

PRÉFET DE LA RÉGION NOUVELLE-AQUITAINE

Direction régionale de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement Nouvelle-Aquitaine

Bordeaux, le 13 FEV. 2017

Mission Évaluation Environnementale  
Pôle projets

## Bus à Haut Niveau de Service - Liaison Bordeaux Gare Saint-Jean / Saint-Aubin de Médoc à Bordeaux Métropole (33)

**Avis de l'autorité administrative de l'État  
compétente en matière d'environnement**  
(article L. 122-1 et suivants du Code de l'environnement)

Avis 2016 – 4227

*L'avis de l'Autorité environnementale est un avis simple qui porte sur la qualité de l'étude d'impact produite et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet. Porté à la connaissance du public, il ne constitue pas une approbation du projet au sens des procédures d'autorisation préalables à la réalisation.*

Localisation du projet :	Bordeaux Métropole
Demandeur :	Bordeaux Métropole
Procédure principale :	Déclaration d'Utilité Publique
Autorité décisionnelle :	Préfet de la Gironde
Date de saisie de l'Autorité environnementale :	13 décembre 2016
Date de réception de la contribution départementale :	16 janvier 2017
Date de l'avis de l'Agence Régionale de Santé :	23 janvier 2017

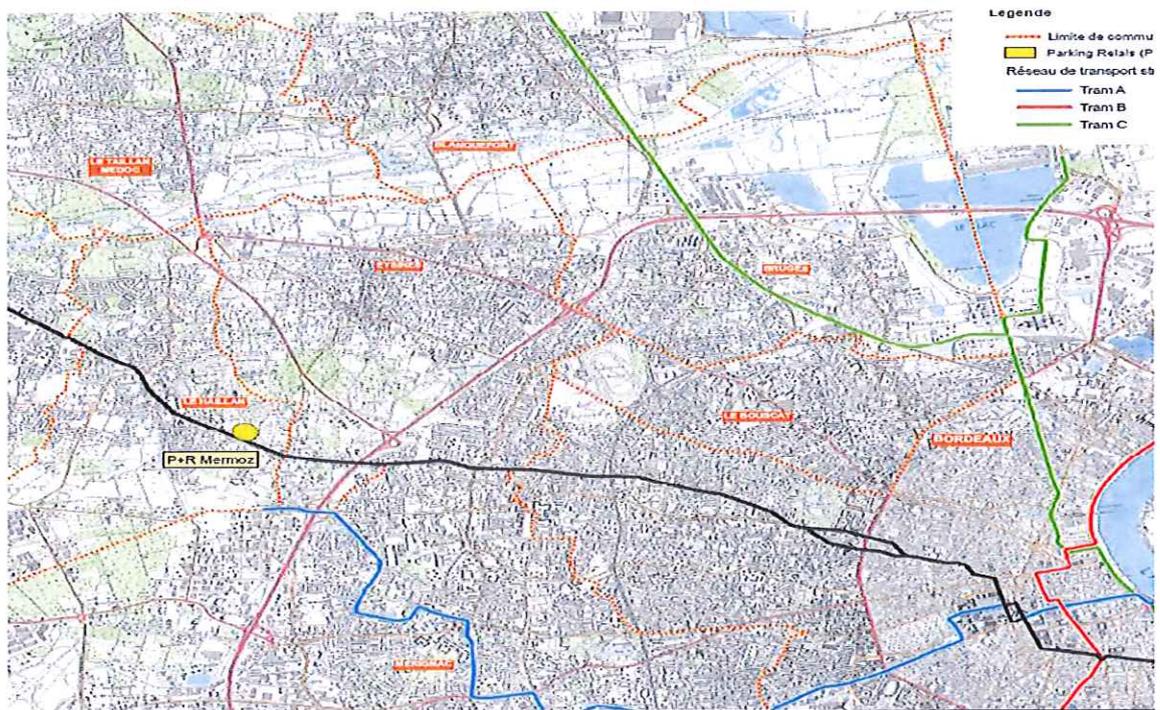
### Principales caractéristiques du projet.

