



PREFET DE LA REGION PAYS DE LA LOIRE

Nantes, le 31 DEC 2013

DIRECTION REGIONALE DE L'ENVIRONNEMENT,
DE L'AMENAGEMENT ET DU LOGEMENT

Service SCTE/DEE
Affaire suivie par : Bénédicte CRETIN
Tél. 02 72 74 74 60
Courriel benedicte.cretin@developpement-durable.gouv.fr

Monsieur le Ministre,

Par courrier reçu le 31 octobre 2013, vous avez déposé un recours administratif contre l'arrêté du 27 septembre 2013 portant décision de soumettre à étude d'impact le projet de liaison de substitution entre la RD20 ouest et la RD24 sud sur la commune de la Chapelle Rainsouin.

Par la présente et après examen de votre courrier, j'ai le regret de vous faire savoir que je ne donne pas une suite favorable à votre recours et maintiens la décision initiale (arrêté SGAR / DREAL du 27 septembre 2013, copie jointe).

Les arguments qui fondent ma décision sont développés ci-après.

J'ai pris bonne note du fait que vous ne remettiez pas en cause le bien-fondé de la demande de réalisation d'une étude d'impact pour le projet de liaison entre les routes départementales 20 ouest et 24 sud.

Cependant, vous indiquez dans votre courrier de recours que le 3ème considérant de l'arrêté remet en cause l'opportunité et la fonctionnalité du projet et excède le périmètre des prescriptions qu'est fondée à prendre en compte l'autorité environnementale. Vous indiquez également que les problématiques de police de circulation n'entrent pas dans le champ des impacts affectant l'environnement ou la santé.

Monsieur Jean ARTHUIS
Ancien ministre
Sénateur de la Mayenne
Président du conseil général de Mayenne
Hôtel du département
39 rue de Mazagrاند
BP 1429
53014 LAVAL Cedex

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement des Pays de la Loire
5 rue Françoise Giroud – CS 16326 – 44 263 Nantes Cédex 2
Téléphone : 02.72.74.73.00 – Fax : 02.72.74.73.09
Courriel : DREAL-Pays-de-la-Loire@developpement-durable.gouv.fr
Site internet : <http://www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr>

Pour rappel, ce considérant était rédigé de la façon suivante :

« Considérant cependant que le report de circulation qu'engendre le projet sur la RD 24 pourrait entraîner une insécurité routière à l'entrée du bourg de la Chapelle-Rainsouin (manque de visibilité au niveau du cimetière, rétrécissement de la chaussée au niveau de l'église et rayon de giration très serré pour reprendre la RD 20 en direction d'Evron à l'Est de la Chapelle-Rainsouin) et qu'il convient d'apprécier de façon globale les problématiques de circulation sur la commune en lien avec une éventuelle extension par un barreau RD24/RD20 en direction d'Evron ; »

Alors même que le formulaire transmis met bien en avant l'objectif de sécurité routière pour ce projet, ce dernier ne semble y répondre que partiellement, voire serait susceptible de déporter les difficultés actuelles constatées. Ainsi, le troisième considérant traduit que le projet retenu, dans son tracé actuel, en engendrant un report de circulation - notamment de poids lourds - de la RD 20 à la RD 24, est susceptible d'engendrer de l'insécurité routière à l'entrée du bourg de la Chapelle-Rainsouin.

Ce faisant, l'autorité environnementale est fondée à transcrire ce risque d'impact dans un considérant, car l'étude d'impact a bien vocation à approfondir cet effet indirect potentiel du projet. C'est bien là le sens du considérant qui n'aborde pas l'impact comme une certitude mais qui expose la nécessité d'étudier cet impact indirect pressenti d'insécurité routière via la réalisation d'une étude d'impact. Je rappelle en outre que l'article R. 122-4 II 3° du code de l'environnement intègre l'enjeu de sécurité aux thématiques à étudier dans le cadre d'une étude d'impact :

« l'étude d'impact présente une analyse des effets négatifs et positifs, directs et indirects, temporaires (y compris pendant la phase des travaux) et permanents, à court, moyen et long terme, du projet sur l'environnement, en particulier sur les éléments énumérés au 2° et sur la consommation énergétique, la commodité du voisinage (bruits, vibrations, odeurs, émissions lumineuses), l'hygiène, la santé, la sécurité, la salubrité publique ainsi que l'addition et l'interaction de ces effets entre eux ».

Un tel projet se doit par ailleurs de résulter d'une analyse complète, dans un périmètre pertinent, de l'ensemble des trafics et de leurs évolutions, sur l'ensemble des axes (études des flux, données prospectives, mouvements origines-destinations, etc.) permettant de définir différents scénarios susceptibles de répondre aux problèmes ainsi identifiés, d'en analyser les impacts respectifs et de choisir in fine la meilleure variante. C'est bien là tout le sens de l'étude d'impact demandée, qui a donc vocation à présenter une analyse précise de variantes, dans un périmètre d'étude à justifier.

Ainsi, la formulation dudit considérant me semble répondre aux thématiques environnementales et de santé humaine sur lesquelles l'autorité environnementale est fondée à se prononcer.

Les services de la DREAL sont à votre disposition pour répondre aux questions particulières qui pourraient se poser lors d'élaboration de votre étude.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de ma considération très distinguée, *et bien cordiale.*



Christian de LAVERNÉE

