

Chartres, le 12 mars 2019



**Association de Défense  
du Quartier de l'Épargne**

1 rue de la Prévoyance  
28000 CHARTRES  
☎02 37 21 69 36

Monsieur Michel VERNAY  
Commissaire enquêteur du projet d'équipement  
plurifonctionnel, culturel et sportif  
Hôtel de ville - Place des Halles  
28000 Chartres

Monsieur le Commissaire enquêteur,

L'association « Epargnez-nous », créée en 2007, a pour but d'œuvrer à la préservation du quartier de l'Épargne et de défendre les intérêts des riverains face au projet « pôle gare ». Elle n'a pas vocation à s'opposer systématiquement au développement de ce quartier, mais entend attirer l'attention des élus et des administrations sur les risques d'une dégradation de la qualité de vie liée à la nature des ouvrages projetés.

Le projet d'équipement plurifonctionnel, culturel et sportif fait partie de ses préoccupations en matière de bruit, de dégradation de la qualité de l'air et de gestion du trafic routier.

Ces aspects ont été régulièrement évoqués par l'Association, à l'occasion notamment des enquêtes ou consultations publiques :

- du plan de déplacement urbain (courrier du 6 novembre 2013),
- de la ZAC Pôle gare (courrier du 11 juin 2014),
- du plan local d'urbanisme (courrier du 25 février 2015).
- de la 1<sup>ère</sup> demande de permis de construire (courrier du 10 juin 2014).
- De la 2<sup>ème</sup> demande de permis de construire (courriers du 24 novembre 2015 puis du 9 décembre 2015).

Lors de la troisième demande de permis de construire délivré le 10/07/2017, les nuisances évoquées précédemment mais ignorées par le promoteur du projet auront conduit l'Association à se pourvoir en justice.

## Rappel du contexte

Lors de la première enquête publique, les aspects négatifs du projet, ont conduit M. Rémi GALLOYER, désigné commissaire enquêteur à émettre un avis défavorable en date du 9 août 2014, considérant que les conditions n'étaient pas requises pour implanter cet équipement de capacité importante sur le territoire du pôle gare. Cette demande de permis de construire a été annulée.

Il était permis de penser que la 2<sup>ème</sup> demande de permis de construire en tiendrait compte, mais malheureusement, il n'en fut rien. M FORTEAU, commissaire enquêteur de la seconde enquête publique concluait que le dossier présenté était similaire à celui de l'enquête publique effectuée en 2014 et qu'elle ne permettait toujours pas de répondre aux interrogations du public concernant les problématiques de circulation, de stationnement et de pollutions (sonores et atmosphériques). Il précisait que l'étude devait porter simultanément sur le projet d'équipement culturel et sportif et sur le parking afférant au complexe.

Le commissaire émettait le 15/01/2016 un avis défavorable pour non-respect de l'article L 122-1-II du code de l'environnement et par conséquent une information incomplète de la population.

Malgré les avis des deux Commissaires enquêteurs, Chartres Métropole persiste à vouloir imbriquer l'équipement culturel et sportif au sein du projet urbanistique du « pôle gare ».

Ainsi, dans ce contexte, Chartres Métropole dépose un nouveau permis de construire le 3 mars 2017. Il sera délivré par la mairie de Chartres le 10 juillet 2017. Le bâtiment est identique, seule la capacité de la jauge diffère en version « grand spectacle » :

<b>CAPACITE</b>	<b>1<sup>er</sup> Projet</b>	<b>2<sup>ème</sup> Projet</b>	<b>3<sup>ème</sup> Projet</b>
Configuration Handball	<b>3810 places</b>	<b>3810 places</b>	<b>3810 places</b>
Configuration Basketball	<b>4037 places</b>	<b>4037 places</b>	<b>4037 places</b>
Configuration spectacle assis peine jauge	<b>3422 places</b>	<b>3422 places</b>	<b>3390 places</b>
Configuration spectacle assis/debout	<b>5880 places</b>	<b>5880 places</b>	<b>4198 places</b>

L'objectif clairement affiché est de passer en dessous du seuil des 5 000 places et ainsi, éviter l'étude d'impact et l'enquête publique.

