

Rambouillet, le **27 DEC. 2024**

Compte rendu de la réunion de
la commission de suivi de site pour les dépôts pétroliers de COIGNIERES exploités par
les sociétés « RAFFINERIE DU MIDI » et « TRAPIL »

sous la présidence de
Monsieur le sous-préfet de Rambouillet

vendredi 13 décembre 2024 à 9h30

Participaient à la réunion

1- au titre du collège des services de l'État et des établissements publics de l'État

- Mme Marielle MUGUERRA, UD des Yvelines de la DRIEAT, adjointe à la chef d'UD
- Mme Pauline LE CLEAC'H, UD des Yvelines de la DRIEAT, inspectrice des installations classées,
- Commandant MARCHAL, SDIS des Yvelines, adjoint au chef de groupement sud,
- Capitaine PINAULT, SDIS des Yvelines, chef du service prévention industrielle,
- M. Matthieu PIANEZZE, préfecture des Yvelines, chef du SIDPC,
- Mme Gaëlle LECOQ, sous-préfecture de Rambouillet, adjointe au chef du BRS.

2- au titre du collège des collectivités territoriales

- Mme Chantal CARDELEC, adjointe au maire d'Élancourt, représentant la CASQY,
- M. Cyril LONGUÉPÉE, adjoint au maire de Coignières, représentant la commune de Coignières,
- M. Jean-Philippe MARCHAND, conseiller municipal de Lévis-Saint-Nom, représentant la commune de Lévis-Saint-Nom.

3- au titre du collège des exploitants

- M. Vincent VERDAN, RAFFINERIE DU MIDI, chef de l'établissement de Coignières,
- M. Benjamin FLECHY, RAFFINERIE DU MIDI, coordinateur HSE,
- M. Eric DELALANDRE, TRAPIL, chef de région parisienne.
- M. Alexandre AUBRY, TRAPIL, chef de secteur de la région parisienne sud.

4- au titre du collège des salariés

- Mme Marie-Christine LOPEZ, RAFFINERIE DU MIDI, déléguée du comité social et économique,

5- au titre du collège des associations des riverains et association de protection de l'environnement

- M. Bernard DESTOMBES, France Nature Environnement 78,
- M. Roger MARS, association DELTA
- M. Jean-Luc BIENVAULT, association « Vivre à Saint-Rémy-l'Honoré »

Membres excusés :

- M. Philippe POUPIN, DDT des Yvelines,
- M. Simon KIEFFER, ARS des Yvelines.

§ § § § § §

M. le Sous-Préfet ouvre la réunion en souhaitant la bienvenue à tous les membres de la commission de suivi de site (CSS) et en remerciant M. LONGUÉPÉE, représentant de la commune de Coignières, d'accueillir la commission.

M. le sous-préfet remercie également les exploitants et l'UD 78 DRIEAT pour le travail préparatoire.

Il rappelle le rôle et les fonctions des CSS :

- créer entre les différents représentants des collèges un cadre d'échange et d'information sur les actions menées, sous le contrôle des pouvoirs publics, par les exploitants des installations classées, en vue de prévenir les risques d'atteinte aux intérêts visés par l'article L. 511-1 du code de l'environnement,
- suivre l'activité des installations classées,
- promouvoir, pour ces installations, l'information du public sur la protection des intérêts mentionnés à l'article L.511-1 du code de l'environnement.

La dernière réunion de cette CSS a eu lieu le 16 février 2023.

M. le sous-préfet souligne que les événements de l'année 2024 (changement de sous-préfet, dissolution de l'assemblée et jeux olympiques) n'ont pas permis de tenir le rythme de 12 mois depuis la dernière commission. Mais il précise qu'une vigilance sera apportée pour programmer la prochaine commission en 2025.

L'ordre du jour en 5 points est annoncé par M. le sous-préfet :

- Approbation du règlement intérieur de la commission de suivi de site,
- Bilan des actions menées par RAFFINERIE DU MIDI en 2023 et 2024,
- Bilan des actions menées par TRAPIL en 2023 et 2024,
- Bilan des actions de l'inspection des installations classées de l'UD Yvelines DRIEAT en 2023 et 2024, et point particulier sur le PPRT,
- Questions diverses.

Le quorum étant atteint, la séance peut donc débuter.

