressources prévues en 2015	Ressources prévisibles pour 2027	Répartition probables des Ressources en 2027
Emprunt bancaire	777,7 M€	1275,4 M€	1000 M€
Apport actionnaires	253,8 M€	416,2 M€	500 M€
Subvention publique	66 M€	108,37 M€	300 M€
Total	1 097,6 M€	1 800 M€	1 800 M€

4.2. Scénario de subvention publique

- **Subvention annuelle nécessaire** : Pour faire baisser le coût du péage, il faudrait une subvention publique de 30,66 M€/an (pour un péage à 6,8 € et 14 000 véhicules/jour).
- **Coût pour le département** :
 - Subvention d'investissement : 150–250 M€ (le reste pris en charge par l'État).
 - Aménagements des abords : 100 M€ (obligatoire pour les accès et les villages impactés).
 - Subvention d'exploitation annuelle : 30,66 M€/an (L'État ne prend pas en charge ce type de subvention).

4.3. Risques

- **Dérive des coûts** : Habituelle dans les grands projets (+64% pour l'instant).
- **Report de trafic** : Utilisation des voies parallèles gratuites, réduisant les recettes de péage.
- **Aggravation du dérèglement climatique** : Nécessitant de nouveaux aménagements, malheureusement très probable.
- **Perte d'attractivité et de compétitivité du département** : payer pour aller de Dreux à Chartres n'est guère attractif pour les personnes ou les entreprises.

5. Alternatives proposées

- **Réouverture de la ligne SNCF Rouen–Dreux–Chartres–Orléans** (mini-RER pour le 28).
- **Création d'un "port sec"** : Interface route/rail pour le dédouanement des marchandises, desservant Le Havre/Rouen.
- **Réseau de mobilités douces** : Amélioration de la qualité de vie et de l'attractivité du département.

6. Conclusion : Un projet à rejeter

- **Pas de bénéfices pour l'Eure-et-Loir** : Peu d'emplois créés, artificialisation massive, coûts supportés par les contribuables locaux.
- **Seuls bénéficiaires externes** : Île-de-France, entreprises chinoises, grands distributeurs.
- **Solution durable** : Privilégier les alternatives ferroviaires et les mobilités douces, moins coûteuses et plus respectueuses de l'environnement.

Ecologie28 propose les alternatives ci-dessus, dans le projet Eure et Loir 2036 qui vise à adapter notre territoire, protéger ses habitants face aux dérèglement climatique et ainsi améliorer son attractivité et son cadre de vie au bénéfice du développement économique raisonnée.

<https://www.ecologie28.fr>

contact@ecologie28.fr