### La procédure contentieuse engagée par l'Association

Le 07 septembre 2017, l'Association entame une procédure de recours gracieux auprès de la mairie pour annulation de l'arrêté accordant le permis de construire aux motifs de :

- Une instruction simplifiée, sans étude d'impact alors même que par arrêté en date du 8 septembre 2016, le préfet de région déclarait que le projet d'équipement culturel et sportif, situé sur la commune de Chartres, d'une capacité d'accueil supérieure à 4037 places devait être soumis à étude d'impact en application de la section première du chapitre II du titre II du livre premier du Code de l'Environnement. Ce permis avait donc été délivré au mépris de l'Autorité Environnementale et des citoyens.
- Non-respect de l'Article L122-1 du Code de l'Environnement : « lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, ouvrages ou autres installations dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité ».
- Cloisonnement des études afin de scinder les effets néfastes de l'ensemble du projet sur l'environnement en termes de bruits et de pollutions
- Aucune garantie d'une non utilisation de la fosse dans son intégralité, une fois le bâtiment construit, avec autorisation d'une nouvelle commission de sécurité, permettant ainsi d'obtenir une capacité maximale de 6000 personnes.
- Non prise en compte des prescriptions émises par la sous-commission départementale de la Préfecture Eure et Loir en date du 9 novembre 2015 notamment pour les motifs suivants :
  - o sécurisation de la phase chantier
  - o prévision d'un plan de gestion du trafic et du stationnement, en phase transitoire en l'attente de la livraison du parking du pôle gare, et en phase exceptionnelle d'affluence.
- Non prise en compte des nuisances et de la pollution générée par le projet.
- Rappel de notre demande vers un site plus adapté.

Le 7 novembre 2017, la mairie ayant rejeté notre demande de recours gracieux, l'Association a été contrainte d'engager une action en justice afin de faire respecter la loi et tenter de protéger les riverains de l'ensemble du projet, notamment vis-à-vis du centre culturel et sportif qui contribue à accroître la circulation et les besoins de stationnement dans un quartier déjà saturé. Ainsi, en janvier 2018, l'Association dépose deux recours : le premier en référé concernant

une demande de suspension des travaux, le second, au fond, concernant l'annulation du permis de construire au motif d'illégalité.

Après instruction du dossier, le Tribunal Administratif d'Orléans ordonne le 08 février 2018 la suspension des travaux et décide d'instruire au fond, la décision d'annulation du permis de construire.

Le 9 octobre 2018, Chartres Métropole dépose un mémoire en défense accompagné d'une étude environnementale datée de septembre 2018 et d'une demande de PC modificatif qui entrainera une enquête publique.

### Les avis de l'autorité environnementale

L'autorité environnementale, sollicitée à trois reprises dans le cadre de ce projet, concluait le 14 mars 2014 que « l'analyse en termes de bruit et de qualité de l'air est perfectible ». Dans son avis du 16 octobre 2015, l'autorité environnementale soulignait la similarité des études environnementales et concluait que les remarques et observations émises lors de la première étude était toujours d'actualité.

Le 23 novembre 2018, l'Autorité environnementale émet de nouveau des réserves et recommande de retravailler plus précisément les hypothèses d'étude de trafic de manière à **ne pas sous-estimer le trafic supplémentaire généré par l'exploitation du centre culturel et sportif**. De même l'Autorité environnementale recommande de retravailler d'une part, les modélisations du bruit en prenant en compte **l'impact du projet sur la totalité des voies de circulation sur lesquelles débouchera le trafic qu'il générera, ainsi que ses effets cumulés avec le pôle multimodal et la gare routière**, et d'autre part d'en tirer toutes les conséquences en termes de mesures d'atténuation.

La construction du centre culturel et sportif émane de la volonté de la collectivité de Chartres de répondre à un besoin important de disposer d'une salle de sport et de culture pouvant accueillir 6 000 personnes. Le choix de l'implantation en centre-ville, jouxtant la gare, mutualisant ainsi les offres de stationnement d'un parking initialement prévu de 2 800 places, offrait un rayonnement à la ville de Chartres et permettait de redynamiser le quartier gare. Il convient de rappeler qu'initialement, le projet « pôle gare » avait pour vocation de fluidifier la circulation devant la gare...