Le projet objet de l'étude d'impact porte sur l'aménagement d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) de 21 km sur le territoire de Bordeaux Métropole en Gironde (33), entre Bordeaux gare Saint-Jean et Saint-Aubin-de-Médoc. Ce projet s'inscrit dans le cadre du développement des transports en commun au sein de Bordeaux Métropole et est un des éléments constitutifs du programme d'opérations pour la mise en oeuvre du Schéma Directeur Opérationnel des Déplacements Métropolitains (SDODM) de Bordeaux Métropole adopté le 29 avril 2011.

A l'issue des études et de la concertation réglementaire menée, le tracé retenu concerne les communes de Saint-Aubin-de-Médoc, Saint-Médard-en-Jalles, Le Haillan, Mérignac, Eysines et Bordeaux. Il est prévu d'aménager la ligne de BHNS sur des voiries déjà existantes et en

particulier sur les routes empruntées par la ligne de bus LIANE 3+ actuelle (liaison Saint-Aubin-de-Médoc / place des Quinconces à Bordeaux) entre Saint-Aubin-de-Médoc et Mériadeck à Bordeaux. Dans le sens entrant sur Bordeaux, l'avenue du Général Leclerc à Bordeaux Caudéran sera réservée au BHNS de 7h à 9h et la rue de la Croix Blanche et la rue Capdeville en intra-boulevards à Bordeaux seront réservées au BHNS en permanence (mise en sens unique pour les voitures).

Le tracé de la ligne envisagé est représenté ci-dessous en noir :



Échelle 1:4000

Plan de localisation. Source : étude d'impact.

0 400 600

Le projet a vocation à avoir un impact positif sur l'environnement par le développement des transports en commun et le report modal vers des moyens de transports moins impactants pour l'environnement, en particulier en termes d'émissions de gaz à effet de serre.

Un Bus à Haut Niveau de Service constitue un mode de transport en commun proposant une offre proche de celle assurée par un tramway : la forte fréquence du BHNS (toutes les 5 minutes pour le présent projet) et les aménagements de la ligne permettent une plus grande régularité et une vitesse moyenne supérieure en comparaison avec une ligne de bus classique, tout étant moins coûteux que l'aménagement d'une ligne de tramway. À titre illustratif, quelques exemples d'aménagement prévus pour améliorer la régularité et la vitesse moyenne du BHNS objet du présent avis sont présentés ci-après :

- aménagement de voies en site propre<sup>1</sup> sur certaines parties du trajet ;
- aménagement de carrefours favorisant la priorité au bus lors de son passage ;
- stations apaisées où le bus régule la circulation générale ;
- bornes de vente de billets mises en place au niveau des stations en substitution de la vente à bord du bus, montée par toutes les portes ;
- écartement des stations de 500 m en moyenne (350 m sur les lignes de bus standard).

Pour le BHNS Saint-Aubin-de-Médoc – Bordeaux gare Saint-Jean, la Métropole prévoit une vitesse moyenne de 20 km/h et ainsi un temps de parcours entre Saint-Aubin-de-Médoc et la gare de Bordeaux d'une heure environ. En parallèle, le coût au km est estimé à 5 M€ HT/km en moyenne par Bordeaux Métropole contre 27 M€/km pour la troisième phase du tramway bordelais.

Le projet comprend également l'aménagement de deux parkings relais, l'un à Saint-Aubin-de-Médoc (parking relais Sud Médoc) et l'autre au Haillan (parking relais Mermoz), ainsi que des aménagements cyclables le long du parcours du bus et au niveau des stations.

<sup>1</sup> Un site propre est une voie ou un espace qui est réservé à un transport en commun, contrairement à une voie partagée avec un autre mode de déplacement, par exemple l'automobile.

Le projet est soumis à étude d'impact en application de la rubrique n°6c du tableau annexé à l'article R. 122-2 du Code de l'environnement portant sur les infrastructures routières.

