

DEPARTEMENT DES BOUCHES DU RHONE
COMMUNE DE MARTIGUES

Enquête publique unique sur la demande d'autorisation environnementale présentée par la société PREMYS en vue d'exploiter un site de démantèlement de moyens de transports hors d'usage ainsi qu'une installation de tri, transit, regroupement de déchets dangereux et non dangereux sur la commune de Martigues du 8 novembre au 23 décembre 2021 inclus.



Image GOOGLE EARTH

AVIS ET CONCLUSIONS MOTIVEES

Avis et conclusions motivées établis le 20 janvier 2022 par le commissaire enquêteur désigné par décision n° E21000098/13 du Tribunal Administratif de MARSEILLE le 26 août 2021.

SOMMAIRE :

1. <u>PREAMBULE :</u>	page 3
2. <u>UNITE DE DEMANTELEMENT :</u>	
• <u>Navires et bateaux :</u>	pages 3 à 4
• <u>Aéronefs :</u>	page 4
• <u>Wagons :</u>	page 5
3. <u>POLE ECO-TRI :</u>	page 6
4. <u>CONCLUSIONS MOTIVEES :</u>	pages 6 à 11
5. <u>AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR :</u>	pages 12

1. PREAMBULE

L'enquête publique porte à la fois sur une demande d'exploiter une installation de démantèlement de moyens de transport hors d'usage, d'une part et un pôle d'éco-tri, d'autre part.

- Les moyens de transport hors d'usage susceptibles d'être démantelés sur le site peuvent être des navires, des sous-marins et des bateaux de plaisance, des aéronefs et des wagons.
- Le pôle éco-tri est un projet d'économie circulaire dédié à la collecte et à la valorisation des déchets du BTP. Les déchets réceptionnés proviendront des Bouches-du-Rhône et des départements limitrophes. La déchetterie sera ouverte aux artisans, professionnels et particuliers pour l'apport de déchets.

Ces deux activités ne répondent pas tout à fait aux mêmes exigences réglementaires. C'est la raison pour laquelle, chacune d'entre sera traitée indépendamment l'une de l'autre.

2. UNITE DE DEMANTELEMENT

➤ **Les moyens de transport hors d'usage :**

- **Les navires** en fin de vie peuvent contenir des déchets dangereux, et doivent être démantelés dans des conditions environnementales satisfaisantes. Le recyclage des déchets notamment ceux issus du démantèlement des navires est une priorité inscrite dans la loi.

Le recyclage de la première catégorie de navires ayant une jauge brute inférieure ou égale à 500 tonneaux est régi par la **Convention de Bâle** et le règlement (CE) n° 1013/2006 du 14 juin 2006 concernant les transferts de déchets. Ce règlement interdit l'exportation de déchets dangereux vers des pays non membres de l'OCDE. Le règlement Européen est traduit en droit Français dans le code de l'environnement notamment aux articles R 543-161 et 162. Les opérations de gestion des véhicules hors d'usage, de leurs composants et matériaux doivent être effectuées dans des installations exploitées conformément aux dispositions du code de l'environnement. Tout exploitant d'une installation de stockage, de dépollution, de démontage, de découpage ou de broyage des véhicules hors d'usage doit en outre être agréé à cet effet.

L'interdiction d'exporter des déchets dangereux vers des pays non membres de l'OCDE ne s'appliquant pas aux grands navires de mer commerciaux d'une jauge brute supérieure ou égale à 500 tonneaux, l'Organisation Maritime Internationale pour y remédier, a fixé un cadre juridique pour un démantèlement et un recyclage responsable des navires en fin de vie. Elle a donné naissance à la **convention internationale de Hong Kong** pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires. Elle a été adoptée à Hong Kong le 15 mai 2009, signée par la France à Londres le 19 novembre 2009 et ratifiée par la loi 2012-1290 du 22 novembre 2012. Le règlement (CE) n° 1257/2013 du 20 novembre 2013 vise à diriger les navires sous pavillon européen vers des installations de démantèlement respectueuses de la santé humaine et de l'environnement. Une liste d'entreprises agréées pour effectuer ces opérations à déjà été établie en Europe. Elle comprend 30 sites dont 4 en France : (76580 LE TRAIT), **Gardet & de Bezenac Recycling** (76600 Le Havre), **Grand Port maritime de Bordeaux** (33082 Bordeaux) et **Les Recycleurs bretons** (29 610 Plouigneau) et 5 hors Union Européenne dont 3 en Turquie.