Après bien des péripéties et de multiples complications du fait du site restreint choisi pour l'implantation, le centre culturel et sportif s'est vu amputé de près de 1500 places et le parking, du fait de réseaux et de nappes phréatiques a lui aussi revu sa capacité d'accueil à la baisse : de 2800 places, il passe aujourd'hui à 1200 places. Néanmoins, malgré l'intérêt moindre des structures pour la ville et son rayonnement en termes de capacité, le coût de construction augmente de façon très significative : de 30 millions d'euros annoncés en 2018, il

passé aujourd'hui à 47 millions ! N'en déplaise aux fervents défenseurs du projet, 47 millions d'euros pour une programmation annoncée de 5 grands spectacles par an et une dizaine de spectacles de moyenne fréquentation, cela coûte cher à la collectivité. A titre de comparaison, la ville de Rennes, a opté pour la construction d'un édifice similaire à l'EPCS de Chartres pour un coût de 17 millions d'euros.

L'Association, qui rappelons le, n'est pas opposée à ce que la ville se dote d'un équipement répondant aux besoins des sportifs et des habitants de l'agglomération, déplore le choix de l'implantation de l'EPCS sur le site du « pôle gare ». L'étude d'impact, émise en septembre 2018 traduit des insuffisances en termes de stationnement, une augmentation de la circulation, des nuisances sonores et de la pollution atmosphérique. Il est permis de noter également une analyse du trafic routier insuffisante.

#### Quelques aberrations issues de l'étude sont à souligner.

Avant tout, l'Association s'étonne que différentes études soient mises à disposition du public. Le document mis en ligne est daté de juillet 2018, alors que celui qui est mis à disposition du public au guichet unique de la ville de Chartres est daté de septembre 2018. Il n'y aurait que les dates qui différencieraient cela n'aurait peut-être pas beaucoup d'incidences mais le fait est, qu'il y a une différence au niveau du contenu et du nombre de pages. Ce fait pourrait relever d'un vice de forme !

Dans un second temps, l'Association réitère son inquiétude quant à la capacité réelle du complexe culturel et sportif après travaux. Inquiétude renforcée par le coût important de la construction de l'édifice. Pourquoi investir autant pour si peu ! Quelle est la garantie, une fois le bâtiment construit, que la capacité d'accueil ne sera pas augmentée puisque, au niveau technique, il suffit de modifier l'implantation de la scène ? Ce point sensible a d'ailleurs interpellé la Juge du Tribunal Administratif d'Orléans qui, lors de l'audience, n'a pas manqué de questionner le représentant de CHARTRES Métropole à ce sujet. Ce dernier fut bien en peine de la convaincre du contraire car sur les plans il n'y avait aucun changement. Le seul argument avancé concernait la taille des issues de secours qui aurait été réduite.

La troisième mouture du permis de construire de l'équipement culturel et sportif, accompagné de l'étude d'impact de septembre 2018, laisse encore apparaître des insuffisances. L'Association déplore encore une fois, que l'étude d'impact n'ait pas porté sur l'ensemble du projet « pôle gare » car d'autres éléments se greffent aux problématiques engendrées par l'EPCS, mais sont ignorées.

Ainsi, en termes de stationnement, l'Association estime que les besoins sont minorés et que les tentatives de solutions alternatives demandées par l'Autorité environnementale sont inexactes.

En ce qui concerne les besoins en stationnement, la réalisation d'un complexe sportif et culturel au sein du pôle gare de Chartres d'une capacité maximale affichée de 4198 places en configuration spectacle induit la problématique de son accessibilité par les spectateurs ; cet équipement situé en centre-ville de Chartres, d'intérêt communautaire, sera certes accessible à pied du centre-ville mais surtout en voiture pour la plus grande partie des habitants du territoire de Chartres Métropole dont la population est égale à 135000 habitants.

Chartres Métropole est composée de 66 communes situées dans un rayon de 20 km autour de la Cathédrale. La population de la partie centrale de la Ville ainsi que celle du quartier est de Mainvilliers, situé près de la gare, dont les habitants pourront se rendre à pied au complexe sportif et culturel, serait d'environ 10000 habitants, soit moins de 8% de la population de Chartres Métropole.

L'étude environnementale et le mémoire en défense indiquent que pour accéder à la salle de spectacles une grande partie des déplacements s'effectueront à pied et que l'accès en voiture sera limité et les besoins en stationnement sont suffisants. Dans ces documents il est indiqué également que les transports en commun (train, bus urbains et périurbains, cars « Rémi » ) seront utilisés par les habitants.

Ces affirmations, après analyse, ne correspondent pas à la réalité et à la situation future de l'exploitation de ce complexe sportif et culturel. (voir les courriers postés sur le site du commissaire enquêteur : les personnes plébiscitent la possibilité de stationner à côté du complexe).