## **I – Principaux enjeux du territoire.**

Les enjeux environnementaux ont été correctement identifiés dans l'étude d'impact. Les principaux enjeux concernent :

- les impacts du projet sur la gestion des eaux et sur leur qualité ;
- les impacts du projet sur le bruit et sur la qualité de l'air ;
- les risques de dérangement de la population (riverains, commerces) pendant la phase de travaux ;
- l'intégration paysagère du projet, notamment compte-tenu du classement de Bordeaux au patrimoine mondial de l'Unesco.

Les raisons du choix du projet et notamment le choix de tracé et les prévisions de fréquentation sont parties intégrantes de l'impact du projet sur l'environnement : ces raisons justifient de la localisation du projet et de son dimensionnement.

## **II – Analyse du caractère complet du dossier.**

Le dossier transmis à l'Autorité environnementale, et notamment l'étude d'impact, ont été jugés complets par l'autorité décisionnaire. Une évaluation des incidences au titre de Natura 2000 conforme aux articles R. 414-19 et suivants du Code de l'environnement figure également dans l'étude d'impact, comme requis par la réglementation en vigueur.

Le périmètre de l'étude d'impact se limite au projet de ligne de Bus à Haut Niveau de Service, ce qui est correctement justifié par le pétitionnaire : le BHNS peut fonctionner indépendamment des autres projets de Bordeaux Métropole.

Une partie de la commune du Taillan-Médoc fait partie de la zone d'influence de l'actuelle ligne de bus LIANE 3+ et donc de celle du projet de BHNS (cf. par exemple la carte page 118 du document 3 présentant l'aire d'étude pour l'évaluation socio-économique). La commune du Taillan-Médoc sera ainsi concernée par l'enquête publique. Ni l'étude d'impact ni l'évaluation socio-économique n'intègrent cependant le Taillan-Médoc dans leur périmètre d'étude sans que cela ne soit justifié.

=> L'absence de prise en compte de tout ou partie de la commune du Taillan-Médoc dans l'étude d'impact et l'évaluation socio-économique mériterait d'être justifiée.

## **III – Analyse de la qualité du contenu du rapport d'étude d'impact et du caractère approprié des informations qu'il contient.**

### ***III.1 – Qualité générale du dossier.***

L'étude d'impact sur l'environnement est globalement claire, complète et bien illustrée. Certaines illustrations sont cependant peu lisibles (pages 146, 210, 283 et 286 du document 3 notamment).

Le résumé non technique est clair, il présente et illustre le projet et reprend ses principaux enjeux, impacts et mesures en faveur de l'environnement. Il mériterait cependant de comporter des illustrations des principaux enjeux environnementaux (cartes par exemple).

Le calendrier du projet, présenté en page 28 du document 2, pourrait par ailleurs être actualisé.

### ***III.2 – État initial, analyse des effets du projet sur l'environnement et mesures pour éviter, réduire et si possible compenser les incidences du projet.***

#### ***III.2.1 – Milieu physique.***

L'enjeu essentiel du projet concernant le milieu physique est la gestion des eaux et de leur qualité.

Le projet traverse plusieurs périmètres de protection rapprochés et plusieurs périmètres de protection éloignés de captages de l'eau potable. Ces périmètres ainsi que les prescriptions énoncées dans les arrêtés d'autorisation des captages et les avis hydrogéologiques sont listés dans l'état initial et dans les effets du projet sur le milieu physique (page 356 du document 3). Le pétitionnaire indique que les aménagements liés au BHNS ne modifieront pas les risques d'infiltration et de pollution de nappes, notamment au niveau du parking relais Mermoz.

En ce qui concerne les mesures, le pétitionnaire rappelle les contraintes établies par les périmètres de protection des captages sans donner d'informations sur leur prise en compte. Les conditions de respect des préconisations pour chaque périmètre de protection traversé mériteraient d'être précisées.