Le règlement n° 1257/2013 du 20 novembre 2013 est applicable aux grands navires de mer commerciaux d'une jauge brute supérieure ou égale à 500 tonneaux battant pavillon d'un État membre de l'UE et aux navires battant pavillon de pays tiers faisant escale ou au mouillage dans les ports de l'UE mais ne s'applique pas aux navires de guerre ou aux autres navires appartenant à un Etat.

Aucune installation n'est présente sur la côte méditerranéenne Française. Le seul site agréé existant sur la côte méditerranéenne est situé à Gênes en Italie.

La capacité de la filière de démantèlement de navires est très limitée en Europe. Les infrastructures recyclage de navires en Asie sont plus nombreuses. Ainsi l'Inde, le Bangladesh et la Chine gèrent à eux seuls plus de 70% du démantèlement des navires. Toutefois, ces pays ne garantissent pas toujours la sécurité suffisante pour leurs ouvriers travaillant sur ces chantiers et pratiquent régulièrement le *beaching*, qui consiste à faire s'échouer le navire sur la plage pour procéder à son démantèlement avec tous les impacts environnementaux que cela implique.

Sur les 2 725 navires européens envoyés à la casse entre 2010 et 2017 (données de Shipbreaking Platform) 91% ont été désossés directement sur des plages d'Asie du Sud, sans observer les règles de sécurité et respecter l'environnement.

- 0,57% de la capacité maximum mondiale de recyclage est assurée en Europe (Norvège et Royaume Uni inclus).
- 0,45% du tonnage mondial recyclé en 2018 a été effectué en Europe (Norvège et Royaume Uni inclus).
- 96% du tonnage mondial recyclé en 2018 a été effectué en Asie du Sud-est et en Turquie.

Les articles R 543-161 et 162 du code de l'environnement bien que non spécifiques aux navires, demeurent applicables aux navires exclus du champ d'application du règlement européen 1257/2013, en particulier aux navires d'une jauge brute inférieure à 500 et aux navires de guerre, ainsi qu'aux navires battant pavillon tiers (dans l'attente de l'entrée en vigueur de la Convention de Hong Kong).

Aucun élément du dossier ne permet d'affirmer que la jauge brute est inférieure ou supérieure à 500 tonnes. Les dispositions issues du règlement européen n°1257/2013 du 20 novembre 2013, notamment les articles D543-271 à D 543-277 du code de l'environnement pourraient s'appliquer.

Commentaire :

Considérant que les navires devant être démantelés proviennent de la marine nationale (navires de guerre) et du Grand Port Maritime, leur recyclage est exclu du champ d'application du règlement européen n°1257/2013 du 20 novembre 2013 à la condition que la jauge brute des navires civils soit inférieure à 500 tonnes.

Aéronefs :

En matière de législation : si l'industrie aéronautique n'est à ce jour soumise à aucune réglementation spécifique au niveau mondial concernant la gestion des aéronefs en fin de vie, elle doit toutefois garantir la gestion sécurisée des pièces détachées et remplir de nombreuses obligations en matière d'hygiène, de sécurité et d'environnement.

Chaque phase de démantèlement (dépollution, désassemblage et déconstruction) opérée sur ces sites français est soumise à la législation européenne relative à l'élimination des déchets dangereux et industriels notamment règlement (CE) n° 1013/2006 du 14 juin 2006. Elle est calquée sur les normes liées au traitement et stockage des véhicules hors d'usage.

Les aéronefs dont le démantèlement est envisagé sont des avions militaires. Le recyclage de ces aéronefs est actuellement effectué par la filiale de VEOLIA, société française Bartin Aero Recycling et la société Tarmac Aerosave sur le site de l'ancienne base aérienne 279 Châteaudun. Ce site a servi de centre de stockage de l'Armée de l'air et de démantèlement d'avions militaires de type C-160 Transall comme première activité. L'Élément Air Rattaché de Châteaudun (EAR 279) a été désignée en 2013 comme point de regroupement des aéronefs qui sont retirés du service. Il exerce à ce titre des activités liées à la gestion de la fin de vie des aéronefs : la dépollution, l'entreposage, le démontage ou la découpe de matériels aéronautiques hors d'usage (aéronefs complets, moteurs, etc...).