Chartres Métropole estime que les besoins en stationnement sont faibles, même lors des spectacles à forte influence (900 places selon étude d'impact) parce que seulement 65% des spectateurs viendront en voiture (étude d'impact p181 §5.3.3.2.2) les autres se déplaceront à pied, en vélo, en train, en bus ... Il s'agit certainement ici d'un vœu pieu du maître d'ouvrage ! L'étude d'impact précise que seulement 5% des habitants utilisent les transports en commun (p 85 de l'étude d'impact) ce qui représente peu d'utilisateurs. L'étude démontre aussi que 590 spectateurs utiliseront les transports en commun (p 187) sur quelles bases s'appuie-t-elle ? Si l'emplacement de l'équipement culturel et sportif se situe à proximité de la gare SNCF et de la gare routière, ce n'est pas pour autant que les transports sont assurés la nuit ! Aujourd'hui, la majorité des transports en commun s'arrête aux alentours de 20h. (Cette absence de transport sera d'ailleurs revue dans le paragraphe des nuisances sonores). Pour rappel les horaires des événements qui se dérouleront au sein de l'EPCS sont prévus entre 19h et 23h.

Alors comment se déplaceront les habitants de l'agglomération situés à 20 km de l'EPCS non desservi par les transports en commun sinon avec leur véhicule ?

L'Association déplore la minimisation des besoins en stationnement dans l'étude d'impact car d'autres projets, d'autres structures au sein du pôle gare auront besoin de stationnement. Par exemple, nous pouvons citer une structure appelée le « OFF » (il s'agit du réaménagement de l'ancien cinéma « l'ABC » réhabilité en théâtre à 50 m de la gare ; permis de construire n° 0280851700034) :

➤ Configuration de trois salles pour un total de 694 fauteuils :

Salle 1 : 191 places

Salle 2 : 315 places

Salle 3 : 88 places

Si l'on reprend la base de calcul de l'étude d'impact : une voiture pour trois personnes, si l'on s'en tient aux vœux exprimés (2 spectacles tous les soirs), il faut ajouter une bonne centaine de véhicules supplémentaires dans le parking dit du « pôle gare ».

Alors nous pouvons conclure que lors des manifestations de grande envergure, un millier de places seraient nécessaires, au minimum.

Si l'on revient à l'étude d'impact de la ZAC Pôle Gare de 2013, le parking de la gare avait sa propre destination, dont le remplacement du parking EFFIA qui sera amené à disparaître mais qui figure dans les éventualités de la mairie comme un moyen de substitution :

Hypothèse	Journée	soir	Semaine	Week end
<b>PROGRAMME DE BASE</b>				
Remplacement parking EFFIA	389	100	389	100
SNCF/RFF	290	100	290	100
Activités tertiaires	200	0	200	0
Etablissements hôteliers	50	80	50	90
Location de voitures	30	90	50	90
Autres stationnements / Commerces	300	100	300	300
<b>TOTAL BASE ARRONDI</b>	<b>1300</b>	<b>500</b>	<b>1400</b>	<b>700</b>
<b>PROGRAMME DE VALORISATION</b>				
EPCS	0	1575	100	1600
Logements	100	200	75	200
<b>TOTAL VALORISATION ARRONDI</b>	<b>100</b>	<b>1800</b>	<b>175</b>	<b>1800</b>
<b>Total GENERAL ARRONDI</b>	<b>1400</b>	<b>2300</b>	<b>1575</b>	<b>2500</b>

Sans même faire de calcul par rapport au besoin de l'EPCC, en se tenant juste au total général arrondi, l'on se rend compte que le parking est sous dimensionné.

En ce qui concerne, les offres de stationnement, l'étude d'impact et le permis indique un « potentiel » mais ce dernier s'avère déjà à saturation :

Page 89 :

existence de trois espaces de stationnement en ouvrage (parcotrain, parking Cathédrale et parking République) d'une capacité totale de 1440 places :

- parcotrain actuel de 363 places détruit à terme, ne doit donc pas être pris en compte dans ce calcul ;
- parking Cathédrale : 358 places, mais pas de potentiel en soirée lors des spectacles ;
- Parking République : 700 places (actuellement non ouvert au public et sa capacité réelle est de 600 places) ; en outre ce parking appartient au Conseil Départemental et nécessite des travaux de mises aux normes et il devrait être utilisé par les agents du nouveau pôle administratif qui devrait être mise en service en septembre 2019.