En outre, compte-tenu de la grande sensibilité des champs captant du Thil et de la Gamarde ainsi que des autres forages de la métropole bordelaise, il apparaît préférable de solliciter l'avis d'un hydrogéologue agréé sur le projet pour valider les mesures de protection et de prévention des pollutions et en particulier de s'assurer préalablement que le projet n'aura pas d'impact sur les eaux souterraines en hautes et basses eaux, en matière de qualité, de piézométrie et d'épaisseur du matériel de recouvrement. Ce point apparaît particulièrement important pour la réalisation du parking Mermoz.

Par ailleurs, à la lecture de l'étude d'impact, la construction du parking relais Mermoz est susceptible de relever de la rubrique 2.1.5.0 de l'article R. 214-1 du Code de l'environnement (nomenclature eau) : rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol.

### **III.2.2 – Milieu naturel.**

Les zonages de protection et d'inventaire ont fait l'objet d'un recensement. Le site Natura 2000 le plus proche est le « Réseau hydrographique des Jalles de Saint-Médard et d'Eysines », que le projet franchit au droit de l'avenue Montaigne (RD6) à Saint-Médard-en-Jalles sur le pont existant. Le pétitionnaire conclut à juste titre que le projet n'aura pas d'incidence significative sur l'état de conservation des habitats naturels et des espèces justifiant de la désignation du site.

Le pétitionnaire identifie correctement les enjeux liés au milieu naturel dans l'état initial ainsi que les impacts potentiels du projet sur ce milieu. Globalement, les mesures proposées sont bien proportionnées. On relèvera notamment :

- le projet consiste à créer une liaison de bus à partir des voiries existantes ce qui limite les impacts sur le milieu naturel ;
- le pétitionnaire prévoit l'évitement des enjeux principaux, notamment, les plantes protégées (Lotier velu, Lotier grêle et Scabieuse des jardins), les ripisylves<sup>2</sup> des réseaux hydrographiques (habitat potentiel du Vison d'Europe et de la Loutre d'Europe), les fossés (abritant des amphibiens tels que la Rainette méridionale), les landes humides favorables aux papillons patrimoniaux (au nord), les boisements matures des parcs urbains favorables aux oiseaux et les arbres remarquables susceptibles d'accueillir le grand Capricorne et les chiroptères arboricoles ;
- il prévoit également de nombreuses mesures de réduction : adaptation du calendrier de défrichement, balisage des stations botaniques, des fossés et des arbres à conserver, suivi du chantier par un écologue, plantations paysagères excluant toute espèce exotique, gestion écologique des dépendances vertes.

Le Lézard des murailles est susceptible d'être directement concerné par le projet, le projet n'est cependant pas susceptible de remettre en cause l'existence de cette espèce. Au final, en prenant en compte l'ensemble des mesures prévues par le pétitionnaire, l'impact résiduel du projet sur le milieu naturel est faible.

Les mesures mériteraient cependant d'être complétées, en phase de chantier, par une mesure de gestion des espèces invasives visant à limiter leur risque d'introduction et de propagation. En outre, des précautions particulières pourraient s'avérer nécessaires pour éviter toute intrusion, dans l'emprise des travaux, du Crapaud calamite, espèce signalée notamment aux abords de la rocade bordelaise.

Le pétitionnaire indique par ailleurs qu'une expertise « zones humides » sera réalisée concernant le parking Mermoz quand les conditions de sécurité le permettront. Il convient de noter que, selon les résultats de cette expertise, le projet est susceptible de relever de la rubrique 3.3.1.0 de l'article R. 214-1 du Code de l'environnement (nomenclature eau) : assèchement, mise en eau, imperméabilisation, remblais de zones humides ou de marais.

### **III.2.3 – Milieu humain et santé.**

#### Dérangement (riverains, commerces) en phase de travaux :

Bordeaux Métropole prévoit plusieurs mesures pour informer le public sur la phase de travaux, notamment : réunions publiques après la déclaration d'utilité publique, information du public sur les travaux et notamment sur les calendriers prévisionnels des travaux, mise à disposition d'outils d'information du public tout au long du chantier (numéro de téléphone, permanences sur le chantier, espace dédié sur le site Internet de Bordeaux Métropole...).

