



PREFET DE LA REGION PAYS DE LA LOIRE

Direction régionale de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement des Pays de la Loire

Nantes, le

**22 OCT. 2013**

**AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE**  
**Contournement nord de Château-Gontier – liaison RD 20**

**Conseil général de la Mayenne**

**Département de la Mayenne**

En application de la directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement et du décret n° 2009-496 du 30 avril 2009, relatif à l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement, le projet de contournement nord de Château-Gontier en Mayenne est soumis à l'avis de l'autorité environnementale, conformément aux articles L.122-1 et R.122-1 du code de l'environnement.

L'avis qui suit porte sur la qualité de l'étude d'impact du projet d'aménagement d'une liaison entre la RD 1 à l'est, et la RN 162 à l'ouest, sur le territoire des communes de Château-Gontier Bazouges, Loigné sur Mayenne et Fromentières, et sur la prise en compte de l'environnement par ce projet.

Il ne préjuge pas de la décision finale, ni des éventuelles prescriptions environnementales associées à une autorisation qui seront apportées ultérieurement.

**1 - Présentation du projet**

Le projet consiste à réaliser une voie nouvelle de contournement entre la RN 162 (Laval-Angers) et la RD 1 (route de Loigné sur Mayenne), pour 2900 mètres de section courante, avec création d'un carrefour giratoire à ses deux extrémités.

Il doit contribuer au désenclavement de l'est mayennais en facilitant le transit entre la RN 12 et le nord du Maine et Loire d'une part, et d'autre part faciliter les échanges est-ouest dans l'agglomération en complétant le contournement de Château-Gontier par le nord.

Il se prolonge à partir de la RN 162 par un barreau de liaison vers la RD 152 (route de Fromentières), sur 925 mètres en aménagement neuf et 275 mètres en aménagement sur place.

Il sera complété par le recalibrage de la RD 1 sur 520 mètres entre le nouveau carrefour giratoire et le carrefour giratoire existant desservant la zone industrielle nord de Château-Gontier.

Le projet comprend également :

- la création de deux ouvrages d'art (un viaduc de plus de 300 mètres sur la Mayenne et un ouvrage hydraulique d'environ 50 mètres sur le ruisseau du Bouillon),
- le rétablissement des liaisons avec la RD 112 (route de Saint Sulpice) à proximité du ruisseau du Bouillon,
- le remplacement de deux lignes électriques aériennes 90 kV par deux liaisons souterraines sur le franchissement de la Mayenne,
- l'intégration de cheminements doux avec raccordement au chemin de halage de la rivière Mayenne.

La nouvelle infrastructure sera une route bidirectionnelle, classée comme route départementale de 1ère catégorie.

## **2 - Principaux enjeux identifiés par l'autorité environnementale**

Le projet de contournement nord de Château-Gontier prévoit un ouvrage important de franchissement de la Mayenne, sur un secteur concerné à la fois par un plan de prévention du risque inondation, un périmètre de captage d'eau potable (Mirwault), et un secteur sensible au titre des zones humides.

Un second franchissement est prévu sur le ruisseau du Bouillon, dont il convient de ne pas perturber les caractéristiques hydrauliques.

Enfin, le tracé du projet de contournement traverse des secteurs d'habitats d'intérêt, abritant une biodiversité notable.

Ainsi les enjeux identifiés par l'autorité environnementale concernent prioritairement la préservation des propriétés hydrauliques des cours d'eau traversés, la préservation de la ressource en eau, ainsi que la préservation des milieux naturels et espèces présentes, des zones humides, et l'environnement humain (paysage, bruit, en particulier).

### **3 - Qualité du dossier**

#### **3.1- État initial**

Un état initial doit présenter une analyse de l'état de référence et de ses évolutions, de manière à dégager les principaux enjeux à prendre en compte dans l'examen des impacts du projet sur l'environnement.

Sur l'ensemble des thématiques, l'état initial présente sous forme cartographique au sein de l'aire d'étude le résultat de la collecte des informations et des investigations de terrain.

Il décrit le contexte topographique et le réseau hydrographique dense du secteur, avec notamment la rivière Mayenne, qui présente deux écluses ((La Roche du Maine et Mirvault), deux ruisseaux affluents en rive gauche entre les deux écluses, et cinq ruisseaux en rive droite, dont en particulier le ruisseau du Bouillon que le projet doit franchir.

