

## **QUAI DEZOUMS – ENQUETE PUBLIQUE**

**Observations émises par voie électronique le 23/02/2017 :**

- Monsieur J.C BISCONTE DE SAINT-JULIEN, Président de l'association Port-Vendres et les Port-Vendrais**
- Monsieur Pierre CONTENT, résident de Port-Vendres**
- Madame Evelyne DOMAIN, résidente de Port-Vendres**
- Monsieur Hervé GARDOUX, résident de Port-Vendres**

**Collectif des Associations de la Côte Vermeille  
et Association Port-Vendres et les Port-Vendrais**

11 Route de Banyuls - 66660 Port-Vendres

Le Président

J-C. Bisconte de Saint-Julien

Port-Vendres, le 21 février 2017

**Objet : falsification de données et dissimulation du risque**

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Nous souhaitons faire toutes les réserves sur l'étude d'agitation, jointe en annexe au dossier d'enquête, qui ne semble pas avoir été étudiée par les services de l'Etat, ce qui aurait pourtant permis de constater que les données de bathymétrie proposées étaient fausses et qu'en conséquence les conclusions de cette étude ne sont pas recevables.

Les faits énoncés, ci-après, démontrent des vices de fond et de forme et une suspicion forte de faux intellectuel au sens de l'article 441-1 du Code Pénal.

1 – Le dossier « requalification du quai Dezoums » est sans différence significative avec le dossier de 2008/2009 « Création d'un quai mixte à l'anse des Tamarins », pour lequel le Préfet des PO a donné une « autorisation permanente » de réalisation du projet par son arrêté du 27 mars 2009, sous plusieurs réserves dont :

« 3-1 Etude d'agitation du plan d'eau du port : une nouvelle étude d'agitation sera transmise par le bénéficiaire au préfet et au service chargé de la police de l'eau afin de confirmer que le projet de quai n'induit pas d'aggravation significative des agitations résiduelles à l'intérieur du port. Cette étude devra s'appuyer sur une bathymétrie actualisée des bassins portuaires et sur les données récentes acquises dont celle du nouveau houlographe de Banyuls sur Mer. Les travaux de construction du quai ne pourront débuter avant validation de cette étude par les services de l'Etat compétents ».

On suppose que les services compétents sont le CETMEF et la DREAL.

2 – Les mêmes services de la Préfecture ont écrit sur le projet Dezoums, par courrier du 16 décembre 2016, joint au dossier d'enquête « le dossier n'appelle pas de remarques particulières.... », en l'absence de l'étude d'agitation et de l'avis de la DREAL.

3 - La DREAL, en tant qu'autorité environnementale dépendante du Préfet de Région, indique page 4 de son rapport du 20 décembre 2016 annexé à l'enquête publique, que « l'étude d'agitation n'est pas jointe au dossier » et malgré l'absence de cette pièce fondamentale, ne prend aucune réserve dans ses conclusions.

4 – Il apparaît sur une page du dossier d'enquête que le CETMEF, la DREAL, la DMTM et le Conseil général ont été associés « à cette étude d'agitation » pour la valider. Or, la DREAL donne un avis « sans étude d'agitation », le CETMEF ne donne aucun avis publié... ce qui permet de dissimuler ses remarques précédentes du 5 janvier 2010 (son courrier référencé DPMVN/09.90) sur l'étude d'agitation produite par le Département :

Extrait : « les nouvelles simulations montrent globalement un impact plus néfaste du futur aménagement, particulièrement remarquable pour une condition incidente de NE, au niveau des ouvrages localisés au fond du port (vieux port, quai de la presqu'île et nouvelle darse) » « Par ailleurs, en comparant les figures pour l'essai n°2 (le plus favorable en terme d'agitation dans le port), les niveaux d'agitation passent de 1,50 -2 m à plus de 2,50 m dans le vieux port. L'augmentation est donc plus importante, supérieure à 50 cm. »

5 – Tous les avis, des organismes consultés, ont été formulés, en l'absence de l'étude d'agitation (et de l'avis de la DREAL) alors qu'il s'agit de la pièce primordiale de tout projet d'ouvrage portuaire. Par ailleurs, le CETMEF, la DREAL et la DDTM, prétendument consultés, auraient « cautionné » ces fausses données? C'est donc tout le projet portuaire qui doit être remis en cause car il est incompatible avec la sécurité des biens et des personnes et avec les directives XYNTIA du gouvernement. Son maintien serait lourd de conséquences pour la ville qui serait sous la menace accrue de submersions et de destructions, avec déjà huit tempêtes qui l'ont touché durement ces quinze dernières années.

6 - L'étude d'agitation de 2013, annexée au dossier est calée sur une carte bathymétrique « modèle état projet » fausse, qui prend pour hypothèse de calcul un port recreusé partout à 10 m au moins et à 15 m au plus. Ce qui ne correspond pas au projet présenté et à sa réalisation. Les profondeurs du port jusqu'à la ligne des 15 mètres, sont de 3 mètres à 10 mètres.