---

2 Formations végétales qui se développent sur les bords des cours d'eau ou des plans d'eau situés dans la zone frontière entre l'eau et la terre.

La métropole prévoit en outre des mesures pour limiter les impacts des travaux sur l'activité des commerces, avec en particulier : accès aux commerces maintenus et mise en place d'une signalisation.

#### Impact sonore du projet :

Les nuisances sonores liées à la circulation du BHNS sont réglementées par les articles R. 571-44 à 52 du Code de l'environnement, relatifs à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transport terrestre. Les mesures acoustiques et les modélisations réalisées permettent d'évaluer l'impact acoustique lié au trafic du BHNS à l'horizon 2020 et mettent en évidence le respect des seuils réglementaires. Bordeaux Métropole s'engage en outre à réaliser une campagne de mesures acoustiques en façade d'habitations à la mise en service de l'infrastructure afin de s'assurer du respect des valeurs réglementaires.

En ce qui concerne l'impact sonore sur les voiries adjacentes au projet, les simulations réalisées par Bordeaux Métropole à horizon 2020 conduisent à évaluer une augmentation du bruit de 5,1 dB au niveau de la rue Georges Bonnac et de 5,5 dB au niveau de la rue Saint-Sernin, toutes deux situées à Bordeaux. Il serait utile de préciser le niveau global de bruit évalué comprenant ces augmentations dans un souci de bonne information du public.

#### Impact sur la qualité de l'air et sur la santé :

L'évaluation des effets sur la santé a été réalisée en tenant compte des dispositions de la circulaire interministérielle du 25 février 2005 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières (étude de type II). Après modélisation, il apparaît une diminution des concentrations de dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>), de poussières (PM10 et PM 2,5) et de benzène le long du parcours du BHNS. Des mesures de suivi de la qualité de l'air seront réalisées après mise en service de la nouvelle ligne.

### **III.2.4 – Paysage et patrimoine.**

Le projet s'implante en milieu urbain. L'étude d'impact (document 3) intègre, en page 382 et suivantes, la démarche suivie pour assurer l'intégration paysagère du projet. La mise en application de cette démarche est ensuite détaillée et illustrée par des photomontages permettant au public d'apprécier les aménagements prévus. Ce point n'appelle pas de remarque particulière. On notera que Bordeaux Métropole présente un bilan vert de l'intégration paysagère du projet (arbres supprimés et plantés par tronçon, le bilan étant positif), sans toutefois préciser les essences concernées et donc les habitats naturels potentiellement créés.

Le fuseau autour du tracé du BHNS se situe dans le périmètre inscrit au patrimoine de l'UNESCO de la ville de Bordeaux et dans sa zone tampon. Il traverse, en outre, le nord du quartier de Bordeaux Caudéran, qui « s'affirme par son identité urbaine et paysagère au même titre que « la ville de pierre » » (page 287 du document 3), et est concerné par le site inscrit du Parc du Château de Bourdieu sur la commune de Saint-Médard-en-Jalles. Par ailleurs, il intersecte à deux reprises un chemin de Saint-Jacques à Bordeaux et plusieurs périmètres de monuments historiques. Les enjeux concernant le patrimoine sont correctement identifiés par le pétitionnaire qui prévoit plusieurs mesures pour les prendre en compte. Outre le travail fait sur l'intégration paysagère du projet, le « projet de BHNS sera soumis à la Commission du patrimoine mondial qui examinera la conformité de ses aménagements avec le statut de patrimoine mondial UNESCO ». « Le projet sera soumis pour avis à l'ABF Architecte des Bâtiments de France » (cf. page 411 du document 3).

### **III.2.5 – Remarque générale.**

Conformément aux dispositions de l'article L. 122-1-1 du Code de l'environnement, la décision d'autorisation devra préciser les prescriptions que devra respecter le maître d'ouvrage ainsi que les mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire et, si possible, compenser les effets négatifs notables. Elle devra également préciser les modalités du suivi des incidences du projet sur l'environnement ou la santé humaine.