1- Règlement intérieur de la commission de suivi de site

M. le sous-préfet indique que le règlement intérieur n'avait pas été finalisé lors de la précédente CSS et qu'il est donc proposé aux membres d'en adopter un.

Suite au projet transmis préalablement, M. le sous-préfet demande si certains membres ont des observations ou remarques à formuler.

Aucune remarque n'est exprimée par les membres de la CSS. Le règlement intérieur est adopté.

2- Bilan des actions RAFFINERIE DU MIDI

Il s'agit d'un bilan sur les années 2023-2024, présenté par M. VERDAN, chef d'établissement.

La présentation projetée au cours de cette séance est disponible en ligne à l'adresse suivante : <https://www.drieat.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/css-raffinerie-du-midi-trapil-a-coignieres-a2115.html>

L'activité de RAFFINERIE DU MIDI consiste à stocker des carburants reçus par oléoduc (pipeline TRAPIL) et à charger des camions principalement pour assurer la livraison des stations services. Le site de Coignières est ouvert du lundi 4 h au samedi 12 h. Le pic d'activité de chargement de camions se situe le matin entre 2 h et 10 h. L'activité moyenne est de 140 camions par jour sur le site, principalement entre 2 h et 22 h.

Après avoir donné quelques chiffres sur l'activité du site, M. VERDAN a détaillé la liste des travaux d'investissements réalisés en 2023 et 2024. Il a également indiqué que l'entreprise a procédé en 2024, à des opérations décennales pour l'inspection des réservoirs et la réalisation de travaux de mise en conformité.

M. VERDAN a ensuite présenté le système de gestion de la sécurité (SGS) de l'entreprise, intégrant notamment le suivi des actions de formation et des actions de contrôle réalisées au cours des deux dernières années, et les exercices de type POI. Les actions de contrôle portent à la fois sur les installations de stockage et sur les installations de chargement des camions citernes.

Il est également à noter le projet de modification d'un réservoir de gasoil pour y stocker de l'essence, pour suivre l'évolution du marché des véhicules.

Suite à plusieurs évènements il y a 5-6 ans, la société RAFFINERIE DU MIDI a également fait évoluer son matériel pour limiter le risque de débordement des camions citernes, grâce au traçage des atteintes de sondes de niveau et à la mise en place d'une procédure visant notamment à responsabiliser les chauffeurs dans l'opération de connexion des bras de chargement aux différentes cuves du camion.

Enfin, M. VERDAN a présenté tous les évènements identifiés en 2023 et 2024. Sur 20 évènements recensés, 17 avaient un niveau de gravité 1 (le plus faible – sans impact sur l'environnement - sur une échelle de 1 à 5) et les 3 autres étaient catégorisés en niveau 2.

Voici quelques précisions apportées par M. VERDAN sur les évènements répertoriés dans la présentation :