Le ministère de la défense attribue à La société Tarmac Aerosave le 29 novembre 2016 un marché de démantèlement d'un parc de 25 fuselages d'avions C160 Transall et de 9 cellules d'avions Nord 262 (voilures et empennages partiellement à poste) retirés du service qui sont entreposés sur l'EAR 279 de Châteaudun.

En 2018, le ministère des Armées annonce la fermeture de l'EAR 279 en 2021. L'Élément Air Rattaché 279 a été dissous en juillet 2021.

Commentaire :

Le démantèlement des aéronefs militaires par une société privée relève du code des marchés publics. Il est effectué actuellement dans l'enceinte des zones aéroportuaires dont CHATEAUDUN et PAU- TARBES.

- Wagons :

Un règlement européen interdisant de vendre, donner, louer ou prêter du matériel ferroviaire amianté, la SNCF est condamnée à utiliser ses trains ou à "les démanteler proprement". Pour vider ses zones où sont stationnés ses trains hors d'usage qui devenaient des cimetières ferroviaires, le groupe public s'est lancé dans le grand recyclage de ses vieux trains en 2014. Il a depuis multiplié les appels d'offres pour trouver des industriels spécialisés, respectueux des réglementations.

La quasi-totalité des sites de démantèlement de trains sont situés dans des anciennes gares de triage ou équipés de voies ferrées raccordées au réseau public. Les voies présentes sur le site sont la propriété du GPMM qui n'a pas le projet de les réhabiliter. Toutefois, lors de l'enquête publique qui s'est déroulée du 5 novembre au 7 décembre 2012 concernant la demande d'autorisation d'exploiter une activité de transit et de stockage de produits minéraux par SEA INVEST, le commissaire enquêteur rapporte dans son rapport un courriel du Directeur du site affirmant que le principe de la voie ferroviaire était validé par le GPMM. Cette réhabilitation n'est toujours pas réalisée 9 après.

Commentaire :

L'accès au site des wagons est pratiquement impossible si la voie ferrée n'est pas remise en état et raccordée au réseau public.

3- POLE ECO-TRI :

Le site ECO- TRI est dédié principalement à la collecte des déchets du bâtiment issus des chantiers des Bouches du Rhône et des départements voisins. Il est destiné à recevoir les déchets du bâtiment produits par les professionnels ainsi qu'aux particuliers. Il s'agit d'une installation classée relevant du régime de l'enregistrement au titre de la rubrique n° 2710-2 (installations de collecte de déchets non dangereux apportés par leur producteur initial) de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement).

La société propose en outre d'apporter une solution de collecte et d'élimination des déchets d'amiante-ciment lié (non friables) en petites quantités suivant une procédure innovante mise au point en concertation avec le ministère de l'Environnement.

Le Département des Bouches du Rhône ne compte pas moins de 73 déchetteries dont 3 sur le territoire de la commune des MARTIGUES. Seules les installations présentes sur MARTIGUES ne sont pas ouvertes aux professionnels.

Il existe dans les communes proches de ce site des installations ouvertes aux professionnels (Fos sur mer, Istres, Châteauneuf les Martigues, ...) dont les accès sont plus aisés.

Commentaire :

Le projet d'ECO – TRI qui serait ouvert aux professionnels du bâtiment de par sa situation n'apportera pas de solutions aux décharges sauvages constatées dans la région, la plupart des déchetteries étant ouvertes aux professionnels.

6

4-CONCLUSIONS MOTIVEES

➤ Sur la pollution marine :

La société PREMYS, sur ce point répond de façon exhaustive et en particulier sur la zone de démantèlement qui sera équipée d'un assainissement permettant de collecter toutes les eaux pluviales de ruissellement et de les retenir au sein d'un bassin de rétention dimensionné pour un événement trentennale, en vue de leur prétraitement avant rejet régulé au sein du Canal de Caronte. En cas de déversement accidentel, une vanne d'obturation sera actionnée et empêchera toute pollution des eaux du canal. Pour les opérations ponctuelles de déconstruction d'allègement à flot de Bateau Hors d'Usage décrites en pages 34-35/81 de la demande, dont 90% se font dans la coque, sans contact avec le milieu marin, et 10% sur la coque extérieure (soit environ 150 tonnes /an les travaux d'allègement en contact direct avec le milieu marin), plusieurs mesures de prévention seront retenues pour empêcher toute pollution des eaux du canal.

