

Tous nos articles publiés dans le «Regard de la FEEL» peuvent être consultés sur notre site à la rubrique : «Plus» – Le Regard de la FEEL.

Projet A 154 – A 120 La FEEL reçue au Ministère des transports



La FEEL a adressé le 13 avril 2025 à Monsieur Tabarot, Ministre chargé des Transports ministère de l'Aménagement du territoire et de la décentralisation le courrier suivant avec demande de rendez-vous.

Monsieur le Ministre
Depuis le comité de suivi du 23 septembre 2022 nous n'avons reçu aucune information officielle sur

l'avancement de la phase offre.

Vous avez annoncé à MM. MARLEIX et VIGIER, députés d'Eure-et-Loir que le concessionnaire sera choisi en septembre. Quand comptez-vous recueillir l'avis de l'Autorité de Régulation des Transports et l'avis du Conseil d'Etat comme prévu dans la procédure ?

D'où cette demande de rendez-vous d'autant plus opportun que les conditions économiques ne sont plus celles de 2015 présentées lors de l'enquête publique. D'une part le **trafic réel** est bien inférieur aux projections faites par le CEREMA, un exemple le CEREMA prévoyait pour 2022, 16823 VL/jour à LE PEAGE (à mi-chemin entre DREUX et CHARTRES) or la DIRNO n'a relevé que 13008 VL/jour soit une **baisse de 23%**.

D'autre part l'**index Travaux Publics de l'INSEE** est passé de 103 en octobre 2016 à 130,3 en avril 2024 et si l'on applique la prospective de la pièce G-Evaluation socio-économique présentée à l'enquête publique (§ 5.7.5.3) le montant de la subvention d'équilibre s'établit à 276M€ ou 302M € suivant qu'il y a interdiction ou non des PL sur les itinéraires de substitution. Nous sommes loin des 60M€ partagés par moitié entre les collectivités locales et l'Etat qui continuent à être rapportés.

Le **coût complet du projet** (travaux, frais financiers, taxes et DSRA cf. tableau 17 pièce G), base de calcul des péages passerait donc de **1098 M€ à 1376 M€**.

Souvent a été évoqué un **péage à 6€ entre Dreux et Chartres** pour un VL, il **passerait à 7,52€** si l'on applique la variation des coûts et à **9,77€** en appliquant l'incidence d'un trafic inférieur de 23% à celui initialement prévu.

A noter que la **section de N12 entre Dreux et le contournement est de Houdan** a été incluse dans le périmètre de la concession, à charge pour le concessionnaire d'en assurer entretien et maintenance. Interpellé à ce sujet, par le Maire de Dreux, l'un de vos prédécesseurs s'est engagé à ce qu'il n'y ait **jamais de péage sur ce tronçon**. Est-ce toujours vrai ? Il est évident que cette charge supplémentaire viendra obérer le coût des péages.

Manifestation organisée par la FEEL le 1^{er} juillet 2022 devant la Préfecture de CHARTRES lors de la mise en place



du comité de pilotage du projet A 154-A120

Par ailleurs les coûts des « doléances » (i.e. : les besoins en aménagement de voies de substitution, de voies transversales et de traversée d'agglomération) qui ont été recensées depuis ne sont pas connus. Ils seraient de plus d'une centaine de millions d'euros, voir bien plus, si l'on a bien compris les propos du Président du Conseil Départemental lors d'une réunion de compte rendu de mandat tenue récemment en Mairie de Garnay. Vous comprendrez-donc, Monsieur le Ministre, le souhait que nous avons de vous rencontrer, au nom de la Fédération Environnement Eure et Loir et des treize associations et organisations qui la composent.

Veillez....

François Bordes, Président de la FEEL

→ Suite p 2

Sommaire

Projet A 154 – A 120 la FEEL reçue au Ministère des Transports 1 **Compte rendu réunion 2**

Hommage à Yves Glaise 2 **La GRANDE DEROUTE les 13 et 14 septembre 3**

Projet A154 au sud Eure & Loir, les ravages dénoncés 4

Conséquences désastreuses création d'endiguements refermant les fonds de la vallée de l'Eure à Lormaye5

Projet loi Duplomb, la confédération paysanne c'est mobilisée 7

Assemblée générale Saint Prest Gasville-Oisème Environnement 7

FNAUT TVA Toujours Plus 7

Création de l'association « Collectif soutien aux victimes de pesticides 28 » 7

Dans sa réponse le ministre nous propose de rencontrer son conseiller mobilités routières M. GIOVACHINI.

Par ailleurs lors de la préparation de cette entrevue nous avons voulu connaître les observations et doléances formulées par les communes concernées par le tracé, après un courrier au Conseil Départemental qui nous a renvoyé sur les communes, un courrier lors est adressé. Les communes qui nous répondent sont : Dreux, Garnay, Gasville-Oisème, Vernouillet, Saint Prest et Saint Rémy sur Avre.