- La fuite sur le groupe émulseur n°2 (défense incendie) en mai 2023 est répertoriée en niveau 1, car il existe 2 groupes, donc une redondance permettant de limiter le risque. Le 1^{er} groupe était toujours fonctionnel pour assurer la défense incendie.
- L'épandage de 20L environ d'E85 (SP95 avec 85 % d'éthanol) en mai 2023 était lié à un problème technique nécessitant de faire évoluer l'automate pour améliorer un paramètre de sécurité.
- Le produit présent sur l'écran flottant du bac 22, en juin 2023, était une petite flaque d'essence de 20 litres environ observée sur l'écran. La présence de cette flaque a été surveillée, elle évoluait peu mais revenait ponctuellement. La décision a donc été prise d'ouvrir le bac pour procéder aux réparations nécessaires.
Mme MUGUERRA précise que les bacs d'essence peuvent être de deux types : soit avec un toit flottant, soit avec un écran flottant intermédiaire qui évite l'évaporation de l'essence et la formation d'un « ciel gazeux ». Ce dispositif existe tant pour des questions de sécurité que pour des questions environnementales, de prévention d'émission de vapeurs d'essence à l'atmosphère.
- En août 2023, le détecteur hors service concernait le poste de chargement, mais il existe 4 autres capteurs autour, raison pour laquelle l'évènement a été catégorisé en niveau 1.
- La défaillance de la commande d'ouverture à distance de la vanne VI223, en septembre 2023, portait sur une vanne de la défense incendie. Mais cette défaillance n'a pas remis en cause le bon fonctionnement global de la défense incendie, raison pour laquelle la gravité est au niveau 1.
- L'incident relatif au remplissage de l'URV (unité de récupération de vapeur) correspond au remplissage par de l'essence d'une unité prévue normalement pour récupérer des vapeurs (circuit fermé), suite au dysfonctionnement d'une vanne qui est restée ouverte. À l'issue, une analyse de sécurité complète a été faite sur cette URV, entraînant l'ajout de sécurités supplémentaires (capteurs) sur l'équipement.
- Il existe deux systèmes de remplissage des camions, soit un chargement en source (par le bas) avec récupération des vapeurs (vers l'URV), en circuit fermé, soit un chargement par le dôme (par le haut) pour des petits camions de livreurs de fioul ou gasoil uniquement. En juillet 2024, c'est lors d'un remplissage par le dôme qu'un débordement de quelques litres a eu lieu, mais sans impact sur l'environnement.
- En octobre 2024, une fuite a été observée sur la vitre d'une jauge étalon lors d'essais métrologiques, à l'occasion du contrôle d'un bras de chargement.
- Concernant les évènements relatifs aux conducteurs (blessures, chutes), M. VERDAN précise qu'il s'agit du personnel des transporteurs pour lesquels des rappels très fréquents sont répétés sur les règles de sécurité à appliquer (trois point d'appuis en sortant du camion par exemple). Malgré ces rappels permanents, ce type d'évènement demeure.

M. le sous-préfet souligne que le niveau de détection est poussé, car tous les évènements sont répertoriés, même les plus mineurs. Ce mode de fonctionnement est positif, car il permet de surveiller et de pouvoir agir par des mesures correctives si certains évènements mineurs venaient à se multiplier avec une fréquence très forte.

M. VERDAN indique que dans un souci de transparence, la totalité de leurs évènements sont répertoriés. M. FLECHY précise également qu'au-delà de la gravité réelle, la potentialité est également à prendre en compte.

M. DESTOMBES souhaite mieux comprendre le fonctionnement des sondes et s'interroge sur la possibilité pour les chauffeurs de les « bricoler ».

M. VERDAN explique que dans une citerne, il y a plusieurs compartiments de capacités différentes. Le conducteur programme lui-même le remplissage des compartiments lors du branchement des bras de chargement sur les compartiments. Si le conducteur fait une erreur et programme, par exemple, un chargement de 7000 litres sur un compartiment de 6000 litres, il existe une sécurité dans chaque compartiment de la citerne par des sondes de niveau dont l'atteinte arrête le chargement. Ce type d'évènement est désormais systématiquement répertorié, considérant qu'il existe un risque, car si la sonde du camion citerne ne fonctionnait pas, il y aurait un risque réel de débordement.

Mme MUGUERRA précise également qu'avant de commencer le chargement, il y a nécessité impérative de connecter la sonde de niveau, sinon le chargement ne peut démarrer.

M. VERDAN rappelle que ce type d'évènement est donc directement lié à une erreur humaine. Au départ, il n'existait que des mesures de sensibilisation des chauffeurs au déclenchement de cette sécurité par l'atteinte des sondes de niveau, mais la procédure de RAFFINERIE DU MIDI s'est renforcée avec désormais une exclusion de 3 jours des chauffeurs ayant entraîné ce type de mise en sécurité, pour les responsabiliser (ainsi que leurs employeurs, sociétés de transport). C'est une pratique courante dans la profession des dépôts pétroliers.

Une autre question porte sur l'impact de l'évolution du gasoil vers l'essence pour le site RAFFINERIE DU MIDI.

M. VERDAN précise que la configuration d'une cuve accueillant du gasoil est techniquement différente de celle d'une cuve accueillant de l'essence. La diminution de la consommation de gasoil au profit de l'essence nécessite donc de faire des modifications techniques importantes sur les cuves.

Mme MUGUERRA explique que cette évolution de la consommation a deux incidences :

- Sur les modifications techniques : par exemple, il n'y a pas besoin d'un écran interne pour le gasoil, car il est moins volatil, donc il n'y a pas de nécessité de prévenir la formation de « ciel gazeux ».
- Sur les phénomènes dangereux : le gasoil étant moins volatil, il n'existe pas de risque de formation de vapeurs de gasoil et donc de risque d'explosion de nuages de vapeurs de gasoil, contrairement à l'essence. Pour l'étude de dangers du site, le type de carburant stocké dans chacun des bacs a donc une incidence.