Une telle présentation supposerait que le port soit entièrement dragué (200.000 à 500.000 m<sup>3</sup>), alors qu'il est prévu de draguer 22.000 m<sup>3</sup> de matériaux divers.

Cette falsification des données permet de présenter un port en eaux très profondes avec comme effet de calmer les houles internes, dont on sait qu'elles sont dues pour beaucoup à l'envasement du port.

Toutes les conclusions issues de ce faux modèle sont irrecevables et en conséquence le dossier d'enquête public l'est aussi. Le maître d'ouvrages et les services de l'état, responsables directs de cette situation doivent en être informés et en tirer toutes les conséquences.

Par ailleurs, il convient de noter le « lissage » dans le mode de calcul qui permet de « noyer » les quelques jours de tempêtes, dans un calcul global permettant d'affirmer que l'augmentation de la houle serait non significative. Nous vous demandons d'informer le Maire de Port Vendres, le Préfet des PO et le Préfet de la Région de leur responsabilité directe en ce qui concerne les biens et les personnes en cas de tempête, car des vagues de plus de quatre mètres ont été constatées, dans l'avant port, en 2008.

Nous vous demandons de tenir compte de l'ensemble de nos remarques et de nos demandes et d'informer le maître d'ouvrage et les services préfectoraux concernés. Il apparaît inconcevable que cette enquête publique, faisant suite à celle de 2008 annulée par le Tribunal Administratif de Montpellier et par le Conseil d'Etat et basée soit disant sur de nouveaux éléments dont une étude d'agitation qui s'avère être un « faux », puisse être maintenue en l'état.

## **Rapport sur les manques de l'étude publique, la falsification de l'étude d'agitation et la dissimulation du risque**

Le projet présenté est sans différence significative avec celui présenté en enquête publique en 2008, qui a fait l'objet de réserves par le Préfet des PO sur l'étude d'agitation et qui a été annulé par le Tribunal Administratif de Montpellier et le Conseil d'Etat. La géométrie de l'ouvrage est strictement superposable et ses caractéristiques (pieux, talus etc..) sont similaires.

Seul le coût est modifié : il passe de 11 millions en 2010 à 36 millions en 2013, ce qui donne une idée du manque de sincérité dans la démarche du maître d'ouvrage face aux engagements de dépenses publiques. D'autres pièces montrent qu'en réalité le projet serait d'un coût réel de 70 millions.

Le dossier ne comporte pas les pièces et devis actualisés qui donneraient une idée de la globalité des coûts, y compris ceux afférents à l'éventuelle électrification de quais et le coût de raccordement ERdF à la HT du Rimbaud ou d'Argelès.

Cet ouvrage, qui « prend sur le bassin » près de 15.000 m<sup>2</sup> sur les 60.000 m<sup>2</sup> d'eau actuels, ne peut qu'avoir un impact considérable : une diminution de 20 % de la surface libre en eau du port a de fortes incidences sur l'agitation, indépendamment de la disparition de la plage d'amortissement.

La création d'un terre-plein de 12.500 m<sup>2</sup> correspond à une augmentation de 20 % des terre-pleins déjà existants du Commerce.

Il s'agit donc d'un projet d'extension portuaire. C'est ainsi qu'il est répertorié dans les services ministériels et le Département des ports ; il figure dans cette rubrique « extension portuaire » du rapport sénatorial Herviaux 2014.

Aussi le présenter comme une amélioration ou une requalification d'un quai délabré vise à en masquer sa véritable nature et à en minimiser les incidences et le coût.

Deux rapports essentiels posent problème. Le premier sur la sécurité de la navigation a été oublié... Le deuxième sur l'agitation est falsifié et a été joint en annexe très tardivement. Indépendamment de toute autre considération environnementale ou économique, ces deux études auraient dû être un préalable. Si ces études avaient démontré des aggravations de risques dues à la construction de l'ouvrage, le projet aurait été réputé infaisable abandonné.

### **1 - la sécurité de navigation**

Aucun dessin, schéma ou photo ne figure le quai avec un navire et les interférences avec un bateau entrant et sortant. Vu l'étroitesse du chenal (moins de 9 m), on suppose de possibles problèmes par rapport aux normes PLANC. Le chenal devrait être au moins deux fois plus large. Le risque de collision doit être évalué avec des simulations numériques.

**En l'absence de toute donnée, il est demandé de prendre en compte ce risque, en produisant le rapport sogreah de 2003 réactualisé**

## **2° - l'étude d'agitation**

Nous estimons qu'il y a eu au moins six études d'agitation (conduites surtout par EGIS), ce qui révèle l'ampleur du problème. La tempête de 2008 intervenue opportunément en pleine enquête publique avait déjà apporté la preuve du truquage du modèle.