Compte-rendu de la réunion du 13 juin 2025 à 15h avec M. Paul GIOVACHINI, Conseiller mobilités routières du ministre des Transports

Délégation : François BORDES Pdt de la FEEL, Grégoire BAILLEUX
Maire de Gasville-Oisème, Vincent DEGEORGE Pdt de la FNAUT CVL.

La rencontre a duré 1h et n'avons pas obtenu d'informations sur l'avancement de la consultation et les échéances. En ce qui concerne les conditions économiques sa réponse était que c'est l'offre du concessionnaire qui les préciserait.

Son leitmotiv a été que l'Etat de toute façon ne pouvait que respecter les règles des marchés publics ! Pour tout le reste soit il ne maîtrisait pas, soit il était évasif comme sur le péage Dreux-Houdan.

2

Nous l'avons informé de l'action « Doléances » en cours auprès des 37 communes qui avaient été consultées.

Nous l'avons informé d'un week-end de lutte programmé en septembre (agiter le « spectre » A69 !) et répété ce que nous avons déjà dit au préfet : « avec 90ha d'espaces forestiers cela laisse le choix pour grimper aux arbres ! ».

Il a semblé étonné des prises de position des élus en faveur de la remise en service du chemin de fer entre Dreux et Chartres et manifestement découvrait le problème posé par la base aérienne d'Orléans-Brice pour l'ouverture aux voyageurs de la ligne Voves-Orléans.

Il n'a pas su répondre sur l'impact du développement du feroutage sur le projet mais a confirmé la volonté de l'Etat pour son développement.

Nous avons insisté sur le scandale de la stratégie du bouchon utilisée par le maire de Saint-Rémy pour justifier la déviation de sa commune avec l'A154.

Nous lui avons aussi remis le courrier adressé le même jour par notre avocat au 1er ministre et lui demandant d'abroger la DUP... et là nous avons senti une gêne : c'est probablement lui qui devra s'atteler à la réponse...si réponse il y a !

De ce genre de réunion il ne faut pas s'attendre à plus, il n'est pas le décisionnaire, mais c'est l'occasion de passer des messages

Pour mémoire la liste des points que nous voulions aborder avec lui et que nous lui avons remis en début de réunion :

1. Où en est-on ? Quelles échéances ?
2. Les conditions économiques actuelles compte-tenu du trafic inférieur aux prévisions et de l'évolution de l'indice INSEE des travaux publics ; le besoin en subvention d'équilibre et les niveaux de péage.
3. La mise en concession Dreux-Houdan et l'éventuel péage ; la région Ile de France a-t-elle été consultée pour les 4,5 km qui sont sur son territoire.
4. Le financement des doléances des 37 communes qui ont été enquêtées en novembre 2022 par M. LEMARE au nom du Conseil Départemental.
5. La cohérence avec le projet A133-A134.
6. L'incidence de la mise en service du feroutage Cherbourg-Hendaye (test opérationnel le 20 mai dernier).
7. Le développement du feroutage entre le Havre et Orléans ; ampleur et incidence.
8. Une infrastructure ferroviaire à régénérer (Dreux-Chartres, Chartres-Voves, Voves-Orgères en Beauce, Orgères-Les Aubrais-Orléans) ; le positionnement d'élus sur le sujet.
9. Le scandale du réglage des feux à Saint-Rémy : la stratégie du bouchon appliquée par le maire !
10. Le courrier que nous adressons au premier ministre en vue de l'annulation du décret du 5 juillet 2018, déclarant d'utilité publique le projet A154.

➔ Pour connaître le Contenu du courrier adressé au 1^{er} ministre Voir le site de Saint-Prest Gasville-Oisème Environnement www.stprest-environnement.org

Yves Glaise nous a quittés



L'hommage que lui adresse notre Président

Jean-Marie Pillet m'a informé du décès d'Yves Glaise, un des piliers de l'ASCVEG.

C'est avec tristesse que je vous fais part de cette nouvelle.

Je garderai de lui le souvenir de son sourire quand avec beaucoup de pertinence, par ses interrogations, il contribuait à nos réflexions, nos débats et à l'élaboration de nos actions.

Un militant associatif de qualité nous a quittés et nous devons saluer sa mémoire.



3

LA GRANDE DEROUTE est un rassemblement sur 2 jours de l'ensemble des luttes en France contre la tout bitume tout béton, particulièrement les projets de privatisation et transformation de nos routes nationales RN 154 et RN 12 existantes en 2 x 2 voies à 110 km/h gratuites en autoroutes payantes et privées dont le seul but est de transformer notre département de l'Eure-et-Loir en un couloir logistique européen. Celui-ci permettra de rallier les ports du Havre et Rouen au Sud de la France et de l'Europe, via un défilé de Poids Lourds tous plus consommateurs de bitume et énergies fossiles et très gros producteurs de GES, et ce au détriment flagrant :

- Des Euréliens qui devront payer pour aller travailler,
- Des terres agricoles sacrifiées par ce projet alors que le 28 est l'un des greniers de la France,
- Et comme toujours de la biodiversité qui n'a **JAMAIS** voix au chapitre !