### **III.3 – Effets cumulés.**

Les effets cumulés avec d'autres projets sont correctement étudiés. Bordeaux Métropole examine notamment les synergies avec les autres projets de transport en commun de la métropole. D'autres projets ne sont pas traités dans les effets cumulés dans la mesure où ils n'ont pas encore fait l'objet d'un avis de l'Autorité environnementale. Ils sont cependant mentionnés dans l'étude d'impact comme projets pouvant entrer en synergie avec la ligne du BHNS. C'est le cas notamment du projet Euratlantique concernant en particulier le quartier de la gare Saint-Jean à Bordeaux, le terminus à la gare Saint-Jean du BHNS assurant une desserte du projet Euratlantique.

### **III.4 – Articulation avec les documents de planification.**

Le nouveau Plan Local d'Urbanisme inter-communal de Bordeaux Métropole, dit PLUi 3.1, a été approuvé par le conseil métropolitain le 16 décembre 2016. L'Autorité environnementale recommande d'intégrer les planches du plan de zonage du PLUi 3.1 de Bordeaux Métropole au dossier d'enquête publique, PLUi qui sera en vigueur au moment de l'enquête publique du BHNS.

### **III.5 – Choix du projet et analyse des variantes.**

#### Évaluation socio-économique du projet :

L'évaluation socio-économique du projet figure dans le dossier d'enquête publique conformément à la réglementation (cf. document 4 pièce K). Ses principaux éléments sont repris dans l'étude d'impact. Cette évaluation est réglementaire, elle permet notamment de justifier du projet. Figurent notamment dans l'évaluation les données socio-économiques de l'aire d'étude : population, commerces, équipements, offres de transport en commun, modes de transport utilisés, déplacements, ... et les évolutions attendues.

Le pétitionnaire estime les gains de temps de parcours en transport en commun tout au long du parcours (cf. document 4 page 58). Cette estimation est essentielle pour évaluer l'impact du projet sur les déplacements et donc justifier du projet. La méthodologie et les critères ayant permis d'évaluer les gains de temps de parcours en transport en commun ne sont cependant pas explicités : l'Autorité environnementale recommande que le dossier soit complété par les éléments de justification des gains de temps moyen attendus. Elle recommande également de fournir des tests de sensibilités de l'ensemble des résultats présentés dans le dossier vis-à-vis de la vitesse commerciale à laquelle sera exploité le BHNS.

Le porteur de projet estime ainsi que le projet de BHNS va générer un report modal équivalent à 13 000 voyages par jour environ soit 10 000 déplacements en voiture en moins environ. Il évalue également que 6 500 voyages par jour seront induits par le projet. Les critères retenus pour évaluer les déplacements attendus avec et sans projet sont exposés, la méthodologie ayant permis de prendre en compte ces critères est cependant peu explicitée. Les comparaisons de trafic avec ou sans BHNS (page 56 du document 4) portent, en outre, uniquement sur les communes de Bordeaux, Mérignac, Le Bouscat et Eysines.

#### Concertation :

Bordeaux Métropole a réalisé une concertation dont le bilan est joint au dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (cf. document 2, pièce G du dossier). Cette concertation a été considérée dans la détermination du projet, notamment au travers de trois points :

- limitation de la réservation de l'avenue du Général Leclerc à Bordeaux Caudéran au BHNS (site propre) de 7h à 9h en semaine au lieu d'une réservation permanente ;
- explicitation de la servitude d'alignement sur le secteur de la rue Grand Lebrun à Bordeaux Caudéran et limitation à 2m d'un côté de la voie de l'application de cette servitude dans le cadre du projet ;
- desserte du quartier Issac à Saint-Médard-en-Jalles non retenue.

#### Analyse des variantes :

L'analyse des variantes qui a conduit au projet présenté aurait mérité d'être présentée de manière synthétique dans l'objectif de rendre plus explicites les choix opérés.

