

Gérard Huss
25 rue de la Madeleine

J'habite Epernon depuis 2016.

Objet : enquête publique « Aménagement du parking des Ruelles et de circulation douce »

1- La politique « Bourg Centre en Val de Loir » ne prend pas en compte les problèmes de changement climatique, de pollution et de santé ;

- « L'objectif de ce protocole est de donner du sens à des projets sur certaines communes qui n'étaient pas éligibles au contrat Cœur de ville », développe Régis Elbez, secrétaire général de la préfecture d'Eure-et-Loir.

Le but : favoriser l'attractivité et valoriser les « Bourgs-Centres »;

- « Épernon/Hanches

*Dans ces deux communes, les axes mis en place sont notamment en faveur de la pérennité des **activités commerciales de proximité, des déplacements des habitants** ou encore la valorisation du **patrimoine historique des centres urbains.** »*

- On ne sait pas ce que va devenir la place Aristide BRIAND, en particulier va-t-on enfin interdire les voitures ?

- l'implantation d'un lycée loin de la gare nécessitant des cars supplémentaires et probablement une circulation en augmentation des véhicules individuels et des cyclomoteurs, donc des encombrements supplémentaires alors qu'il y avait une possibilité d'implanter cet établissement près de la gare. D'autant plus que le développement des habitations individuelles et collectives va également augmenter le trafic des voitures dans le centre ;

- l'implantation d'immeubles d'habitation près de la gare intensifiant la circulation autour de la gare y compris pour les personnes n'utilisant pas celle-ci ;

- Des zones de stationnement réglementé favorisant la circulation et donc les nuisances des véhicules au détriment des riverains ;

- Une gestion catastrophique des zones à stationnement réglementé, la mairie ne donnant pas les moyens pour les faire respecter et protège ouvertement les incivilités des automobilistes ;

- le scandale des bornes anti-stationnement sur les trottoirs, ces bornes rétrécissent encore la largeur des trottoirs dont beaucoup ne sont même plus accessibles aux piétons avec une valise, avec une voiture d'enfant ou aux personnes handicapées (marchant avec une canne ou en fauteuil roulant ;
- les problèmes de santé liés à l'inactivité dont le responsable essentiel est l'automobile.

2- Il n'y a aucun document exposant l'avis et les arguments des élus, associations et sparnoniens opposés à ce projet ;

3- Le tourisme, aujourd'hui, est à la recherche de villes sans voitures, de voies piétonnes ;

4- Par expérience, parmi les incivilités, des gens peu scrupuleux profitent des parkings un peu camouflés pour vider les cendriers et autres déchets sans utiliser les poubelles publiques.

On pourra constater qu'en plus, en cas de vent, les déchets légers vont se retrouver éparpillés dans les zones vertes.

Il n'est d'ailleurs pas normal d'offrir des poubelles publiques qu'il faut collecter alors que les utilisateurs, surtout en voiture, devraient ramener leurs déchets chez eux ;

5- ce projet ne réglera pas le stationnement des voitures le jour de marché ;

6-Remarque technique :

Pour accéder au parking depuis la D910, il faut parcourir au moins 200 mètres dans un environnement où il y aura forcément priorité aux piétons.

Il en faudra autant pour ressortir. Soit près de 400 mètres à parcourir dans un espace piéton, à 10 km/h cela prend environ 3 minutes en voiture sans compter les manœuvres de stationnement.

A cette vitesse, la voiture pollue un maximum.

Comme il n'y a aucune visibilité sur les places disponibles, le parking complet, le véhicule sera obligé de ressortir.

Etude non exhaustive des documents fournis

Document : plan de masse 1 à 4

On constate l'intégration du parking loin de la route principale (D910) donc aucune visibilité sur les places disponibles, une circulation allongée pour rejoindre un point de stationnement,

Document annexe 5 R111-3 Drouette

Ces documents datent de plus de trente ans alors que nous avons eu des inondations graves en 2016. Une inondation disséminera la pollution du parking (essence, huile, poussières,...) dans la vallée de la Drouette.

Document plan VERDI défrichage :

La zone de défrichage du parking n'est pas clairement visible.
Sur les plans examinés, on ne voit pas beaucoup la partie nord du parking (centre ville).