La France subit depuis le début de la lutte contre l'A69 de nombreuses fractures et entorses à notre Constitution de la 5^{ème} République et il serait temps d'arrêter le massacre, nous sommes la risée de l'Europe sur ce détricotage du droit de l'Environnement par le Parlement qui interfère clairement dans un dossier qui est dans les mains du pouvoir judiciaire ! Dans le programme de notre Grande Déroute, il y aura donc des conférences débat sur :

- La Démocratie et le Juridique
- L'impact socio-économique du projet

- L'impact sur l'environnement et la biodiversité
- Les alternatives possibles dont celle du ferroviaire

Il y aura également un village associatif, un marché fermier, des concerts en nocturne et un petit campement sur place, et le WE se terminera par une grande Assemblée des Luttes pour convenir tous ensemble de la suite de nos actions.

Nous sommes un petit collectif de bénévoles rejoint par de nombreuses associations de défense de l'environnement, mais aussi de défense des intérêts socio-économiques des Euréliens, des luttes un peu partout en France et en particulier en Ile-de-France et en Centre Val-de-Loire, notre région, mais aussi dans l'Orne, en Normandie, dans le Tarn et l'Hérault, et nous avons besoin de tous pour réussir à sensibiliser nos élus pro-autoroute avant qu'il ne soit trop tard et qu'on rejoue ici à une heure de Paris la guerre de l'A69...

Car croyez-nous, si le contrat de concession est finalement signé par le Ministre, cette guerre aura bien lieu, et ce sont les contribuables qui in fine en feront les frais, comme toujours.

Nous devons agir maintenant, avant le choix du concessionnaire et la signature d'un contrat.

Aidez-nous par :

- vos dons

<https://www.helloasso.com/associations/saulnieres-belle-vallee/evenements/la-grande-deroute-festival-de-luttes-anti-autoroutes>

- vos prêts en matériel (barnums, bancs, chaises)

- et votre temps en bénévolat
<https://framaforms.org/inscription-pour-la-grande-deroute-1747244085>

à faire de ce WE **LA GRANDE DÉROUTE** la goutte d'eau qui fera déborder le vase pour que le Ministre Tabarot abandonne ce projet à temps !

Ce projet et tous les autres projets autoroutiers qui n'ont plus lieu d'être depuis que nous sommes rentrés dans un compte à rebours pour freiner tout ce que nous pouvons freiner qui puisse ralentir le changement climatique.

N'utilisons plus jamais le terme **ACCELERER**, ou **PLUS VITE**, mais au contraire, **apprenons à RALENTIR** et toujours peser le poids des impacts avant d'artificialiser plus nos sols qui le sont déjà bien trop ! Il y va de la survie de nos petits enfants ! Adieu vitesse, autoroutes et LGV, et bienvenue à nos petites lignes ferroviaires de la ruralité et au vélo dans les villes, revenons un peu en arrière et **LEVONS LE PIED** !

C'est ça **LA GRANDE DÉROUTE, LEVONS LE PIED** avant qu'il ne soit trop tard !

Contactez nous sur Nona154a120@gmail.com

NOS ASSOCIATIONS INFORMENT, AGISSENT, PROPOSENT

Qualité Vie Sud Eure-et Loir

Projet A154 au Sud Eure & Loir, les ravages dénoncés

On nous fait croire que l'autoroute est la seule issue d'un développement économique, source d'emplois et de réindustrialisation. C'est un mythe vissé dans la tête de nos cadres politiques, chantres du néo-libéralisme. Lutter contre la multiplication des routes et le développement automobile devrait s'accompagner de révolutions alternatives, économiques promouvant une société durable et autogérée, une consommation écoresponsable ; c'est un changement de société. L'autoroute est-il indispensable à l'extension d'un Jardin d'Entreprises, d'un parc de loisirs qui s'étendrait sur 190 ha à cheval sur les territoires de Chartres, Nogent-le-Phaye et Gellainville ? (1) Assurément il sera le moteur de l'accaparement d'importantes surfaces agricoles pour des entrepôts logistiques en tout genre autour de Nogent-le-Phaye, de Boisville-la-St-Père et de Trancrainville !

Voici quelques indications sur le projet A154 au sud du département s'il se réalisait : bref aperçu en partant du sud.

