

Communiqué du 3 juin 2026

Suite au Comité de Suivi du projet d'autoroute A154 du jeudi 28 mai 2026 (Chartres)

## **La FNAUT dénonce l'accélération du projet de l'A154, autoroute inutile et non rentable, et soutient la remise en service de l'axe ferroviaire Orléans-Chartres-Dreux-Rouen**

Après 4 années sans comité de suivi, les représentants des usagers des transports en commun s'inquiètent vivement de la poursuite du projet de l'A154, avec une brusque accélération pour débiter les travaux avant la fin de l'année. Cette inquiétude repose notamment sur les motifs suivants :

- Rentabilité de l'autoroute non assurée ;
- Montants des péages non dévoilés, alors qu'ils seront la seule source de financement de l'exploitation ;
- Absence de subvention d'équilibre, que les collectivités locales devront compenser auprès de la filiale du groupe Vinci, concessionnaire désigné ;
- Absence de mise à jour des données de trafic routier existantes ayant servi à l'étude ;
- Baisse prévisible des trafics routiers, en raison d'une montée en puissance nécessaire et inéluctable des transports en commun ;
- Etudes en cours pour une remise en service de la ligne ferroviaire Orléans-Chartres, dont 9 km seulement doivent être régénérés pour permettre une continuité pour le fret ferroviaire ;
- Développement important du fret ferroviaire avec l'aide pro-active du Conseil Régional du Centre-Val-de Loire, et suite à la création récente d'un club des chargeurs ;
- Demande du directeur du port de Rouen, 1<sup>er</sup> port céréalier d'Europe, de développer le fret ferroviaire au sud, afin de désengorger le couloir de la Seine. Cet objectif contribue à la nécessité de maintenir la double voie entre Dreux et Surdon ;
- Etudes pour la remise en service de la réouverture de la voie ferrée entre Chartres et Dreux ;
- Nécessité de faire un contournement ferroviaire à l'ouest de l'Idf pour désengorger le trafic des voyageurs et des marchandises. En complément, l'axe Rouen-Mézidon-Le Mans-Tours doit être modernisé et électrifié ;
- Absence totale de comparaison des coûts ferroviaire et autoroutier, ainsi que des impacts environnementaux ;
- Report prévisible de trafics routiers sur des petites communes en solution d'évitement des péages ;
- Absence de prise en compte de l'annulation de la participation de la Région Normandie pour le financement du contournement routier est de Rouen, qui est à l'origine du projet de l'A154-A120 ;

Ce projet oublie volontairement l'A28, autoroute existante qui boucle le contournement sud-ouest de l'Ile de France, et ne tient aucun compte de l'avis du Conseil d'Orientation des Infrastructures.

Il est assis sur des besoins obsolètes. En transformant des 2x2 voies en autoroute à péage, et en l'absence de subvention d'équilibre, il va coûter cher aux collectivités, aux automobilistes et aux contribuables locaux, sans profiter à l'économie des territoires.

Il va à l'encontre des conclusions de la conférence Ambition France Transport, et de la loi-cadre en préparation sur les infrastructures de transport.

Alors que le dérèglement climatique s'accélère, que de nombreux projets autoroutiers sont enterrés pour développer les modes de déplacements plus vertueux, c'est aussi un contresens environnemental.

**L'heure est à la massification et à la décarbonation des mobilités, qui vont entraîner une décroissance des trafics routiers. La création d'autoroutes appartient au passé, et le développement du ferroviaire doit être la priorité.**

**Contacts presse :** Fnaut nationale (Nina Soto) 07 67 78 06 24  
Fnaut CVDL (Vincent Degeorge) 06 08 75 12 56  
Fnaut Normandie (Daniel Grébouval) 07 86 70 36 20