Avis du commissaire enquêteur :

Les réponses apportées par le porteur sur ce point du projet sont satisfaisantes. L'évacuation des eaux usées du bâtiment destiné au personnel devra être raccordé au réseau public d'assainissement existant sur le boulevard maritime.

➤ Sur les autres pollutions :

Le porteur du projet indique que seuls les secteurs habités les plus proches, potentiellement sous influence du site, ont ainsi été pris en compte au sein de l'étude des effets du projet sur la santé des

populations. L'étude d'impact a conclu à un niveau d'incidence non significatif en termes d'effets chroniques ou cancérigènes à l'encontre des populations environnantes.

Figure 28 : Localisation des habitations les plus proches



Ce volet sanitaire de l'étude a fait l'objet d'un avis de l'ARS des Bouches-du Rhône qui précise que *“La qualité de l'étude des effets liés au projet sur la santé des riverains est satisfaisante et que l'impact sanitaire des futures activités du site de PREMYS à Martigues peut être considéré comme négligeable”*.

Différentes mesures de réduction contre les émissions de poussières dans l'air ont néanmoins été retenues afin de les réduire au maximum. Celles-ci sont décrites en pages 81-82, 87-88 et 115/124 de l'étude d'impact. Concernant les mesures de prévention des pollutions de sols et des eaux, la société indique que le projet n'aura aucun impact sur les sols sauf en cas de d'incident.

Avis du commissaire enquêteur :

Le commissaire enquêteur regrette que l'étude sur les effets du projet sur les populations ne porte pas sur le secteur de Lavéra sous influence d'un vent dominant.

➤ **Sur les nuisances sonores :**

Le porteur du projet, sur ce point fait référence à la campagne de mesures réalisée lors de l'autorisation d'exploiter provisoire accordée en 2017. Le rapport acoustique réalisé par le bureau Véritas en décembre 2017 a démontré le respect des valeurs réglementaires. Le porteur du projet prévoit de reconduire ce type de mesures acoustiques afin de vérifier le respect des valeurs réglementaires dans la nouvelle configuration projetée.

MESURES DES EMERGENCES SONORES

Point de mesure	Zone à émergence réglementée	Période	Indicateur utilisé	Bruit Résiduel retenu dB(A)	Emergence autorisée dB(A)	Objectif (résiduel + site) = mesure de contrôle sur site	Objectif (site seul)
1	Limite de site Nord-Ouest	Diurne	L50	44.5	Sans objet		
2	Limite de site Nord-Est	Diurne	L50	46	Sans objet		
3	Voisinage au Nord-Est	Diurne	L50	56.5	5	61.5	60
4	Voisinage au Nord-Ouest	Diurne	LAeq	56	5	61	59

Cette phase d'auto-contrôle initial puis périodiques permettra à PREMYS de prévoir des mesures d'atténuation acoustique complémentaires le cas échéant selon les résultats des mesures acoustiques observées, notamment en direction des ateliers cinématographique du site TECHNOLIS situé au nord du Boulevard maritime.

Avis du commissaire enquêteur :

Le commissaire enquêteur prend acte de l'engagement de PREMYS de prévoir des mesures acoustiques visant à atténuer le niveau des émergences sonores. Ces mesures profiteront aux entreprises logées sur le site de TECHNOLIS ainsi qu'aux populations présentes dans la zone.

➤ **Sur la protection de l'étang de Berre :**

Le porteur du projet rappelle que l'enjeu patrimonial et paysager de l'étang de Berre a bien été identifié et décrit dans l'étude d'impact, ainsi que ses évolutions historiques d'aménagements du Chenal à des fins économiques, d'agrément socio-culturel.

Le projet d'activités envisagés prévu dans un secteur à vocation économique portuaire spécialement dédiée au Chenal de Caronte n'altèrera pas la qualité des eaux du Chenal. Il est fait référence aux mesures de prévention et de gestion des eaux issues des emprises, décrites au point 1 précédent. Dans ce cadre, le projet d'activités n'occulte en aucune manière les chances d'obtenir le classement de l'étang de Berre au patrimoine mondial du patrimoine de l'humanité par l'UNESCO.

