



PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

**Direction régionale de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement  
de Bretagne**

Rennes, le

**17 DEC. 2012**

Autorité environnementale

**AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE**  
relatif au projet d'extension du port de plaisance de Guidel, Morbihan,  
dossier reçu le 17 octobre 2012

### **Procédure d'adoption de l'avis**

Par courrier reçu le 17 octobre 2012, le Préfet du Morbihan a saisi pour avis le Préfet de région, Autorité environnementale (Ae), sur le dossier de demande d'autorisation déposé le 31 mai 2012 pour l'extension du port de plaisance de Guidel.

Le projet, soumis aux dispositions du code de l'environnement dans sa version en vigueur jusqu'au 31 mai 2012, relève du régime d'autorisation des installations, ouvrages, travaux et activités prévus à la nomenclature du tableau annexé à l'article R214-1, en application des articles L214-1 à L214-6.

Le projet est soumis à étude d'impact et à l'avis de l'Ae, conformément aux dispositions du décret n°2009-496 du 30 avril 2009 relatif à l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement prévue à l'article L122-1 du code de l'environnement. Le contenu de l'étude d'impact est défini à l'article R122-3.

L'Ae a consulté le Préfet du Morbihan au titre de ses attributions en matière d'environnement, par courrier en date du 26 octobre 2012, et a pris connaissance de l'avis de la Direction départementale des territoires et de la mer du Morbihan du 5 novembre 2012.

L'avis de l'Ae porte à la fois sur la qualité de l'étude d'impact, qui fait office d'évaluation environnementale, et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet. Il sera transmis au pétitionnaire et intégré au dossier d'enquête publique.

## Résumé de l'avis

La Communauté d'Agglomération du Pays de Lorient, gestionnaire du port de plaisance de Guidel, souhaite en doubler le nombre de postes sur pontons et en aménager les terre-pleins existants. Le projet inclut le dragage du port, le rejet en mer des sédiments dans l'embouchure de la Laïta par une conduite de refoulement, la construction d'une enclôture du plan d'eau portuaire ainsi que la création d'une aire de carénage.

Le résumé non technique est clair et reflète l'étude d'impact, mais celle-ci, au regard des enjeux environnementaux de l'estuaire de la Laïta, présente des insuffisances manifestes qu'il convient de combler.

L'analyse de l'état initial rend compte des caractéristiques physiques de l'embouchure de l'estuaire de la Laïta, et notamment des mouvements hydrologiques particuliers engendrés par les marées.

L'analyse concernant la qualification et le devenir des sédiments est imprécise sur plusieurs points et demande des compléments garantissant le meilleur choix possible entre évacuation par immersion ou stockage/traitement/valorisation à terre. Le projet devra comporter une aire disponible dite "zone tampon", recommandée comme nécessaire par le SDAGE Loire Bretagne, pour l'accueil des sédiments ou matériaux pollués.

Des précisions complémentaires doivent être fournies concernant la justification de la localisation du point de rejet des sédiments dragués. L'étude d'impact devrait par ailleurs inclure les impacts des opérations de construction présentées en option.

L'analyse de l'impact sur le milieu biologique est incomplète, faute de connaissance dans l'état initial sur les nourriceries et les poissons migrateurs. C'est par le suivi prévu au moment des travaux et la maîtrise de la localisation, des périodes et du débit du rejet, que le maître d'ouvrage propose de garantir l'absence d'impact significatif de la turbidité sur le milieu aquatique. Cette proposition n'apparaît pas a priori comme la solution la meilleure pour l'environnement et ce choix devrait être réellement justifié eu égard aux obligations de rechercher prioritairement des mesures d'évitement.

La création d'une aire de carénage et la qualité prévue pour ses rejets auront un impact positif sur la qualité des eaux marines de l'estuaire.

L'analyse des impacts en phase exploitation du projet est insuffisante quant aux conséquences sur la sédimentation à l'extérieur de l'enclôture. L'analyse paysagère n'apparaît pas.

Les mesures pour éviter, réduire ou compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement nécessitent d'être complétées sur certains points, notamment sur le suivi de l'impact sur les poissons migrateurs en phase travaux et sur la prévention de la contamination des sédiments portuaires en phase exploitation des aménagements.