L'état initial localise les aires de captage d'eau potable de la Roche et de Mirvault, et leurs périmètres de protection, ainsi que la zone inondable déterminée par le PPRI de la rivière Mayenne.

Il souligne l'enjeu porté par le franchissement de la Mayenne, lié à la sensibilité hydrologique et hydraulique de la vallée de la rivière (navigation et écluses, zone naturelle d'expansion des crues, zone d'aléas délimitée par le PPRI), à la protection de la ressource d'alimentation en eau potable, à la sensibilité des milieux aquatiques aux pollutions et aux aménagements, en accord avec les objectifs du SAGE Mayenne.

L'état initial identifie les sites d'intérêt communautaire les plus proches (situés entre 11 et 24 km de l'aire d'étude), et les zones naturelles d'intérêt faunistique et floristique situées entre 6 et 7 km de la zone d'étude, à l'exception de celle de la sablière de Malabry qui présente un intérêt ornithologique et se trouve à 800 m.

Il dresse l'inventaire, avec de nombreuses photographies, des grands ensembles paysagers, des habitats rencontrés sur l'aire d'étude, permettant d'évaluer l'intérêt des milieux naturels ainsi que celui des espèces qui les utilisent. Sur cette base, il localise les secteurs les plus remarquables, et les enjeux écologiques successivement des plaines agricoles et bocagères, des vallées (de la Mayenne et du Bouillon en particulier), des milieux boisés, des milieux bocagers à haies denses, et des milieux urbains. Il identifie ainsi une sensibilité particulière sur la vallée de la Mayenne et sur celle du Bouillon, ainsi que quelques habitats d'intérêt écologique très localisés.

Des investigations spécifiques permettent de mettre en évidence des habitats et espèces au sein du fuseau centré sur la variante retenue, accompagnée de tableaux synthétiques et de nombreux documents cartographiques et photographiques, aussi bien pour les habitats naturels et la flore que pour la faune.

Elles sont complétées par un bilan de délimitation des zones humides par sondage pédologique et l'analyse de leur fonctionnalité.

Sur le volet acoustique, une campagne de mesure de l'environnement sonore ambiant en 11 points de la zone d'étude, notamment au droit des secteurs habités qui seraient concernés par le projet, conduit à qualifier l'ambiance sonore de la zone d'étude de modérée.

Enfin l'état initial identifie les sensibilités paysagères majeures (vallée de la Mayenne, vallée du Bouillon, structuration des paysages par les cours d'eau secondaires) et les vues remarquables (depuis la vallée de la Mayenne, le chemin de halage, les abords de la vallée du Bouillon, et le plateau agricole nord de la zone d'étude), en proposant une cartographie et de nombreuses vues photographiques.

Une carte de synthèse des enjeux environnementaux est également intégrée au dossier.

### **3.2- Analyse des effets du projet sur l'environnement et mesures pour supprimer, réduire et, le cas échéant, compenser**

L'étude présente une analyse des effets négatifs et positifs, directs et indirects, temporaires (y compris en phase travaux) et permanents du projet sur l'environnement, et pour chaque item, lorsque aucune solution d'évitement n'a pu être trouvée, l'exposé des mesures de réduction, le cas échéant de compensation prévues.

Le projet présente une grande majorité de son linéaire en déblai, et de plus, le choix du type d'ouvrages pour les franchissements de la rivière Mayenne et du ruisseau du Bouillon limitera les terrassements lourds en remblai dans les vallées, bien que certains soient nécessaires de part et d'autre des ouvrages pour les raccorder au terrain naturel.

Le dossier indique sommairement les solutions prévues de mise en dépôt, réutilisation, valorisation, des volumes excédentaires de matériaux de plus de 300 000 m<sup>3</sup>. Les impacts de ces différentes solutions constituent des effets indirects du projet routier : ils devraient être intégrés au stade de la présente étude.

Au titre des eaux superficielles, l'effet majeur est celui du franchissement de la rivière Mayenne et celui du ruisseau du Bouillon.