M. VERDAN précise que c'est la raison pour laquelle une autorisation est systématiquement demandée à la DRIEAT en amont d'un projet de modification d'une cuve de gasoil en essence. Il indique que tous les sites de dépôts pétroliers ont ce type de problématique liée à l'évolution de la demande en carburant.

Dans le cas de RAFFINERIE DU MIDI, l'alimentation en hydrocarbure se fait par la canalisation de transport TRAPIL. Les réservoirs sont remplis tous les 10 à 12 jours, donc il faut disposer de réservoirs adaptés pour ravitailler les stations services et répondre à la demande pendant cette durée.

M. LONGUÉPÉE fait remarquer qu'il était signalé, lors de précédentes CSS, des débordements ponctuels. Il met en avant que ce n'est plus le cas, mais que, pour autant, malgré la mise en

place d'une action sur les sondes, le nombre d'incidents ne baisse pas, même s'ils sont mineurs. La procédure d'exclusion temporaire mise en place ne semble donc pas avoir d'effet sur les chauffeurs.

M. VERDAN reconnaît en effet qu'il s'agit d'un facteur humain sur lequel il est difficile d'agir. C'est pour cette raison que RAFFINERIE DU MIDI travaille désormais sur des améliorations techniques pour que le conducteur ne puisse pas lancer un chargement sur une cuve déjà pleine.

En effet, la plupart des événements « sondes touchées » sont de deux types récurrents : des conducteurs qui lancent deux fois le chargement sur la même cuve, donc déjà pleine, et des conducteurs qui oublient de vider la cuve en station service puis qui reviennent charger sur le site de RAFFINERIE DU MIDI, donc sur une cuve également déjà pleine.

Il s'agit donc principalement d'inattention, mais avec environ 140 camions chargés par jour avec 5/6 cuves à brancher, les erreurs sont finalement peu nombreuses au regard du volume ou du nombre d'opérations de branchement pour chargement. Les actions se poursuivent néanmoins pour les diminuer.

Le travail engagé par RAFFINERIE DU MIDI consiste donc à pouvoir détecter techniquement la présence de produit dans la cuve pour, le cas échéant, bloquer le chargement. Un test sera réalisé courant 2025. S'il est concluant, il pourrait permettre de diviser par deux les événements « sondes touchées ».

3- Bilan des actions TRAPIL

Les deux présentations projetées au cours de cette séance sont disponibles en ligne à l'adresse suivante :

<https://www.driat.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/css-raffinerie-du-midi-trapil-a-coignieres-a2115.html>

Après une courte présentation du réseau TRAPIL dont celui dit LHP pour Le Havre-Paris, (pipeline multiproduits) et du dépôt « dormant » TRAPIL, c'est-à-dire sans chargement de camions mais arrivée et départ de produit (Gasoil) par pipeline dans ce « stockage tampon », M. DELALANDRE, chef de région parisienne, a présenté un bilan de l'année 2023, puis de l'année 2024, intégrant les formations, les exercices POI et le bilan des inspections et audits.

Il précise en introduction que la forte baisse de trafic sur le kérosène dans le réseau de transport, lié à la période COVID, est désormais compensée en 2024.

NB : ce produit n'est pas stocké sur le site de Coignières.

Les seuls stocks sortant du site sont ceux de la SAGESS, qui, adossés à un système de gestion de crise, permettent, sur injonction de l'État, leur mise à disposition.

L'évaluation des risques et l'identification des dangers prévoit le recours à des intervenants extérieurs au site pour les inspections, pour avoir un regard « croisé » et « neuf ».

Les opérations de contrôle décennal des 6 bacs (vidange et contrôle de toute la structure) initié en 2023 se poursuit en 2024. La remise en service du bac n°6 est prévue pour fin décembre 2024.

Aucun incident/accident n'a été observé en 2023. Le stock dormant avec des entrées/sorties par pipeline entraîne une activité et une surveillance moins soutenue.