L'étude d'impact présentée apparaît comme trop réduite pour démontrer la maîtrise effective des impacts environnementaux du projet.

Le choix d'une solution de rejet en mer des sédiments doit être plus étayé. Une comparaison, du point de vue de l'environnement, des différentes solutions envisagées est indispensable pour soutenir ce choix, qui devrait être accompagné de justifications plus solides, qu'il s'agisse du point de rejet en mer ou de l'efficacité des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation d'impacts envisagées.

L'étude d'impact devra par ailleurs être complétée par l'évaluation des dépenses correspondant à toutes les mesures prévues.

## **Avis détaillé**

### **1 Présentation du projet et de son contexte**

#### **Contexte :**

Le port de plaisance de Guidel, d'une superficie de 2,4 ha, est situé dans la partie Nord de l'anse du Bas-Pouldu, sur la rive gauche de l'embouchure de la rivière Laïta. La navigation dans cette zone est soumise aux courants engendrés par les marées ainsi qu'au débit de la rivière et, en conséquence, à d'importants déplacements des bancs de sable. La capacité d'accueil du port est actuellement limitée au plan d'eau protégé par une digue de 120 m non accostable.

#### **Projet :**

La Communauté d'Agglomération du Pays de Lorient, Cap l'Orient, gestionnaire du port depuis 2004, envisage l'extension du plan d'eau abrité pour augmenter le nombre de postes de mouillage à l'intérieur des limites administratives actuelles du port. Le projet est constitué du programme de travaux suivant :

- dragage de 39 000 m<sup>3</sup> de sédiments à 1 m sous le niveau des plus basses eaux, évacuation des sédiments dragués,
- réparation et renforcement par des enrochements côté mer de la digue existante,
- construction d'une enclôture en palplanches autour du plan d'eau du port pour limiter la sédimentation et réduire l'agitation,
- remplacement et augmentation du nombre des pontons existants par de nouveaux pontons flottants pour doubler la capacité d'accueil du port, soit 180 navires de taille inférieure ou égale à 10 m,
- réaménagement du terre-plein portuaire : enrochements supplémentaires, construction d'une aire de carénage de 900 m<sup>2</sup> permettant l'accueil simultané de 15 à 20 navires avec collecte et traitement des eaux de lavage et des eaux pluviales ; modification des parkings pour automobiles et remorques de navires (141 places) ; augmentation du nombre d'installations sanitaires (WC, douches, bac à laver),
- installation d'une base d'accueil pour jet-skis,
- aménagement d'une aire de tri sélectif de déchets.

Les deux opérations de travaux suivantes sont présentées comme options :

- destruction d'une partie du môle à l'extrémité de la digue et pose d'un rideau courbé pour déplacer la passe d'entrée du port un peu plus vers le Nord,
- remplacement du ponton réservé à la navette du passeur.

Le dossier transmis à l'Autorité environnementale est constitué d'une présentation du projet datée de mars 2011 (46 pages, et plans datés de 2012), d'une étude d'impact datée de février 2012 (198 pages), d'une étude courantologique et sédimentologique du port de Guidel-Plages d'août 2002 (40 pages).

Le résumé non technique (pages 12 à 42 de l'étude d'impact) est détaillé et clair. Il permet de comprendre le projet et résume tous les aspects abordés dans l'étude d'impact.

L'étude d'impact présente cependant des manques et quelques imprécisions, sur lesquels portent les remarques du présent avis.

La localisation du point de rejet des sédiments, a été choisie à l'intérieur du "*chenal naturel*" de la rivière, au niveau de la pointe sableuse qui barre partiellement l'estuaire. Or ce chenal est aussi le chenal unique d'accès au port. Le maître d'ouvrage devrait expliquer, pour commenter les schémas pages 72 et 73, pourquoi il ne lui est pas possible de choisir la réglementation en choisissant un point de rejet plus au large hors du chenal.

## **2 Compatibilité avec les plans et programmes**

Le projet concerne la zone portuaire classée UP située entre deux espaces remarquables figurant au plan d'occupation des sols de la commune de Guidel.

Le projet est compatible avec le schéma de cohérence territoriale du Pays de Lorient (page 193).