La jonction A11-A154 se ferait à **Trancrainville** au lieu dit « l'Ancien Moulin » à proximité d'une zone Natura 2000 avec un tout nouveau tronçon de 8 km jusqu'à **Ymonville**, avec la destruction de la nature empruntant une ancienne voie de chemin de fer qui est devenue avec le temps une réserve naturelle de biodiversité. Plus loin le tracé passerait tout près de **Fresnay-l'Évêque** au pied du château d'eau sur des terres agricoles ; plus loin encore le tracé longerait l'ancienne voie de chemin de fer. Ainsi, la commune serait coupée en deux avec une autoroute et des ponts. Entre Allaines et Ymonville, l'ancienne RN 154 deviendrait voie de substitution.

A Ymonville : La circulation risquerait de reprendre dans le village, on perdrait l'ensemble de la déviation, la moitié sud de celle-ci serait remise en voie de substitution 2 x 1 voie et l'autre moitié nord deviendrait l'A 154.

Ymonville – Allonnes : 9,1 km d'autoroute longeant l'existant, il faudrait aménager la voie de substitution, on imagine l'importance de ces travaux avec, en plus, le passage sur la ligne TGV.

A Boisville-la-St-Père : on aurait l'entrée et la sortie uniques pour le tronçon sud du département, les autres entrées seraient Allaines et Bois-Paris. (2)

Sours, Nogent-le-Phaye : L'A154 devrait contourner Chartres par l'est ce qui imposerait un tronçon de 8,5 km en pleines terres agricoles, depuis la fin de la déviation de Prunay-le-Gillon, au rond

point du Hasard, allant jusqu'à **Bois-Paris**, passant entre La Saussaye et Brétigny et à l'ouest de Nogent-le-Phaye. (3)



Passage projet contournement de Chartres vers Sours

Sur les voies de substitution et le réseau secondaire, la recrudescence de la circulation serait inévitable absorbant les véhicules qui ne peuvent ou ne veulent pas prendre l'autoroute. Tous les villages avoisinants devraient voir cette recrudescence. Citons : Ymonville – Allonnes (Qui aurait sa déviation !) – Frainville (Prunay-le-Gillon), Bonville. Plus loin : Orgères en Beauce - Sancheville – Voves et tous les axes de passage, les départementales parallèles.

En conclusion :

- Aujourd'hui, lutter contre la privatisation et la mise en concession de la RN 154/120 (DUP 2018) est une nécessité si l'on est conscient de notre avenir et de celui des générations futures. (4)

Jean-David Aubert, Carmen Petermel

(1) voir PLU de Nogent-le-Phaye, qui intègre la future A154 dans tous ses projets de développement mais qui d'autre part, préconise dans son introduction une compatibilité avec le SCOT (schéma de cohérence territoriale) prenant en compte la qualité du paysage, la richesse des boisements, de la vallée de la Roguenette, et du plateau agricole... Où est la cohérence ?

(2) La jonction de Trancrainville n'est prévue que pour assurer la continuité Boisville-la-St-Père/Orléans et l'inverse ; pour se diriger vers Paris, il faudra transiter par la station d'Allaines.

(3) Photo, En face de **Brétigny**, l'autoroute passerait à 200 mètres, longeant puis traversant la D 939 en direction de Nogent-le-Phaye.

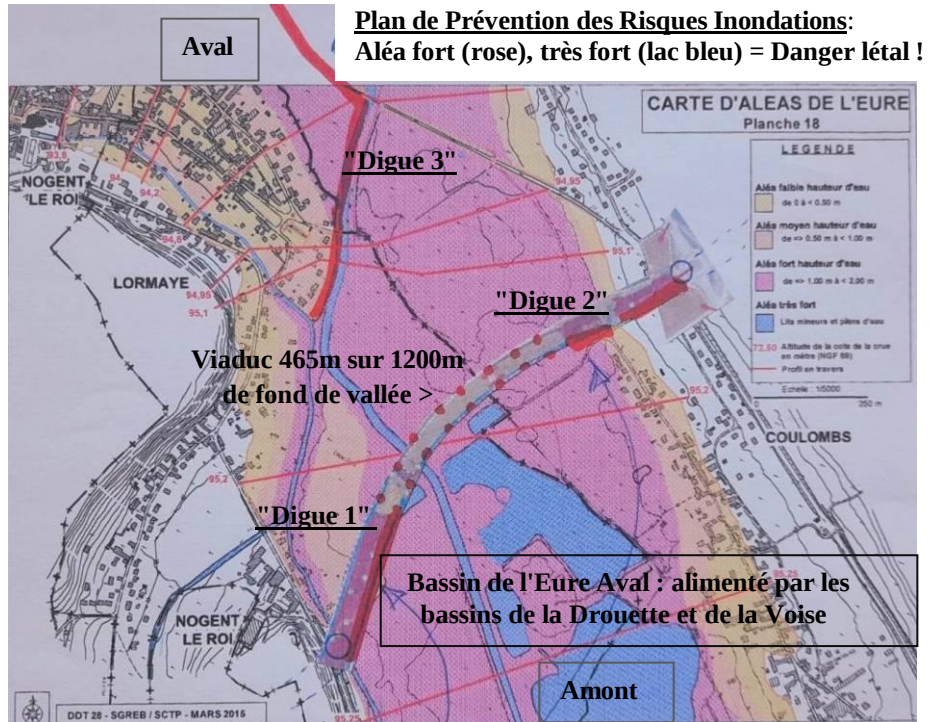
(4) La RN 154 est suffisamment sûre et les efforts doivent se concentrer principalement sur l'amélioration de l'existant. C'est seulement si le nombre de véhicules par jour demeure très élevé, que l'on devrait envisager de transformer l'existant en deux fois deux voies, et non systématiquement.