En 2024, un seul accident (TMS) a été recensé. Il s'agissait d'un agent qui s'est blessé au dos, lors d'une manipulation de fin de chantier, pour transférer une pompe. Un presque-accident a également été identifié lors de la déconnexion d'un tuyau sous pression, avec une petite projection de gasoil sur un opérateur.

L'exercice POI réalisé en octobre 2023 a permis de mettre en avant une problématique de communication avec la mairie et de récupérer le numéro d'astreinte « cadre ».

M. LONGUÉPÉE précise qu'il existe, pour la commune, un numéro d'astreinte « élu » et un numéro d'astreinte « cadre ».

En 2024, un nouvel exercice a eu lieu le 27 novembre, pour compléter celui du 3 mai 2024, car il n'avait pas permis de tester la fiche DOI (du Directeur des Opérations internes) du fait d'une absence hiérarchique à cette date. Cet exercice a permis d'identifier des axes d'amélioration en termes de communication.

Une question est posée sur la fréquence de révision de l'étude de danger.

Mme MUGUERRA précise que TRAPIL est en « seuil bas », et que la révision quinquennale n'est obligatoire que pour les « seuils hauts ». Les « seuils bas » doivent réviser l'étude de danger seulement s'il y a des évolutions du site, ou une forte évolution du cadre réglementaire. Dans le cas de TRAPIL, il n'y a pas d'obligation de révision tant que le site reste stable. L'étude de danger de 2016 reflète encore aujourd'hui la réalité du site.

Mme MUGUERRA demande à M. DELALANDRE s'il dispose bien de tous les numéros de téléphone de ses voisins, au-delà de RAFFINERIE DU MIDI. Celui-ci confirme qu'il a tous les numéros et que des tests ont été effectués lors du dernier exercice.

M. LONGUEPÉE s'interroge sur le périmètre applicable à cette communication avec les voisins, car il signale que de nouvelles entreprises se sont installées en face de la RAFFINERIE DU MIDI, sans en connaître précisément le nombre. Un état des lieux sera nécessaire.

Sur le secteur ex-LARIVIERE, Mme CARDELEC et M. LONGUEPÉE n'ont pas d'information sur une décision concernant les usages à venir. D'après les informations obtenues par TRAPIL, il pourrait être prévu une renaturation du site, après destruction des bâtiments.

M. le sous-préfet rappelle que le plus important est de prévoir un usage qui n'amènerait aucune présence de personne, et en particulier de public, comme prévu au règlement du PPRT.

4- Bilan de l'inspection des installations classées (UD DRIEAT)

La présentation projetée au cours de cette séance est disponible en ligne à l'adresse suivante :

<https://www.drieat.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/css-raffinerie-du-midi-trapil-a-coignieres-a2115.html>

Mme LE CLEAC'H rappelle le cadre réglementaire applicable aux deux dépôts et présente le bilan de l'action de l'inspection, en termes de contrôles sur site et d'instruction de dossiers, pour chacun des dépôts.

Point sur le PPRT :

Il est rappelé que les mesures prévues par le PPRT sont des deux natures suivantes :

- Restrictions d'urbanisme sur les projets pour limiter la présence humaine à proximité du dépôt pétrolier, via le règlement du PPRT.

- Mesures foncières sur 2 secteurs.

1 secteur d'expropriation et 1 secteur de délaissement. Les biens situés sur ces secteurs ont vocation à être rachetés par la CASQY (financement tripartite État/Collectivités/Exploitant RAFFINERIE DU MIDI). La mise en œuvre de ces mesures foncières est :

→ en phase de finalisation pour la parcelle AH 67 (Kensington pour le foncier et Larivière pour le bâtiment)

→ non réalisé pour parcelle AH 63, nécessitant la mise en œuvre de la procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique pour le bien d'Iron Mountain.

La DRIEAT indique qu'une piste alternative à cette expropriation, par réduction du risque à la source, est à l'étude :

RAFFINERIE DU MIDI a proposé la possibilité de mettre en œuvre un mur périphérique autour de son dépôt pétrolier. Une tierce expertise est prescrite par arrêté préfectoral du 16 octobre 2024.

Le bureau d'étude a été choisi et la réunion de lancement de la tierce expertise a eu lieu le 12 décembre 2024. Le délai de réalisation est estimé à 6 mois.