La question de la compatibilité avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Loire-Bretagne se pose. En effet si la création d'une aire de carénage et d'un espace déchetterie répond aux objectifs de diminution de la pollution des eaux marines tel que préconisé par le schéma d'aménagement et de gestion des eaux Ellé, Isole, Laïta et le SDAGE (pages 186 à 188), le projet d'extension portuaire ne prévoit pas de "zone tampon" près des activités portuaires pour l'accueil de sédiments à terre ou de résidus de pollutions accidentelles, comme stipulé dans le SDAGE..

L'Autorité environnementale demande que le projet soit revu sur ce point.

## **3 Exposé des raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, le projet a été retenu**

Cap L'Orient justifie son projet par son objectif économique de développement de la filière nautique dans les ports du Pays de Lorient (page 138).

L'Autorité environnementale attire l'attention sur le fait qu'un nombre de demandeurs sur une liste d'attente de places dans un port (page 140) n'est pas représentatif de besoins réels, les demandeurs pouvant s'inscrire sur autant de listes d'attente qu'ils le désirent.

Un "audit environnemental des équipements de plaisance du Pays de Lorient" en 2002 a révélé les carences des services portuaires en matière de gestion des déchets et de la pollution.

L'aire de carénage prévue au port de Guidel fait partie des travaux programmés pour répondre aux besoins du bassin de navigation en complément des aménagements effectués dans les autres ports.

L'enclôture qui est prévue a la fonction précise d'empêcher la pénétration des sédiments dans la zone portuaire.

Le maître d'ouvrage explique clairement, pages 128 à 136, les trois alternatives de solutions de gestion des sédiments qu'il a étudiées : 1) dragage à la pelle mécanique, mise en dépôt, par camions, sur une plage distante de 5 km ; 2) dragage à la pelle mécanique, tri des sédiments, valorisation ou stockage à terre selon granulométrie ; 3) dragage hydraulique et refoulement en mer

Cette présentation des principales solutions de substitution examinées par le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage doit être étayée par les raisons pour lesquelles, eu égard aux effets sur l'environnement ou la santé humaine, le projet présenté a été retenu.

## **4 Caractère approprié des analyses développées dans le dossier et prise en compte de l'environnement**

### **4-1 Description de l'état initial de l'environnement**

#### **Paysage**

Les points de vue présentés pages 109 à 111 montrent que "*L'univers de la plaisance marque fortement les paysages du Bas Pouldu avec ses forêts de mâts qui se dégagent des ports de Guidel, Clohars-Carnoët et de la zone de mouillage du SIVU*". Les photos constituent des approches parcellaires du paysage. Des cumuls de navires plus ou moins groupés sont essentiellement présentés, sans perspective ni explications sur l'insertion paysagère des mouillages déjà existants.

Il conviendrait donc de rendre compte du paysage à partir de points de vue plus ou moins éloignés, afin d'identifier les enjeux selon les angles de perception, la valeur paysagère.

#### **Milieu physique**

La description de l'état initial informe clairement sur le port déjà existant et sur les caractéristiques physiques de l'embouchure de l'estuaire de la Laïta en aval du port.

L'embouchure de la Laïta a la particularité d'être barrée par une flèche sableuse de 750 m, de morphologie instable sur sa plus grande partie, prolongée par une "barre d'estuaire" créée par l'opposition entre rivière et mer. La localisation changeante des bancs de sable modifie le chenal d'accès au port en fonction des mouvements hydrologiques. À marée basse, la profondeur de l'eau ne dépasse pas 40 cm, sur un fond parsemé de blocs rocheux. Durant le jusant, le courant dans l'embouchure de la rivière est de 3m/s en moyenne tenu pendant 3 heures, plus faible que le courant du flot, qui peut atteindre 7m/s durant 1 heure (page 63).

#### **Qualité des sédiments**

Deux campagnes de prélèvements de sédiments portuaires ont été effectuées en 2008 et 2011. Il manque un repérage des superficies des fonds portuaires qui sont constituées des sédiments pollués. Un échantillon moyen résultant du mélange de trois échantillons prélevés dans la partie Sud du port par carottages jusqu'à 3 m de profondeur de la couche de sédiments présente une contamination en tributylétain (TBT) de 271 µg/kg sec, soit une contamination dépassant le seuil de référence N1 défini par arrêté ministériel du 09/08/2006.