Une treizième association rejoint la FEEL :

L'ASSOCIATION DE PROTECTION DES 3 VALLEES - EURE ET LOIR ET YVELINES - LA DROUETTE - LA VOISE - L'EURE AVAL



A l'heure où la Préfecture d'Eure et Loir entend tirer parti des enseignements des crues exceptionnelles qui ont touché plus de 150 communes ; ainsi que progresser sur la notion de prévention, il serait temps que la Communauté des Portes Euréliennes de l'Ile-de-France (CCPEIDF) prenne sérieusement en compte les conséquences désastreuses de la création d'endiguements refermant les fonds de la vallée de l'Eure aval à Lormaye. Les riverains bien en amont des travaux du Viaduc seront impactés ! Les hauteurs d'aléas forts (rose) se déporteront ! Mais vers qui ? Où sont ces études ?



5

A savoir que ces endiguements interviennent dans le cadre de la mise en œuvre de la déviation de Nogent le Roi. D'une part, la **Déclaration d'Utilité Publique (DUP de 2008) n'a visiblement pas étendu la concertation à toutes les communes en amont des travaux du Viaduc**. D'autre part, cette déviation a du mal à prouver son fondement de bonne servitude de l'ensemble de notre bassin industriel et d'activités, en ignorant notamment le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de Maintenon, alors que les premiers tracés l'envisageaient à moindre coût et de moindre impact environnemental. Maintenon est un secteur d'activités non déconnecté pour les habitants de notre Com-Com (CCPEIDF) et partie intégrante du bassin versant de la Voise. **Plusieurs communes en amont des endiguements n'ont pas été concertées par cette DUP datant de plus de 17 ans.**

Finalement, cette déviation sera d'utilité locale ou nationale ? Car elle pourrait devenir un contournement de l'autoroute A154 en projet : **elle éviterait un péage pour rejoindre l'A10 et le trafic avec ses nuisances en seraient détournés par cette voie gratuite !** Cette déviation avait du sens dans ses premières propositions d'alternatives, pour protéger Nogent le Roi d'un trafic de camions et son patrimoine. Elle avait le mérite de relier les zones d'activités de Nogent-le-Roi, Maintenon et Hanches/Epervon et non pour être un bras de détournement du projet A154 dans nos villages. Le constat est que suite à une mauvaise organisation politique passée, la concertation n'a pas abouti à un réel projet de maillage local pertinent. C'est regrettable d'avoir vu naître un tel manque de cohérence territoriale faisant perdre son sens à une véritable desserte locale entre toutes les différentes zones d'activités et un meilleur accès à nos divers sites patrimoniaux. A qu'elle cohérence territoriale répond désormais cette déviation ?

Nous dénonçons un dangereux frein aux inondations par le rétrécissement de la vallée avec ce petit Viaduc :

Des endiguements (1,2 et 3 sur la carte ci-dessus) principalement face aux zones d'aléas forts et très forts (1 et 2) à hauteur de Lormaye, couvrent en fait les deux tiers des 1200m du fond de vallée, appelée "les bourbiers". **Ces digues concentreront le débit de l'Eure sur un tiers de la vallée seulement !** Ces volumes d'eau entre Lormaye et Coulombs ne pourront s'écouler que sous les 465m de Viaduc uniquement. L'incidence sera l'augmentation de la hauteur de la lame d'eau devant les digues, sur toute la superficie de ce fond de vallée et en amont du Viaduc !

Les débordements de l'Eure sont déjà de plus en plus considérables à chacune de ses crues (2016, 2024, 2025) et ces talutages vont désormais modifier et étendre le mécanisme d'extension des crues sur toutes les zones urbanisées riveraines en amont ... Ce sont les prolongements du viaduc qui cachent en fait des digues infranchissables d'une plus grande longueur, totalisant plus de 713 m ! **La projection du Viaduc, présenté comme le plus long du 28**, dans le magazine des Portes Euréliennes (Nov 2024) est tronquée, voire inachevée, escamotant l'ampleur des talutages ! De plus s'ajoute une nouvelle digue (3) en protection du Val de Nogent le Roi, depuis septembre 2024, toujours située en plein milieu de la zone d'aléas forts. **Voici donc les plus grandes digues d'Eure et Loir !**

(Photo : Lormaye, amont de la "digue 1", inondation Juin 2016)

Mais surtout, ces travaux de Viaduc ne répondent pas à la réalité de l'évolution des niveaux de crues de ses deux affluents : La Voise rejoignant l'Eure en bordure de Pierres et Maintenon, voit encore dernièrement ses propres crues s'amplifier et peut se cumuler à celles de la Drouette, qui elle, a largement dépassé ses crues historiques...