Avis du commissaire enquêteur :

Les mesures de protection de l'étang de Berre identifiées sont celles prévues pour réduire les risques de pollution marine et sont satisfaisantes.

➤ **Sur la circulation des poids lourds :**

La circulation des poids lourds sur le boulevard maritime est un véritable problème du fait des accès très étroits (tunnels de franchissement de la ligne de chemin de fer). L'absence de comptage des véhicules de toutes les catégories qui empruntent cette voie est regrettable.

Le commissaire enquêteur a pu constater par lui-même le niveau de la circulation actuelle des poids lourds qui empruntent le boulevard Maritime depuis l'A55. Le trajet le plus rapide est

celui qui emprunte l'avenue Clément Mille (RD 50) et la rue de la Gafette et parfois le chemin de l'étang bien qu'interdit aux poids lourds.

ACCES DEPUIS LE CHEMIN DE LA GAFETTE



ACCES DEPUIS LE CHEMIN DE L'ETANG



Le porteur du projet propose de réaliser des comptages, après accord et concertation avec le gestionnaire du Boulevard maritime (GPMM) et les autres industriels utilisateurs de la ZA portuaire de Caronte.

Le flux des véhicules annoncé est de 1 camion plateau tous les 2 jours maximum pour l'acheminement des moyens de transport hors d'usage (essentiellement terrestres) et 1 camion par jour pour l'évacuation de sous-produits de déconstruction non évacués par la voie maritime.

Enquête Publique du 8 Novembre au 8 Décembre 2021

Décision du Tribunal Administratif de MARSEILLE du 26 août 2021 n° E21000098/13

Arrêté Préfectoral du 14 octobre 2021

Pour l'activité ECO-TRI, l'estimation est de 29 véhicules par jour dont plus de la moitié sont des véhicules légers. Sur une amplitude d'ouverture du site de 8h, cela conduirait à 4 véhicules par heure dans le cadre où tous les sortants partent par la route. Le porteur du projet étudie également les possibilités de transports fluviales.

L'étude d'impact fait état en phase d'exploitation de 30 camions de 20 à 40T au maximum par jour pour la collecte des déchets, 1 camion par semaine pour l'approvisionnement en carburant en bord-à-bord, 1 camion par mois pour l'approvisionnement en propane et oxygène, de 50 véhicules par jour au maximum et 3 camions par semaine maximum pour livrer les moyens de transport hors d'usage.

Avis du commissaire enquêteur :

La circulation des poids-lourds est le point crucial du dossier. Les infrastructures routières existantes ne permettent pas de desservir de manière satisfaisante la zone. Il n'est pas possible d'adapter les ouvrages de franchissement de la voie de chemin de fer. Le transport des aéronefs ne peut être assuré par la voie routière du fait du gabarit insuffisant des tunnels. Le transport des wagons est également difficilement envisageable sans remise en état préalable des voies ferrées par le Grand Port Maritime.

La voie maritime est le cheminement à privilégier pour recevoir les moyens de transports hors d'usage et évacuer les déchets vers les centres de valorisation.

➤ Sur le Plan de Protection des Risques Technologiques :

10 L'emprise des terrains du projet d'activités est située en zone d'aléas faible, en zone d'effets indirects dite de Bris de vitres repérée au sein de la cartographie du PPRT et en partie en zone d'effets à cinétique lente. Dans ce cadre, des procédures spécifiques d'évacuation seront mises en place au sein des plan de gestion de la sécurité du site, en correspondance avec les services locaux de secours et la DREAL. Ces mesures sont déjà mises en place par SEA Invest et intégré dans le plan de prévention du site, auquel PREMYS a été soumis dans le cadre du projet provisoire en 2018.

Avis du commissaire enquêteur :

Le PPRT de Lavéra fait l'objet du porter à connaissance du Préfet en date de janvier 2018 dans l'attente de son approbation.