Le test écotoxicologique pratiqué sur un échantillon moyen des sédiments contaminés en TBT est insuffisant. Il ne permet pas de caractériser de manière satisfaisante cet échantillon comme toxique ou non toxique pour le milieu marin, car ce type de test pratiqué avec du zooplancton d'eau douce (explications pages 86-87) sert en fait à qualifier les sédiments par rapport à la nomenclature réglementaire des déchets stockés ou traités à terre, mais non les sédiments qui sont simplement déplacés sans quitter le milieu marin.

L'Autorité environnementale recommande d'effectuer les tests adaptés pour les échantillons issus du milieu marin et préconisés dans l'ouvrage Géodrisk "tests de toxicité".

#### **Milieu biologique**

Le compte rendu sur le milieu biologique et les peuplements benthiques (pages 88 à 91) présente des insuffisances et ne permet pas de conclure par une hiérarchisation des enjeux environnementaux. Les sources de renseignements sont diverses et imprécises. La connaissance de la faune marine fréquentant l'estuaire n'est pas claire (page 194) : selon le

maître d'ouvrage, elle serait très détaillée dans le document d'objectifs du site Natura 2000, mais limitée faute d'études récentes, et cependant "*relativement*" suffisante grâce à la connaissance du rôle de nourricerie des estuaires bretons.

Les limites du site Natura 2000 "Rivière Laïta, Pointe du Talud, étangs du Loc'h et de Lannéec" s'étendent jusqu'à l'embouchure de la rivière mais contournent le port et n'incluent pas le plan d'eau de l'anse du Bas-Pouldu. Il n'en demeure pas moins que l'habitat d'intérêt communautaire de type "estran de sable fin" (EURIS 1140-3) est présent à l'intérieur du port. Le maître d'ouvrage devrait présenter une analyse de l'état de conservation de cet habitat et des peuplements associés (page 98), alors qu'il est fait allusion à des investigations de terrain (page 152) avec observation d'alevins sur les 3 000 m<sup>2</sup> de la partie Nord de la zone portuaire à draguer.

L'Autorité environnementale recommande d'évaluer de manière fiable la valeur écosystémique de cette zone.

### **Qualité des eaux marines**

Les renseignements donnés sur la qualité des eaux de baignade et estuariennes, pages 77 à 80, sont imprécis, sans conclusion sur la qualité des eaux portuaires.

Faute d'avoir à leur disposition une aire de carénage, une partie des plaisanciers mouillant sur la Laïta et son embouchure carène ses navires directement sur l'estran, rejetant ainsi des particules de peinture polluante.

## **4-2 Analyse des impacts du projet sur l'environnement**

### **• Phase travaux du projet**

L'Autorité environnementale recommande de donner des informations sur les précédents dragages du port mentionnés page 159 et sur la destination de ces sédiments. Si des rejets dans l'estuaire ont déjà été effectués, le maître d'ouvrage devrait expliquer les résultats du suivi de ces rejets et quel enseignement a pu en être tiré. Par contre, le dragage le plus récent de 7 300 m<sup>3</sup> en 2012 (autour des pontons ?) amène à se poser la question de la hauteur réelle des sédiments actuellement présents dans le port et de la rapidité de leur contamination en tributylétain.

Il conviendrait d'expliquer pourquoi il n'a pas été choisi de délimiter précisément les zones polluées avec gestion séparée des sédiments selon les zones, suite à la détection d'un taux plus élevé de TBT dans certains échantillons.

L'étude d'impact doit nécessairement être complétée pour comprendre une analyse des impacts générés par les aménagements prévus en option par le projet, notamment les travaux de destruction du môle et son remplacement par un rideau de palplanches. La justification de sa destruction ou de son maintien doit être plus étayée.

### **Impact sonore**

L'étude d'impact doit être complétée par une analyse du bruit qui "*pourra induire un stress pour les habitants et les commerçants de Guidel-Plages*" (page 155). Le degré sonore des travaux et le dérangement selon la portée, notamment par rapport aux habitations les plus proches, doivent être estimés. Le maître d'ouvrage devra décrire les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation qu'il s'engage à mettre en oeuvre pour pallier cette nuisance.