Comment ne pas tenir compte de l'aggravation de ces 2 affluents de l'Eure? Alors que la Drouette a battu ses records de crue en 2016 à 2.45m, idem en 2024 à 2m45, en seulement 8 ans ! Les habitants eux, en ont bien le souvenir et les preuves. Les 300 riverains de la Drouette présents à la réunion publique de St Hilarion (78) en 2018 attendent toujours des réponses et des actes !

Par chance, comme les services préfectoraux l'ont constaté, la masse d'eau accumulée sur l'Eure amont vers Chartres en 2024 et qui pose de plus en plus de sérieux problèmes aussi (Echo du 31 janvier), en se déplaçant vers l'Eure Aval avait déjà perdu sa force d'amplification de crue à hauteur de Lormaye (on a encore échappé au pire!).

Le souci de prévention des risques commande de ne pas attendre le drame, les faits sont là et ils sont répétitifs !

Notre association a organisé des réunions publiques permettant de recueillir des témoignages, à Pierres puis à Hanches, elle poursuivra à la rentrée de septembre. **Nous élaborons un cahier de doléances** (envoyez-nous les vôtres à ap3v.28.78@gmail.com avec 1 photo) et y joindrons des suggestions d'actions possibles. Nous le compléterons avec un recueil d'expériences de meilleure maîtrise de la gestion de l'eau via l'exemple d'un territoire voisin. **En effet les Portes Euréliennes se doivent de répondre à la compétence GEMAPI selon les lois de décentralisation** (n° 2014-58 du 27/01/2014 et n° 2015-991 du 07/08/2015, depuis janvier 2018). Les citoyens payent leur taxe GEMAPI (Gestion des Milieux Aquatiques et de la Prévention des Inondations), environ **500 000€ par an depuis 2021**, la Com-Com doit donc engager avec sérieux les moyens pour anticiper ces phénomènes. **Qu'en est-il du budget et de la mise en place d'un SAGE ?** Schéma d'Aménagement de Gestion de l'Eau de nos bassins versants que nous réclamons depuis longtemps. **Quand est-ce que la partie civile et associative seront associées à ces travaux d'organisation globale ? Qui est notre interlocuteur identifié au niveau de la Com-Com sur la Prévention Inondation selon la compétence GEMAPI ? A quand cette clarté légitime ?**

Le 24 juin à Epernon, la Com-Com a présenté son SCOT (Schéma de COhérence Territorial) : 50 personnes et une réunion publique inaudible ! Des personnes pensant assister à une concertation du SCOT et non du PLUI-H (Plan Local d'Urbanisme Intercommunal-Habitat) en sont même sortis tant c'était confus ! Pas de projet sur notre territoire, ni sur l'environnement et encore moins sur les inondations et le président de la Com-Com était absent... Pas un mot non plus sur les inondations de 2024 et 2025 dans le magazine des « Portes Euréliennes » ! Tout cela augure bien d'un désengagement. **La Com-Com est pourtant responsable de la mise en œuvre de ces fameux endiguements successifs qui en élevant le niveau de la lame d'eau, étendent les débordements et donc le nombre de victimes des inondations. Quand l'eau est freinée par des digues, son débit ralentit, sa masse s'élève et se répartit ailleurs !** C'est en amont des travaux du Viaduc que les riverains de l'Eure Aval constateront des répercussions graves de ce frein, ainsi que ceux de la Drouette et de la Voise. Résultats : plusieurs milliers d'habitants sont inquiets et à juste titre ! CQFD !

L'AP3V.28.78 se tient toujours à disposition et ce depuis 10 ans, pour enfin travailler en bonne collaboration avec les élus qui voudront bien mettre en œuvre **le SAGE que nécessite d'urgence nos bassins versants de la Voise, de la Drouette et de l'Eure Aval**. Afin de protéger nos ripisylves fragiles, pour maîtriser la qualité et les débits d'eau et pour la résilience durable et viable des habitant-es et de leurs activités. **Notre Com-Com doit être un territoire capable d'offrir un cadre de vie rural dynamique et sécuritaire et non déserté par manque de gestion globale**. Les assureurs ne nous suivront pas longtemps et les acteurs économiques partiront les premiers...