Le franchissement de la Mayenne sera assuré par un ouvrage de type viaduc dont la définition et la conception feront l'objet d'un concours d'architecture. Le programme de cadrage du concours prévoit des prescriptions minimales parmi lesquelles :

- impacts hydrauliques nuls en régime courant,
- les 2 piles ne pouvant se situer ailleurs qu'à l'intérieur de la zone inondable, de part et d'autre du cours d'eau, elles ne devront en crue modifier qu'à la marge (qqes cm) la ligne d'eau amont sur un faible linéaire, ne remettant pas en cause la zone d'expansion des crues précisée dans le PPRI.

Pour le franchissement du ruisseau du Bouillon, le dimensionnement large de l'ouvrage doit permettre de n'engendrer aucun impact hydraulique. Cependant, il est indiqué que l'emprise de la route conduira à une perte du champ d'expansion des crues du ruisseau ; la superficie soustraite à ce champ d'expansion restant limitée, elle se traduirait par un impact réduit.

Par ailleurs, les mesures sont présentées pour éviter les pollutions chroniques, accidentelles, saisonnières, en fonctionnement et en phase chantier, susceptibles de toucher la qualité des eaux par impact du rejet des eaux de la plate-forme routière, en particulier au regard du contexte piscicole de la Mayenne et du périmètre de protection dit « sensible » du captage de Mirwault, traversé par le projet sur une longueur globale d'environ 600 mètres. Ces mesures concernent notamment les dispositifs de collecte et de traitement des eaux pluviales, les bassins d'écrêtement permettant le piégeage d'une éventuelle pollution accidentelle, les bassins de rétention de la pollution chronique par décantation et par rétention des flottants, et pour la phase chantier les bassins de décantation temporaire des flux polluants, et l'isolation hydraulique des installations. Il conviendra d'être vigilant sur leur bonne mise en œuvre, et d'établir un plan d'alerte pour éviter tout risque de dysfonctionnement sur la station d'eau potable de Mirwault.

L'étude précise également que la réalisation des piles du viaduc sur la Mayenne pourrait éventuellement induire la destruction d'une surface limitée de zones humides, et que le maître d'ouvrage s'engage le cas échéant à les reconstituer à proximité.

Le projet se situe à l'écart des sites Natura 2000 les plus proches. L'étude comporte une analyse de ses incidences sur les espèces et habitats d'intérêt communautaire, relevant en particulier celles sur le Grand Capricorne, des amphibiens et des reptiles, et propose des mesures de déplacement, qui seront détaillées dans le cadre d'un dossier de dérogation à la destruction d'espèces et d'habitats d'espèces protégés, ainsi que la plantation de haies aux abords de la future voie.

Elle est complétée par une analyse des impacts sur des habitats naturels particuliers. Des tableaux décrivent ensuite par catégories les mesures susceptibles de les éviter, les supprimer, ou les compenser, ainsi que les moyens d'accompagnement et de suivi.

L'étude acoustique a conduit à identifier que les seuils réglementaires sont dépassés uniquement sur la façade de l'habitation du lieu-dit « Champagne-Frézeau » (niveaux sonores de 66,5 dB(A) en période diurne et 57,5 dB(A) en période nocturne) et à proposer un traitement sur le bâti avec un isolement acoustique réglementaire de 30 dB(A).

Par ailleurs, il sera mis en place des dispositifs de protection à la source de type butte de terre pour limiter la propagation sonore au niveau de « Champagne-l'Abbé », de la « Marchellière », le « Grand Auteux », la « Gaudouillère », et de la « Perrière ». L'insertion paysagère de ces buttes sera assuré par des plantations bocagères.

Après la mise en service de l'aménagement, des mesures de pression acoustique seront réalisées in situ afin de contrôler l'ambiance sonore aux abords du projet.

Plusieurs mesures de réduction des impacts sont précisées pour favoriser l'insertion paysagère des deux ouvrages sur la Mayenne et le ruisseau du Bouillon. L'enjeu du franchissement de la vallée de la Mayenne par un viaduc est souligné, en indiquant qu'il doit contribuer à révéler le paysage, et constituer une séquence forte du contournement de Château-Gontier.

Parallèlement, la mise en souterrain de deux lignes électriques sur ce franchissement constitue un atout, mais les pylônes existants sur le coteau seront remplacés par deux nouveaux supports aérosouterrains plus massifs.