Document : Délibération Conseil Municipal du 10 mai 2021

On argumente sur la revitalisation des territoires pour faire entrer l'automobile dans la ville d'Épernon, c'est un non-sens par rapport aux problèmes de pollution et d'environnement. On ne peut pas séparer cette politique d'un désengorgement de la ville en empêchant les véhicules d'y pénétrer (exemples de Pontevedra en Espagne ou Turenne en France). Dans ce document on ne laisse pas s'exprimer et argumenter les quatre élus opposés à cette mesure.

Document complément pédologique :

Ce projet fait partie d'un développement pseudo écologique avec le document « complément pédologique » par l'entreprise VERDI.

Document : Formulaire d'évaluation Natura 2000 :

On évoque le parking comme étant le point de départ de cheminements piétons, donc dans ce cas on ne met pas le parking au centre, bien au contraire, on doit l'éloigner.
C'est mettre le loup dans la bergerie.

Les cases « détérioration du milieu » ne sont pas cochées, les voitures émettent des gaz nocifs, polluent par des fuites d'huile et d'essence, par les poussières d'usure des pneus. Mais également le « piétinement » n'est pas pris en compte.

Perturbations d'espèces : les taupes ne nettoient pas les sols recouverts par le bitume.

LIGERIA NATURE intervient sous la responsabilité de VERDI alors qu'elle devrait intervenir de manière indépendante sous le contrôle de la Mairie d'Epernon. Il y a conflit d'intérêt.

Remarque :

Site 1 : toutes les conclusions sont pour des enjeux « faible » ou « très faible »

Page 18 la Renouée de Sakhaline est une plante envahissante connue depuis les années 2000 à Epernon, qu'a fait la Mairie d'Epernon tout ce temps ?

Site 2 : idem site 1 ?

Site 3 :

Extrait du dossier !!! **c'est du copié/collé.**

Réalisation d'un diagnostic faune et flore à Epernon (28)	Verdi Ingénierie
3.1.3 Site 3	
3.1.3.1 Description des habitats inventoriés	
Au total, 6 habitats ont été relevés dont 2 sont caractéristiques de zones humides. Les habitats sont listés dans le tableau ci-dessous et cartographiés sur	
Les habitats rencontrés sur le site 1 présentent tous des enjeux très faibles à faibles.	

ATHENA NATURE intervient sous la responsabilité de VERDI alors qu'elle devrait intervenir de manière indépendante sous le contrôle de la Mairie d'Epernon. Il y a conflit d'intérêt. L'étude d'Athena Nature exclue la zone de parking ?

Comment expliquer ces différences ? Pourquoi les parcelles ne coïncident pas ?

	LIGERIA NATURE	ATHENA NATURE
Parcelle 1	12140 m ²	6900 m ²
Parcelle 2	8240 m ²	
Parcelle 3	9600 m ²	5180 m ²

Document 21.10.08 Epernon Ruelle DAE note de presentation :

Ce document indique un parking de 2720m² pour 55 places de parking (dont 20 sur le forum) alors que dans la délibération de mai 2021 il s'agit de 35 places.

Etude VERDI , note de présentation non technique du projet :

Le budget est de 786 000 € HT, quel est le coût de l'étude VERDI ?

Etude VERDI, volet 2,

Les eaux collectées sur le parking sont désignées par eaux pluviales, en réalité ces eaux seront polluées par les fuites d'huile et d'essence des véhicules fréquentes sur les parkings et sur la route.

Les eaux pluviales seront-elles traitées avant rejet ?

Quel est le régime prévu pour ce parking ? zone bleu, verte, blanche, à péage ?

L'ensemble du dossier et surtout la partie environnement faunes et flore est destinée à masquer l'incompétence et le manque de courage des élus.

Qui rémunère Alain Ferrand le commissaire enquêteur ? combien a-t-il perçu ?

Que font les élus ?

Quelle solution prendrait en charge les préoccupations concernant la mobilité des sparnoniens, l'environnement et le réchauffement climatique ?

- **Utilisation de la zone commerciale Epernon/Hanches/Droue sur Drouette pour un grand parking éventuellement surveillé avec des abonnements;**
- **Cheminement par piste piétonne et cyclable vers le centre ville ;**
- **Navettes « propres » entre la zone commerciale et des arrêts en ville ;**
- **Taxation raisonnable et discutée des entreprises de la zone commerciale pour financer ces projets.**