Digue 1 du Viaduc rive gauche de l'Eure, rond-point de Lormaye, inondations 2016 et 2024 (en cours) :



Projet de loi Duplomb : la Confédération paysanne s'est mobilisée contre un projet mortifère pour l'agriculture



Bagnolet, le 27 mai 2025 Communiqué de presse

Hier à l'Assemblée Nationale, nous avons assisté à un triste spectacle, une manœuvre politique pour empêcher l'examen de la proposition de loi Duplomb. Un passage en force au service des intérêts de l'agro-industrie.

Comment accepter que la ministre de l'Agriculture et le ministre de l'Intérieur soient venus faire pression sur le débat parlementaire, aux portes de l'Assemblée Nationale en se faisant les porte-voix de la FNSEA ?

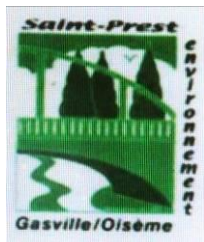
Dans ce contexte politique "trumpiste" de déni de la démocratie, des réalités et des faits scientifiques, cette connivence rétrograde tente le tout pour le tout afin de maintenir une trajectoire d'industrialisation

de l'agriculture, au détriment de l'intérêt général et en actant la disparition des paysan·nes. Nous rappelons que cette proposition de loi ne répond en rien aux difficultés et inquiétudes exprimées par les paysan·nes.

Elle ne répond en rien à la garantie et à la sécurisation des revenus, à la problématique de renouvellement des générations, aux défis climatiques, sanitaires et environnementaux.

La Confédération paysanne va se mobiliser fortement dans les jours à venir sur tout le territoire pour ne pas donner toute latitude aux futurs membres de la commission mixte paritaire d'aboutir à une proposition mortifère pour notre avenir.

La Confédération Paysanne a participé avec d'autres organisations aux 50 mobilisations dans diverses villes le week-end avant le vote et une manifestation devant l'assemblée nationale le jour du vote.



Saint Prest – Gasville-Oisème Environnement

Le vendredi 13 juin, l'association "Saint-Prest et Gasville-Oisème Environnement" a tenu son Assemblée Générale. Parmi la nombreuse assistance, 2 représentants du collectif NON A133/A134 ont fait le déplacement de ROUEN pour nous apporter leur soutien, nos deux projets étant intimement liés. Procès verbal à lire sur notre site www.stprest-environnement.org

FNAUT - Fédération Nationale des associations d'usagers des transports en Centre Val de Loire



TVA... toujours plus

En France, l'étranglement fiscal du transport ferroviaire s'est fait en deux temps.

Initialement, il existait une TVA réduite à 5,5 %, jusqu'à ce que le gouvernement décide, en 2012, de la passer à 7 %, puis, en 2014, à 10 %. Si l'on voulait défavoriser le transport ferroviaire, 32 fois moins polluant que la voiture, on ne s'y prendrait pas autrement ! Pour ces deux hausses successives, la SNCF avait tiré la sonnette d'alarme. À juste titre : si l'offre est le plus gros facteur de transfert modal de la voiture vers le train, le prix joue aussi un grand rôle. Or comment inciter les voyageurs à préférer le transport ferroviaire si le gouvernement oblige les compagnies du rail à augmenter leurs prix ? Comment prétendre vouloir décarboner les transports qui représentent 31 % des émissions de gaz à effet de serre, en taxant le rail ?

Pour résoudre ce paradoxe, la Fnaut a participé à la création de la proposition de loi 10 98, déposée en mars 25, et qui prône un retour à une TVA à 5,5 % pour les transports ferroviaires de voyageurs.

Pour rappel, sur un billet de TGV à 100 €, le passager participe pour 40 € à la rénovation du réseau (un cas unique en Europe), pour 10 € à la TVA et enfin, le bénéfice est reversé à l'État. Une manne qui s'est élevée à 1,6 milliard d'euros l'année dernière.

Autrement dit, si l'État remplissait son rôle et mettait en œuvre une véritable politique de décarbonation, si donc il décidait de favoriser le ferroviaire et non le routier, l'utilisateur du rail ne devrait payer que la moitié du prix actuel des billets de train.

Rien ne sert de dénoncer la SNCF en l'accusant du prix exorbitant des billets, c'est en fait l'État, qui ne contribue pas suffisamment au financement des infrastructures, qui est responsable de ces tarifs.

François Delétraz édito de FNAUT Infos n°313

ACTIONS DE NOS PARTENAIRES

Pesticides en question 28 – création association « Collectif soutien aux victimes de pesticides 28 »

INTRODUCTION lors 'Assemblée Générale Constitutive 27 juin 2025

Origine du projet et objectifs du « collectif de Soutien aux victimes de Pesticides d'Eure et loir »

Comment en sommes-nous arrivés là ?

Le collectif « Pesticides en Question » est né avec la rencontre du comité 28 de l'« Amitié France-Vietnam » qui nous a fait connaître Tran To Nga. Tran To Nga lutte contre Monsanto pour

que soit reconnu par la Justice leur crime d'avoir vendu l'agent orange à l'armée américaine, pesticide très chargé en dioxine. Suite aux bombardements US, les victimes se comptent en

millions, et l'environnement est pollué à vie sur 10 % du territoire.