Pour Iron Mountain, les deux scénarii « expropriation » et « réduction du risque à la source » avancent donc en parallèle. M. VERDAN rappelle qu'il existe un gros enjeu financier, pour RAFFINERIE DU MIDI tout comme pour l'État et les collectivités impliquées dans le financement des mesures du PPRT (la CA SQY, le CD78 et le CR IDF).

Dans l'attente, Iron Mountain limite la présence de personnels sur son site (bâtiment 1-2) puisqu'il est utilisé à ce jour uniquement pour du stockage d'archives peu vivantes.

M. LONGUÉPÉE indique que la convention de financement signée en 2017 ne prévoyait pas le financement de l'expropriation et qu'il faudra revoir cette convention si la piste de la réduction du risque à la source n'aboutit pas.

M. le sous-préfet précise qu'il faudra en effet la faire évoluer, sachant que la clé de répartition est quant à elle fixée.

Mme MUGUERRA explique qu'il existe donc deux voies à suivre en parallèle :

- prévoir la mise en œuvre de l'expropriation et donc un avenant à la convention,
- travailler sur la réduction du risque à la source en veillant à la robustesse de la démonstration et de la mise en œuvre technique .

5- Questions diverses :

M. le sous-préfet indique que le nouveau mandat de la CSS commencera le 10 janvier 2025, et qu'il convient à chaque collègue de signaler dès à présent les modifications de représentants qui pourraient intervenir. Parallèlement, un mail sera envoyé prochainement aux membres actuels pour qu'ils puissent signaler ces changements.

Il était également prévu de modifier l'arrêté de composition du bureau de la CSS, du fait du remplacement, par arrêté du 14 novembre 2024, de l'unique représentant du collègue « salarié ». Mais RAFFINERIE DU MIDI indique que de nouveaux changements sont à prévoir, donc il apparaît préférable d'attendre le renouvellement de la CSS pour désigner les membres du bureau lors de la prochaine commission, en 2025.

M. LONGUÉPÉE indique que la mairie de Coignières est en train de définir les zones d'accélération des énergies renouvelables (ZAEnR) et qu'il n'a trouvé aucune information sur la compatibilité des ZAEnR avec les PPRT. Il profite de cette CSS pour poser la question et savoir si cela est neutre, comme pour le reste de la ville, ou s'il existe des règles particulières pour la définition des ZAEnR sur les zones de PPRT.

Sous réserve d'une vérification plus approfondie, Mme MUGUERRA rappelle que le principe, en zone rouge (zone R du règlement PPRT), est qu'il n'y ait personne. Il semble donc recommandé qu'il n'y ait aucun équipement (type panneau photovoltaïque) nécessitant une installation ou une maintenance, car cela impliquerait la présence de personnels au moins de manière ponctuelle.

M. le sous-préfet soulève l'existence éventuelle d'une doctrine de la DGPR (Direction générale de la prévention des risques) sur ce sujet, comme cela existe sur les inondations.

M. LONGUÉPÉE indique que la prudence recommanderait probablement de ne pas encourager des installations dans cette zone, au minimum dans la zone rouge mais sans exclure un périmètre plus large.

Mme MUGUERRA rappelle qu'en zones rouge « r » et « R » du règlement PPRT, le principe est « interdiction sauf exception » et en zones « B » et « b1/b2/b3 » c'est « soumis à des prescriptions ».

M. LONGUÉPÉE trouve intéressant d'avoir ces informations, car même si cela n'est pas prévu, il pourrait être imaginé de faire un champ solaire avec des panneaux photovoltaïques sur la zone LARIVIERE, or cela ne semble pas recommandé.

Mme MUGUERRA mentionne qu'il faut attendre le résultat de la tierce expertise, d'ici 6 mois, pour en savoir plus ce qui pourrait être envisagé dans cette zone.

M. LONGUÉPÉE indique qu'il va demander d'exclure les zones r et R de leur plan de zonage ZAEnR, dans la délibération municipale à venir. M. le sous-préfet précise que la mairie pourra ajouter ultérieurement des ZAEnR dans le process, et qu'un projet d'énergie renouvelable n'est pas nécessairement dans une ZAEnR.

L'ordre du jour étant épuisé, M. le sous-préfet clôt la réunion à 11h15.

Le sous-préfet

A blue ink signature consisting of several overlapping loops and a long horizontal stroke extending to the right.

Nicolas VENTRE