## **Impact sur le milieu biologique**

L'étude d'impact analyse les impacts du battage des pieux pour la mise en place des pontons et de l'enclôture, et ceux du dragage. Tous ces impacts sont considérés comme faibles.

La durée prévue du dragage, effectué à marée descendante, est de 10 heures par jour pendant 3 mois (page 152). L'argument présenté qualifiant de faible l'impact sur l'habitat "estran sable fin" de la zone portuaire Nord qu'il est prévu de draguer se fonde sur le pourcentage de surface que cette zone représente par rapport à l'estuaire entier (environ 65 ha). A noter cependant l'absence de connaissance précise de la valeur éco-systémique.

L'impact du rejet des sédiments par conduite mise en place sur le haut estran jusqu'à l'embouchure de l'estuaire est également considéré comme faible, vu l'estimation du taux de turbidité provoquée (0,44 g/l) dans un rayon de 100 m du point de rejet. Cependant cet impact sur le comportement des poissons migrateurs reste hypothétique.

L'Autorité environnementale recommande de vérifier les connaissances sur le comportement des migrateurs, pour savoir à quel moment de la marée ils entament la remontée de l'embouchure. Il conviendrait en outre de vérifier l'état des populations actuelles de poissons remontant la Laïta, et de s'informer des suivis et réglementation existants (notamment dans le SAGE), pour une évaluation plus précise des impacts, quitte à prévoir un point de rejet des sédiments plus au large ou des temps de rejet quotidien moins longs.

### **• Phase exploitation du projet**

L'enclôture du port représente au moins trois enjeux : un enjeu esthétique (aspect de palissade), un détournement de la sédimentation (notamment au Nord à l'extérieur de l'enclôture), un danger pour la navigation à marée haute. L'étude d'impact répond sur ce dernier point par une information sur le balisage prévu. Les deux autres points sont abordés mais non analysés.

## **Qualité des eaux marines**

La mise en service d'une aire de carénage aura un impact positif sur la qualité des eaux marines, dans la mesure où tous les propriétaires des navires de l'estuaire auront recours à cet aménagement. Ce qu'il conviendra de contrôler dans le long terme.

Il conviendrait par ailleurs d'apporter des compléments d'information sur les matériaux de construction utilisés, notamment sur le type de bois qui constituera l'habillage imputrescible de l'enclôture et le traitement éventuel qu'il aura subi. D'une manière générale, l'étude d'impact devrait éclairer sur le choix de matériaux garantissant la protection du milieu marin.

## **Paysage**

L'impact sur le paysage est significatif : à marée haute les 180 navires, rangés le long de 5 pontons, formeront un groupe entouré d'un périmètre balisé par des perches. A marée basse l'enclôture du port apparaîtra comme une fortification en bois de 4 m de haut avec amoncellement du sable en pourtour déposé au gré des courants marins et fluviaux. Le remplacement du môle par un rideau non submersible de 7 m de hauteur à partir des plus basses eaux est prévu en option au projet.

A plusieurs reprises (pages 33 et 167) l'étude d'impact stipule que l'ouvrage d'enclôture sera principalement perceptible depuis Le Pouldu, hameau côtier de Clohars-Carnoët et que son

impact sur le paysage par rapport à l'état actuel sera notable. Il est par ailleurs indiqué que cet ouvrage d'enclôture réduira le point de vue sur l'estuaire pour les promeneurs et usagers du port de Guidel.

Une analyse de l'intégration paysagère des aménagements prévus doit être ajoutée. Les trois photos montage présentées page 167 à partir d'un seul point de vue montrent au contraire que l'aspect de fortification de la zone portuaire nuit à l'ensemble du paysage et aux espaces remarquables naturels et ouverts qui l'encadrent. La perception de ce site à partir de Guidel-Plages ou du Pouldu sera tout autant impactée. La présentation est trop succincte sur ce point. La bonne intégration d'une enclôture en palplanches, habillées ou non de bois, dans l'embouchure de la Laïta au sein du paysage de la ria devra être augmentée.