Le site est situé dans une zone exposée aux aléas Faibles (Fai) dans laquelle l'autorisation est la règle générale dans les zones exposées aux aléas Faibles (Fai) à l'exception des ERP difficilement évacuables (critère défini au regard des difficultés potentielles d'évacuation : crèches, écoles, maisons de retraite, hypermarchés...) par rapport aux phénomènes dangereux redoutés. La maîtrise de l'urbanisation dans ces secteurs nécessite une gestion globale sur les incidences en matière d'accueil de nouvelles populations, notamment les opérations d'ensemble qui devront faire l'objet d'un examen particulier. Dans les zones exposées aux aléas Faible (Fai) d'un effet de suppression, il est recommandé que les projets prennent en compte les objectifs de performances et/ou de résistances au regard de ces phénomènes dangereux.

Le projet est compatible avec sa situation dans le périmètre du PPRT. L'installation de la base de vie et du poste de contrôle est soumise à permis de construire en application de l'article L 421-1 du code de l'urbanisme. Les installations devront être réalisées conformément au règlement du PPRT.

➤ COMPLEMENTS DE REPONSES DU RESPONSABLE DU PROJET

La société a pris en compte des différentes observations émises lors de la période d'enquête publique par les collectivités locales, organismes associatifs et le public, et propose de renforcer les mesures de prévention environnementales et sociétales déjà prévues dans sa demande par les dispositions suivantes :

- Renforcement des mesures anti-poussières (Arrosage automatisé, brumisateurs fixes ou mobiles) au regard des sources d'émissions particulières, mesurages semestriels des taux d'empoussièrement autour des installations,
- Renforcement des mesures anti-bruit (Cri du Lynx sur tous les engins du site, renforcement des hauteurs de murs coté Nord-Est ou haie végétale) et contrôles acoustiques annuels,
- Mise en place de filets anti-envols autour des zones/casiers et de tri-valorisation
- Etude et mise en place de mesures paysagères le long du boulevard maritime,
- Engagement d'imposer aux prestataires les mesures de prévention environnementales au sein des documents règlementaires :
 - *Protocole Sécurité Environnement / Plan de Prévention Entreprise Extérieure
- Mise en place d'une Commission de Suivi de Site sur la ZA (GPMM/ Elus/ Voisins Industriel et entreprises de la ZA / Riverains référents)
- Amélioration de la gestion routière du Boulevard maritime, comptages & d'amélioration/signalisations/sécurisations, en concertation avec le GPMM, Industriels et autres entreprises de la ZA (PROVENCE Studios – Technopolis)

11

Avis du commissaire enquêteur :

Le commissaire enquêteur prend note de l'engagement du porteur du projet qui va dans le sens d'une meilleure intégration du projet dans le secteur.

Toutefois, l'engagement du porteur du projet de s'engager sur l'amélioration de la gestion routière ne peut pas être retenu du seul fait que ce sont les Maires des communes qui ont la compétence en matière de police de circulation et de stationnement à l'intérieur des agglomérations (article L 2213-1 du CCGT) d'une part et que très certainement cette voie est la propriété du GPMM, d'autre part.

5-AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

➤ **Sur l'unité de démantèlement des moyens de transport hors d'usage :**

Le commissaire enquêteur après avoir entendu toutes les parties concernées par le projet, analysé les observations du public, pris connaissance des délibérations des conseils municipaux des communes des Martigues et Port de Bouc, émet l'avis suivant :

AVIS FAVORABLE AU PROJET DE DEMANTELEMENT DE MOYENS DE TRANSPORT HORS D'USAGE ASSORTI DE LA RESERVE SUIVANTE :

Les moyens de transport hors d'usage seront acheminés uniquement par la voie maritime.

➤ **Sur le pôle ECO-TRI :**

Le commissaire enquêteur ayant visité les lieux et notamment les tunnels de franchissement de la voie de chemin de fer et constaté la circulation des poids lourds à ce niveau, considère que l'exploitation de la déchetterie va générer un accroissement de cette circulation créant ainsi des nuisances supplémentaires difficilement acceptables par la population qui réside le long des voies d'accès au site. En conséquence il émet l'avis suivant :

AVIS DEFAVORABLE AU PROJET DU POLE ECO-TRI

Etabli le 20 janvier 2022 sur 12 pages

Paul STACHO

Commissaire enquêteur



Enquête Publique du 8 Novembre au 8 Décembre 2021

Décision du Tribunal Administratif de MARSEILLE du 26 août 2021 n° E21000098/13

Arrêté Préfectoral du 14 octobre 2021