Sur ce point, si la présentation des résultats de l'étude spécifique réalisée par RTE à la demande du maître d'ouvrage est de nature à justifier l'option technique retenue, les impacts de sa mise en œuvre (dépose et enterrement des lignes, nouveaux supports) constituent des effets indirects du projet routier qu'il convient d'approfondir au stade même de la présente étude, notamment au regard de la traversée identifiée des zones humides situées de part et d'autre de la Mayenne.

Enfin, l'étude indique que le projet s'inscrivant en grande partie en déblai, cela a pour effet de limiter l'impact général pour les riverains et de favoriser l'intégration dans le site.

Le plus souvent, des plantations bocagères ou des plantations denses sont proposées pour accompagner les linéaires sur lesquels l'impact serait un peu plus marqué.

### **3.3- Justification du projet**

L'étude d'impact décrit la situation de l'agglomération de Château-Gontier à l'intersection de la RN 162 (Laval-Angers) et de la RD 20 (axe est mayennais – Nantes), avec l'obstacle naturel aux communications de la rivière Mayenne, malgré deux ponts existants et un troisième à venir (projet de rocade sud).

Une rocade ouest a été développée de la RD 20 à la RD 1, et la RN 162 constitue aujourd'hui la rocade est de Château-Gontier. Le contournement est incomplet au nord, entre la RD 1 et la RN 162.

La justification de réaliser le projet repose sur l'exposé des objectifs affichés par le maître d'ouvrage dans le dossier, à savoir :

- désenclaver l'est mayennais par une liaison entre la RN 12 et le nord du Maine et Loire en assurant un meilleur transit,
- améliorer la desserte ouest de Château-Gontier en offrant un nouveau point de franchissement de la rivière Mayenne qui facilitera les échanges est-ouest et réduira significativement le trafic de centre-ville,
- ce projet doit également permettre de sécuriser l'intersection RN 162 – RD 152.

La RN 162 connaît aujourd'hui un trafic de 7600 véhicules/jour sur sa portion sud, 9500 sur sa portion nord. Le trafic de la RD 20 a augmenté de plus de 42% en 7 ans, passant de 4650 véhicules/jour en 2004 à 6625 en 2011. Le tracé de contournement nord capterait un trafic estimé à court et à long terme respectivement de 3600 et 5500 véhicules/jour, dont 10% de poids lourds.

La définition de fuseaux de passage possibles s'est organisée en excluant les secteurs d'enjeux les plus forts (zones d'habitat, zones naturelles d'intérêt patrimonial, en particulier).

La recherche d'un contournement proche de l'agglomération s'est heurtée à la présence d'habitations dans le secteur de Mirwault.

Dés lors, les perspectives d'un tracé plus au nord obligeaient à prendre en compte le franchissement du ruisseau du Bouillon et à éviter le site archéologique de l'oppidum gaulois des Morillands.

Les variantes de tracés ont alors été conditionnées par les possibilités d'emplacement du viaduc de franchissement de la rivière Mayenne : quatre familles de variantes ont ainsi été soumises à une analyse multicritères.

Parmi les deux variantes les plus au sud, qui justifiaient une prévision de transfert de trafic satisfaisante, celle retenue est présentée comme assurant le meilleur compromis au sens de son insertion environnementale.

### **3.4 - Résumé non technique**

Le dossier d'étude d'impact comporte un résumé non technique complet et clair qui permet de rendre compte des enjeux environnementaux en présence et des mesures envisagées.

### **3.5 - Analyse des méthodes**

Le dossier d'étude d'impact précise les noms et compétences de ses auteurs, et comporte l'analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement ; elle est exposée clairement pour chaque thème abordé.

#### **4 - Prise en compte de l'environnement par le projet**

L'analyse suivante est centrée sur les enjeux principaux du projet.

##### **4.1 – Franchissements de la rivière Mayenne et du ruisseau du Bouillon**

L'étude d'impact du projet de contournement nord de Château-Gontier traite de la prise en compte de l'environnement dans les secteurs de franchissement de la rivière Mayenne d'une part, du ruisseau du Bouillon d'autre part, avec un niveau d'incertitude justifié par la méconnaissance à ce stade du dimensionnement et de la géométrie des ouvrages prévus à cet effet :

- le franchissement de la Mayenne devrait être assuré par un viaduc d'au moins 300 mètres de long, dont la définition et la conception feront l'objet d'un concours d'architecture,
- les dimensions minimales (largeur et hauteur de cadre, diamètre de buse) de l'ouvrage de franchissement du ruisseau du Bouillon, d'une cinquantaine de mètres de longueur environ, sont précisées en fonction de calculs de débits caractéristiques de crue.