Il conviendrait d'évaluer clairement le patrimoine paysager de la rivière côtière Laïta, serpentant sur 17 km entre Quimperlé et l'Atlantique, au fond d'une vallée encaissée et étroite formant une ria, bordée de nombreux boisements dont la forêt domaniale de Carnoët. Les paysages de la Laïta et des environs du Pouldu ont notamment inspiré de nombreux peintres à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, dont Paul Gauguin, Paul Sérusier, Henry Moret.

Par ailleurs, la Laïta figure dans la liste indicative des sites majeurs restant à classer en France au titre des articles L341-1 et suivants du code de l'environnement, définie par la circulaire du 7 juillet 2011.

L'étude d'impact doit mieux prendre en compte cette sensibilité patrimoniale, pour un projet au cœur même de l'embouchure de la rivière. L'Autorité environnementale recommande d'étudier la compatibilité du projet avec les objectifs de classement de ces lieux.

### **Eaux pluviales**

La conclusion d'impact positif de l'aménagement des aires de parkings des terre-pleins, décrit pages 121 et 162, doit être développée puisque, imperméables ou perméables, les eaux de ruissellement imprégnées d'hydrocarbures rejetés par les automobiles (gaz d'échappement, fuites) ne seront pas traitées.

### **Milieu biologique**

L'impact de l'augmentation du trafic maritime, suite à l'augmentation de places dans le port, est estimé faible sur le site Natura 2000 car il ne concerne que la partie aval de l'estuaire. L'analyse devrait aborder ce point de manière plus complète, en tenant compte de l'augmentation des postes de mouillage des autres ports et des zones de mouillage collectif ainsi que des pratiques et comportements des plaisanciers. A cet égard il conviendrait d'estimer les impacts cumulés sur l'augmentation de la pression de la pêche de plaisance sur la faune marine.

## **5 Analyse des mesures prises pour éviter, réduire ou compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement (mesures dites ERC)**

### **Phase travaux**

Les dispositions relatives à l'organisation du chantier en mer et à terre pour limiter les risques de pollution accidentelle et gérer les déchets sont mentionnées pages 168 et 170. Ces dispositions pourront être complétées par des mesures de réduction de l'impact sonore après estimation du bruit, très insuffisante dans l'étude d'impact. Il manque également les modes de



surveillance et d'intervention relatives aux ruptures accidentelles de la conduite d'évacuation des sédiments de dragage, qu'elle soit flottante ou positionnée le long du haut de l'estran.

Le suivi des teneurs en matières en suspension par prélèvements en 4 points lors du rejet des sédiments est clairement expliqué page 181. Par ces mesures de surveillance, le maître d'ouvrage s'engage à des prises de décisions rapides au moment des opérations de dragage en cas de dépassement du seuil maximal de turbidité de 0,5 g/l. Ces modalités sont donc acceptables sous réserve que l'organisation et les moyens de surveillance prévus pages 181-182 permettent une réactivité d'intervention et de modification des opérations au fil des analyses.

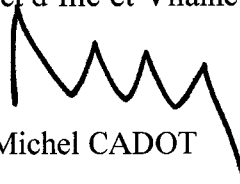
### **Phase exploitation**

Les mesures prévues pour la gestion des déchets lors de la phase d'exploitation du projet, incluant une aire de carénage aux normes de rejets préconisées par l'étude SOCOTEC de 2009 pour le compte de l'Agence de l'Eau Loire-Bretagne, contribuent de manière satisfaisante à l'objectif de moindre impact sur la qualité des eaux marines.

L'hypothèse de l'impact de l'enclôture du port (page 184), confinant la zone portuaire, sur la qualité future des sédiments, plus fins, donc fixant davantage la pollution, est contradictoire avec les démonstrations du pétitionnaire sur les impacts positifs du contexte et des aménagements (peintures au TBT interdites par la réglementation, performance de l'aire de carénage). Il conviendrait de préciser quels éléments contaminants seront susceptibles de dépasser les seuils de référence N1, afin de les prévenir à la source et non par une augmentation de la fréquence des dragages, comme proposé page 184.

L'étude d'impact devra être complétée par l'estimation des dépenses correspondantes aux mesures ERC, conformément à l'article R122-3 4° du code de l'environnement, version en vigueur jusqu'au 31 mai 2012.

Le Préfet de Région  
Préfet d'Ille-et-Vilaine



Michel CADOT