Notre collectif créé en 2023 a organisé un forum qui a réunit de nombreux témoins. Ces témoins nous ont permis de relier l'empoisonnement des Vietnamiens avec celui de la biodiversité et de l'air, la terre et l'eau de notre territoire.

Au même moment, le témoignage de Michel Daviet, ici présent, nous démontre alors que cette pollution par les pesticides pose un problème de survie des professionnels engagés dans cette agriculture ou à son service, et dont le support est l'emploi des pesticides.

Les mois passent, et les témoignages de riverains victimes nous parviennent, quelquefois ce sont leurs enfants... et la ressource en eau potable s'amenuise en même temps que son prix s'envole... Alors, faut-il continuer à soutenir ce type d'agriculture ?

La réponse de notre collectif est claire : nous soutenons les alternatives sans pesticides comme l'agriculture biologique !

Quand Michel nous fait connaître le collectif Victimes Pesticides de l'Ouest, l'idée s'impose que la condamnation d'un système soutenu par les lobbys n'est pas la condamnation des femmes et des hommes qui vivent dans ce système défaillant. Elles-mêmes en sont victimes. Tout est à revoir : la formation, l'encadrement professionnel et syndical, le laisser-faire de l'État !



Banderole lors de la manifestation contre les pesticides

Venons-en à nos objectifs :

Tout d'abord, changer le nom de notre collectif et se constituer en association s'est imposé pour être plus rapidement et mieux identifiés, ainsi que pour une meilleure efficacité.

1/ C'est ainsi que la priorité est donnée à la rencontre des victimes professionnelles, et derrière cela, il y a la rencontre des agriculteurs, c'est-à-dire aller à leur rencontre, les écouter, leur poser des questions.

Mais aussi, soutenir les riverains des parcelles traitées qui sont eux aussi victimes, ainsi que les victimes alimentaires des cancers et autres maladies.

Politiquement, il faut choisir entre le « Bien Commun de la biodiversité et de la santé », et l'intérêt des lobbys et la défense

d'une agriculture exportatrice dont les bénéficiaires sont des privilégiés.

2/ comprendre l'écologie de notre département, ses ressources en eau et leur qualité, détecter les problèmes et agir avec la Feel et d'autres partenaires.

3/ Reconnaître que des alternatives existent et que l'agriculture biologique a de bons résultats, nous l'avons déjà prouvé lors de notre forum de 2024. Mais que l'État aide davantage les bios et que nos adhérents puissent soutenir les paysannes et paysans bio sur leurs fermes, dans les Amaps et les marchés, cela s'impose !

4/ Dernier point : pour faire avancer la défense du Bien Commun qu'est la santé de nous tous non humains et humains, nous avons besoin d'une solidarité réciproque avec d'autres acteurs de la société civile qui défendent aussi le Bien Commun, même si ces domaines paraissent plus éloignés en apparence.

En conclusion

Si l'un des objectifs de notre collectif est de casser l'invisibilité des victimes de pesticides, nous savons aujourd'hui que grâce à votre présence aujourd'hui et aux personnes excusées, nous savons que le petit « collectif pesticides en question » sort aujourd'hui de sa confidentialité.

Nous sommes heureux de pouvoir compter sur de bons partenaires :

D'abord, toutes les personnes futures adhérentes

Et sur le plan local : le groupement des agriculteurs bio d'Eure et loir, la Feel, la confédération paysanne 28, bien sûr le soutien de Tran To Nga et du comité Vietnam 28

Sur le plan national :

Tout d'abord le collectif Victimes Pesticides de l'Ouest dont Michel Besnard, qui est à nos côtés à tous instants !

Vietnam Dioxine avec qui nous sommes de tous les coups à Paris !

Des médecins, chercheurs ainsi que diverses organisations comme Générations Futures !

Giovanny Prete et Jean-Michel Zouzel prêts à animer une soirée-débat cet automne ! et tout nouvellement Fleur de Cancers Colère, qui sensibilise les malades et les soignants sur le mauvais rôle de l'alimentation dans la progression des cancers.

Nous disons à tous qu'ils comptent beaucoup pour nous !

Mais... L'efficacité de notre collectif dépend avant tout de l'adhésion et de l'engagement d'un maximum de personnes. Nous ne pourrions atteindre nos objectifs qu'avec leur engagement !

... tout en avançant pas à pas, sans affolement, avec nos moyens, c'est l'histoire du petit colibri...

Directeur de publication François Bordes

Rédacteurs de ce numéro : François Bordes, Gérard Breteaux, Martine Carré, Caroline Duvelle, Jean-David Aubert, Carmen Peternel, Vincent Degeorge, Christian et Tatiana Tirloy Jean-Marie Loury.

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), * 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 François Bordes