L'étude d'impact prévoit cependant que, si le viaduc sur la Mayenne s'inscrira hors du lit mineur du cours d'eau, les deux piles de l'ouvrage seront situées dans le lit majeur, en zone inondable couverte par le plan de prévention du risque inondation (PPRI) de l'agglomération de Château-Gontier. Elle indique sur ce point que le programme de cadrage du concours d'architecture intègre les prescriptions du PPRI en précisant que « les piles ne devront modifier qu'à la marge (quelques centimètres) la ligne d'eau amont sur un faible linéaire, ne remettant pas en cause la zone d'expansion des crues précisée dans le PPRI. ».

S'agissant de l'ouvrage de rétablissement hydraulique du ruisseau du Bouillon, même en l'absence de PPRI, il conviendra de veiller au bon fonctionnement hydraulique du ruisseau. Sur ce point, le dossier indique que l'emprise de la route conduira à une perte de son champ d'expansion des crues pour une superficie cependant limitée, se traduisant par un impact réduit.

Le respect des prescriptions du PPRI concernant la Mayenne d'une part, celui du bon fonctionnement hydraulique sans PPRI du ruisseau du Bouillon d'autre part, devront être démontrés au stade de conception des projets d'ouvrages d'art, et dans le cadre de l'autorisation au titre de la législation eau qui devra être sollicitée.

Pour autant, avec un niveau de précision comparable quant aux ouvrages de franchissement nécessaires, une présentation plus affinée des évaluations d'impact sur les différentes variantes étudiées au stade de l'analyse multicritères aurait été de nature à mieux justifier le choix de tracé retenu, surtout au regard des enjeux de franchissement de la Mayenne et du ruisseau du Bouillon.

De plus, s'agissant du franchissement de la rivière Mayenne, le dossier indique que la réalisation des piles du viaduc pourrait induire la destruction d'une surface limitée de zones humides.

Dans cette hypothèse, il rappelle d'une part que la suppression de zones humides est interdite dans la totalité du périmètre de protection rapprochée du captage d'eau de Mirwault, conformément à l'arrêté préfectoral du 16/12/2010, et d'autre part que le SDAGE Loire-Bretagne impose des contraintes de reconstitution des zones humides dans le cas où elles seraient détruites. Il indique enfin que dans cette même hypothèse le maître d'ouvrage s'engage à reconstituer les zones humides à proximité.

Le respect des prescriptions, à la fois de l'arrêté de protection du captage d'eau de Mirwault et du SDAGE Loire-Bretagne, devra être démontré au stade de conception du viaduc, et dans le cadre de l'autorisation au titre de la législation eau qui devra être sollicitée.

Pour autant, des précisions sur les atteintes potentielles de zones humides portées par chacune des variantes étudiées et comparées au stade de l'analyse multicritères auraient permis de mieux appréhender le choix retenu, et de vérifier la bonne application du SDAGE Loire-Bretagne.

Enfin, pour ce qui concerne particulièrement la phase de travaux, compte tenu de l'identification des habitats et espèces d'une part, des zones humides d'autre part, au droit du franchissement de la Mayenne et de celui du Bouillon, il conviendrait que l'étude d'impact précise au moins les secteurs où ne serait pas admissible la localisation des emprises liées aux zones de stockage de matériaux, pistes d'accès pour les engins, aires de chantier.

Il en va de même s'agissant de l'hypothèse évoquée dans le dossier de mise en œuvre d'un ouvrage de franchissement temporaire (de type passerelle ou Pont Bailey) reliant les deux rives à niveau sur le Bouillon : l'étude devrait à minima encadrer les conditions de sa mise en œuvre.

#### **4.2 – Milieux naturels et déplacement d'espèces protégées**

Au titre des milieux naturels, l'étude d'impact décrit clairement, à l'appui de tableaux et de cartes, les zones impactées et les mesures proposées d'évitement, de réduction ou de compensation, dans et hors emprise du projet.

En particulier, elle conduit à prévoir le déplacement d'espèces protégées dans le cadre d'un dossier dérogatoire pour le Grand Capricorne, des amphibiens et des reptiles.