Les autres espaces de stationnement en ouvrage représentent 1750 places de stationnement :

- Parking cœur de ville : 1123 places ; ce parking est utilisé au niveau de la place des Epars par les riverains, en soirée ce parking peut être utilisé par les spectateurs du Théâtre de Chartres (600 fauteuils) et du cinéma « les enfants du Paradis » (11 salles pour 2649 fauteuils) ; en outre, dans ce parking de nombreuses places ont été amodiées par la ville ; en final, le nombre de places disponibles est bien inférieure à celui envisagé dans l'étude environnementale.
- Parking de l'hôtel de ville (place des Halles) : 418 places ; parking très utilisé en journée et le soir par les riverains donc très peu de places disponibles.
- Parking Grand Faubourg : 163 places ; utilisés en soirée par les riverains et réservé aux abonnés.
- Parking monoprix : 48 places ; peu accessible, situé dans une rue piétonne.

En surface, l'offre de stationnement cumulée sur Chartres et Mainvilliers est de 553 places (413+140), mais comme l'indique l'enquête réalisée les places disponibles sont inexistantes.

L'association conclut alors, que les parkings existants, plébiscités dans l'étude d'impact ne pourront pas absorber le flux des véhicules des spectateurs



**Au-delà du stationnement, la gestion du trafic n'est pas correctement analysée.**

L'étude se base sur des hypothèses d'évolution du trafic qui prend en compte seulement la construction de logements, extérieurs au secteur de la ZAC « pôle gare ». Ainsi, les îlots anciens SERNAM situés rue Nicole, rue Saint Jean (en cours de construction ou à venir), rue Félibien, en remplacement du parking EIFFAGE, ne sont pas comptabilisés. Ils représentent pourtant une surface habitable de 26 000 à 32 500m<sup>2</sup>, soit un potentiel de 350 à 400 logements (étude d'impact ZAC Pôle gare de novembre 2013, page 31, § 1.2.2.1). Le modèle d'évolution de la circulation utilisé pose donc questionnement : comment affirmer que, de 2025 à 2035, la circulation dans le secteur du pôle gare évoluera de 0% puisque de nombreuses résidences verront le jour, tel que le souhaite la mairie au vu d'une densification maximum du secteur ?

De même, il est rappelé en page 25 de l'étude d'impact de 2013 concernant la ZAC Pôle gare, les enjeux du projet : §1.1 : « Le quartier présente des dysfonctionnements urbains majeurs liés aux mauvaises conditions de circulations aux abords de la gare, notamment aux heures de pointes, et à une rupture dans le tissu urbain, marquée par l'emprise des voies ferrées ».

« En lien avec les objectifs forts du Plan de Déplacement Urbain de Chartres Métropole, d'augmenter la part modale des transports en commun au dépend de la voiture particulière, une restructuration du Pôle d'Echange Multimodal (PEM) de Chartres est prévue. Le projet prévu pour le PEM vise à le rendre plus attractif et plus efficace afin d'augmenter l'intermodalité, notamment entre les trains ou les cars du Conseil Régional et les bus de l'agglomération ».

Or, l'étude d'impact démontre au contraire, que l'installation du EPCS conduira à une augmentation de la circulation, accompagnée des difficultés croissantes en termes de fluidité.

Certains secteurs se trouveraient proches de la saturation :

Page 181 de l'étude d'impact, § « les résultats de la modélisation :

L'impact du projet est en revanche bien plus marqué localement :

En 2035 : le programme est achevé et génère beaucoup de trafic accueilli par la voirie locale. Il accentue quelques points durs actuels comme le carrefour « rue Lagarde X RN23 », mais la plupart des difficultés observées le sont aussi dans le scénario référence comme le carrefour « boulevard Péguy X rue de la Couronne » ou place des Epars ]...[Si la rue du Faubourg Saint Jean, dont le profil est élargi (est-ce possible ?) en situation projetée, peut accueillir ce flux supplémentaire, ce n'est pas le cas du pont Casanova, prévu à une seule voie actuellement dans le sens nord vers le sud, sens le plus chargé ».