En ce qui concerne le dimensionnement des parkings-relais, le parc-relais Sud Médoc à Saint-Aubin-de-Médoc devrait avoir vocation à accueillir des utilisateurs potentiels résidant dans la partie sud du Médoc mais le dossier n'apporte pas d'élément d'évaluation de ces usagers, les flux domicile-travail présentés étant ceux internes à l'aire d'étude. En outre, il est prévu d'implanter ce dernier parking sur une zone existante de stationnement de 140 places au niveau du lycée Sud Médoc et du collège Léonard de Vinci à Saint-Aubin-de-Médoc, 40 places seraient réservées au parking-relais. La compatibilité du parking-relais avec l'usage actuel de la zone de stationnement n'est pas explicitée.

En ce qui concerne le tracé dans sa partie ouest, il est noté que les usagers du Médoc devraient emprunter la RD 1215 sur 1 km pour rejoindre le parking relais Sud Médoc, en sens inverse de celui du BHNS en direction de Bordeaux. Le temps sur ce « retour » pourrait conduire les usagers à chercher un point d'accès plus direct au BHNS.

La desserte du lycée Sud Médoc depuis la mairie de Saint-Médard-en-Jalles via la route de Saint-Aubin puis la RD 1215 valorise les voiries existantes suffisamment dimensionnées. Ces routes constituent cependant un profil interurbain en secteur naturel non habité. L'étude d'impact aurait mérité d'être complétée par un examen d'une variante de parcours plus direct vers le lycée Sud Médoc, articulé avec les projets de densification du centre-ville de Saint-Médard-en-Jalles. De même, une variante prévoyant le terminus dans le quartier d'Issac à Saint-Médard-en-Jalles aurait également pu être étudiée, Saint-Aubin pouvant comme la branche Issac être relié à la ligne de BHNS par d'autres transports en commun.

Le terminus à Saint-Aubin-de-Médoc questionne vu le positionnement du parking-relais au niveau du lycée Sud Médoc, du faible nombre d'usagers attendus entre le terminus dans le centre de Saint-Aubin-de-Médoc et le lycée Sud Médoc et des dispositifs de mobilité douce déjà existants entre le centre-ville et le lycée de Saint-Aubin-de-Médoc (voie piétonne et voie cycliste empruntant une passerelle enjambant la RD 1215, station VCUB, bus 30, 27 et 83). Une variante avec terminus au niveau du parking-relais Sud Médoc – avec éventuellement un renforcement des dispositifs de mobilité alternatifs –, aurait pu être développée.

#### **IV – Conclusion de l'avis de l'Autorité environnementale : qualité de l'étude d'impact et prise en compte de l'environnement.**

De façon générale, le dossier et en particulier l'étude d'impact permettent de bien identifier les enjeux du territoire, les impacts potentiels du projet sur l'environnement et les mesures à mettre en place pour éviter, réduire et compenser ces impacts. L'Autorité environnementale note également la finalité positive du projet vis-à-vis de l'environnement.

Le pétitionnaire rappelle les préconisations établies par les périmètres de protection des captages sans toutefois présenter les mesures pour y répondre et montrer comment le projet prend en compte ces préconisations. La sensibilité des forages de la métropole bordelaise et en particulier des champs captant du Thil et de la Gamarde rend l'avis d'un hydrogéologue agréé souhaitable afin de valider les mesures de protection et de prévention des pollutions des eaux.

Le milieu naturel est globalement bien pris en compte dans le projet et fait l'objet de mesures d'évitement et de réduction qui laisse prévoir un impact résiduel faible du projet sur ce milieu.

Le patrimoine et le paysage sont correctement pris en compte dans l'étude d'impact, et le projet sera notamment examiné par la Commission du patrimoine mondial l'UNESCO et par l'ABF Architecte des Bâtiments de France.

L'analyse des variantes qui a conduit au projet retenu aurait mérité d'être récapitulée de manière synthétique, dans une perspective de meilleure justification des choix retenus et de leurs conséquences en gain de temps de déplacement pour les usagers.

  
Le Préfet de région,  
**Pierre DARTOUT**