Sur le thème des milieux naturels et de la biodiversité, la présentation de l'analyse multicritères des variantes aurait gagné à être plus affinée afin de mieux expliciter, en particulier au regard de ses conséquences sur le déplacement d'espèces protégées, que le fuseau retenu est bien celui de moindre impact.

Le projet fera l'objet d'un dossier de demande de dérogation au titre de la réglementation sur la préservation des espèces protégées. Le maître d'ouvrage devra obtenir l'autorisation liée avant tout démarrage des travaux.

#### **4.3 – Dimensions paysagères du projet**

Il conviendra que les éléments de programme des travaux de définition et de conception des deux ouvrages de franchissement appellent un traitement paysager de qualité, car leur insertion constituera un enjeu important du projet.

En particulier le concours d'architecture pour le viaduc sur la Mayenne devrait s'attacher tant au traitement de l'ouvrage lui-même qu'à celui de son accroche dans un paysage qui se caractérise par les ambiances variées de la vallée de la Mayenne, tantôt urbaine, tantôt boisée et très verdoyante, toujours de grande valeur patrimoniale. Une transparence des vues serait souhaitable pour les automobilistes, notamment dans leur parcours de longs tronçons en remblais.

La présente étude d'impact devrait mieux encadrer ce concours d'architecture, notamment en spécifiant les enjeux d'insertion paysagère, selon différents axes, points de vue, approche plus ou moins élargie.

Si la plus grande partie du tracé routier se situe en déblai, il conviendrait d'apporter une attention particulière aux portions en remblai et leur profil en travers. Une réflexion approfondie sur le parti d'aménagement du profil en travers, le traitement et l'entretien des pentes, la gestion des haies, l'entretien des abords, serait de nature à mieux servir tant l'intérêt des automobilistes (effet tunnel) que celui des riverains.

Le projet prévoit la réalisation de deux bassins de rétention. Leur traitement standard, uniquement technique, pourrait nuire à l'insertion du projet ; il conviendrait de mieux définir les éléments qui participent à la qualité de leur insertion paysagère : leur forme, le traitement des pentes, des abords, les dispositions prévues pour leur entretien.

D'une manière plus générale, et compte tenu du linéaire important du projet, la palette végétale proposée pour les haies gagnerait à être élargie.

J'ajoute à titre d'information qu'il manque dans la carte des enjeux, page 145 de l'étude d'impact, le périmètre du secteur sauvegardé de Château-Gontier.

## **5 – Conclusion**

Le projet s'inscrit en dehors des zones protégées ou inventoriées au titre du patrimoine naturel et paysager.

Globalement, l'état initial a été traité avec clarté, et la définition des impacts est satisfaisante, à l'exception des secteurs de franchissement de la rivière Mayenne et du ruisseau du Bouillon, pour lesquels les incertitudes justifiées par la méconnaissance des ouvrages d'art, ne permettent pas d'investiguer complètement le champ des effets et des mesures qui leurs feraient écho.

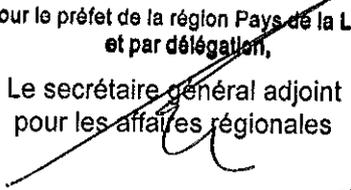
Afin d'intégrer au mieux ces incertitudes, l'étude aurait pu approfondir en particulier l'encadrement des aspects paysagers de ces franchissements, celui de la localisation des emprises de chantier, et pour la rivière Mayenne celui du traitement des zones humides.

Compte tenu de ce constat, face aux enjeux liés à ces franchissements d'une part, compte tenu des mesures dérogatoires de déplacement d'espèces proposées d'autre part, une présentation plus précise et détaillée, sur ces points, des éléments d'appréciation comparative qui ont participé à l'analyse multicritères des variantes étudiées, aurait été de nature à mieux conforter l'appréhension du projet retenu comme variante globalement la moins impactante sur les milieux naturels et la biodiversité.

Enfin, l'insertion paysagère du projet doit constituer une attention particulière du maître d'ouvrage, tant au niveau des ouvrages de franchissement que de celui du traitement des portions en remblai, ou que celui du traitement de son profil en travers y compris sur le linéaire en déblai.

Pour le préfet de la région Pays de la Loire,  
et par délégation,

Le secrétaire général adjoint  
pour les affaires régionales

  
Maurice BOLTE