§ 5.3.3.2.2 page 181 : « Sur un événement majeur, la rue Danièle CASANOVA serait amenée à absorber un trafic supplémentaire de 60% par rapport à l'heure de pointe »

Enfin, au niveau des nuisances sonores et atmosphériques. L'Association ne peut accepter des affirmations telles que : « l'EPCS servira d'écran phonique aux habitants du secteur par rapport aux voies ferrées ». Cette affirmation ressemble davantage à une provocation au regard de la voie nouvelle et du carrefour de celle-ci sur la rue Danièle CASANOVA. Les trains ne circulant pas la nuit, le quartier ne ressent pas la nécessité d'avoir un complexe culturel et sportif pour faire écran ! Par contre, il est manifeste que la voie nouvelle apportera son lot de perturbations et de nuisances aux riverains de la rue du chemin de fer !

➤ **Le bruit et les vibrations** : absence d'étude d'impact sur les nuisances émanant des bruits et vibrations de l'EPCS : demande effectuée précédemment lors de notre recours gracieux de 2017. De plus l'association ne relève aucun renseignement concernant l'isolement acoustique de cet ouvrage.

- Article R 571-27 du code de l'environnement (modifié par décret n° 2017-1244 du 7 août 2017, article 2) : L'exploitant, le producteur, le diffuseur qui dans le cadre d'un contrat a reçu la responsabilité de la sécurité du public, le responsable légal du lieu ouvert au public ou recevant du public, clos ou ouvert, accueillant à titre habituel des activités de diffusion de sons amplifiés, ou le responsable d'un festival, est tenu d'établir une étude d'impact des nuisances sonores. En effet, à défaut d'une conception maîtrisée, les sons et vibrations peuvent portées atteinte à la santé et au bien-être des riverains (voir plaintes riverains de Bercy). Des isolements acoustiques doivent être définis avant toute réalisation, afin que les concepteurs puissent en tenir compte dans la mise en œuvre des matériaux. L'EPCS n'ayant pas la vocation d'accueillir des duos ou concertistes de musiques de chambre, le problème et les inquiétudes subsistent. Lors d'un courrier du date du 9 mai 2017, l'association demandait cette étude d'impact concernant les nuisances sonores de l'EPCS, elle n'a jamais obtenu de réponse de Chartres Métropole.

➤ **Les bruits de chantier**

Les bruits de chantiers : en page 147 de l'étude d'impact, il est précisé que « certains travaux pourront être exécutés de nuit si la tenue des délais de réalisation le nécessite où s'il s'agit de travaux ne pouvant être réalisés le jour. Dans ces cas-là, toutes les autorisations nécessaires devront obligatoirement être obtenues et les riverains seront systématiquement informés ».

Si l'association peut comprendre que des dérogations exceptionnelles soient accordées par rapport aux contraintes techniques du site (piliers de la future passerelle avec les obligations liées au trafic de la SNCF), elle ne peut accepter que le respect des délais devienne une fatalité exigeant une demande de dérogation exceptionnelle.

➤ L'étude de la pollution :

L'étude démontre un accroissement de la circulation, mais un taux de pollution qui demeure faible en raison des « améliorations technologiques des moteurs » (page 216, §5.5.4).

Or, compte tenu de l'accroissement et de la concentration de la circulation de nouveaux véhicules et de bus au niveau du Pôle Gare, il est à craindre que les particules issues de leurs pots d'échappement seront beaucoup plus importantes pendant une longue période, aggravant ainsi la qualité de l'air avant tout changement complet des équipements moteurs de la flotte automobile actuellement utilisée. De même, les extractions des systèmes de climatisation de l'équipement culturel et sportif, voire des autres constructions, ne viendront qu'amplifier la pollution.

Cette augmentation de la pollution est contraire aux dispositions du PDU de Chartres et du schéma Régional du Climat, de l'air et de l'Energie.

En conclusion, si l'Association reconnaît une étude plus détaillée que les deux précédentes, elle ne peut souscrire aux affirmations énoncées selon laquelle « l'étude d'impact ne met en évidence aucune difficulté particulière pour mener à bien le projet en cause qui prend en considération les conséquences que ce dernier emportera sur l'environnement ».

Dans ces conditions, l'Association juge que cette étude d'impact reste à nouveau insuffisante et partielle et que ce projet est de nature à porter atteinte à la qualité de vie des riverains.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le commissaire enquêteur, l'expression de mes salutations distinguées.

La Présidente de l'Association

Soline GIRARD

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Soline Girard', written over a horizontal line.