Le Préfet, contraint de l'admettre, avait donné en février 2009 une autorisation sous réserve qu'Egis apporte la preuve sous contrôle de la DREAL et du Centre technique de la Marine nationale (CETMEF) que le quai n'aurait pas de conséquence en cas de tempête, le port étant notoirement exposé à ce risque. En 2009 et 2010 plusieurs études eurent lieu, toutes révélant un problème récurrent d'amplification de vagues dans le cas des tempêtes de retour cinq, dix et cinquante ans.

C'est ce qui a permis d'écrire au CETMEF que *le quai aurait de conséquences néfastes* (pièce jointe). La DREAL écrivait à C. Bourquin en 2011 que les études n'étant pas satisfaisantes, elles devaient être reprises (lettre jointe).

En 2011, enfin un relevé bathymétrique du port était effectué après dix ans de perdus (ou plutôt de volonté de flou). Le Préfet n'a donc jamais levé la réserve.

En 2013, une nouvelle étude d'agitation toujours faite par EGIS donnait enfin d'excellents résultats car le quai pouvait diminuer l'agitation (sic). Cette étude aurait été contrôlée par des « spécialistes », les usagers n'y ont pas été associés et elle n'a pas été rendue publique.

### **Les étrangetés de l'étude d'agitation de 2017**

Curieusement cette étude ne figurait pas dans le dossier d'enquête publique : c'est ce qui est écrit page 4 dans l'avis du 20 décembre 2016 de l'autorité environnementale. Le dossier qui a circulé et a été soumis au vote de la municipalité était donc incomplet. Le dossier d'enquête a présenté au public cette étude en annexe. Le service de la DREAL interrogé par nos soins sur cette anomalie a refusé de s'expliquer.

On peut s'étonner qu'un ouvrage portuaire identique soit jugé néfaste en 2008 et qu'il devienne bénéfique en 2017. Il s'agit d'un résultat miraculeux sur lequel on doit interroger.

### **Des biais inadmissibles**

Le document, très surabondant en figures inutiles, passe sous silence des points essentiels :

- il ne comporte aucune carte bathymétrique actualisée,
- il élimine l'incidence d'une tempête centennale de hauteur de vagues de 9 à 14 m suivant les modèles. Les hauteurs moyennes retenues de 4, 5, ou 6 m sont très inférieures au réel observé,
- l'élévation du niveau de la mer est éliminée,
- dans les conditions de la tempête de décembre 2008, l'impact dans le port s'est fait par franchissement de la jetée, le sommet des déferlantes ayant largement dépassé le phare qui a

été détruit (lanterne et escalier). L'analyse des graphiques montre que ce cas de figure pourtant concret n'a pas été pris en compte,

- on postule qu'il n'y aura pas de navire présent dans le port. C'est une hypothèse inacceptable. Le 26 décembre 2008 le Reefer Lady Rosemary était à quai, bien que le règlement du port l'interdise à l'approche d'une tempête. Il a rompu plusieurs fois ses amarres et sa présence a fortement aggravé les vagues du bassin. Le règlement qui oblige à évacuer le port ne protège ni des pannes techniques ni des surprises climatiques,

- les résultats sont totalement biaisés. On évalue la modification apportée par l'ouvrage en termes de moyenne annuelle, ce qui a pour effet de noyer l'incidence d'une tempête de retour cinq à dix ans parmi des centaines de jours de calme. Ce n'est évidemment pas la question posée qui est de savoir ce qui peut se passer lors d'une tempête d'exception : le CETMEF y avait répondu en estimant de vagues de plus de 2,5 mètres dans le vieux port.

### **La falsification des données numériques**

Comme on ne peut pas modifier la géométrie en 2D du port, les responsables de l'étude ont augmenté la profondeur théorique du modèle de bathymétrie.

On sait que les violentes agitations touchent les darses de la plaisance et du vieux port. Il se trouve qu'elles sont très envasées et que leur profondeur est comprise entre 3 et 6 m pour les parties non affectées par les évolutions des cargos.

Cet « effet de plage » explique le déferlement et les hauteurs de vagues de 2 à 4 m, constatées régulièrement, avec comme le reconnaît l'étude « la submersion des quais, le soulèvement et l'arrachement des pontons, les bateaux se retrouvant parfois dans la rue et sur les quais »

Il est évident que si le port était dragué partout à 10/15 mètres, le quai aurait une incidence minimale qui pourrait être négligée. C'est ce que démontre notre simulation, selon cette hypothèse purement théorique :

- sachant que la surface du bassin est de 60.000 m<sup>2</sup> (6 ha) et que la bathymétrie moyenne est de 6 à 7 m (difficile d'être plus précis en l'absence de carte), passer à 10/15 m consisterait à draguer et dérocher entre 200.000 et 500.000 mètres cubes de sédiments suivant le fond choisi. Pour revenir au projet, le volume total dragué est de 22.000 mètres cubes. On serait donc dans un rapport de 10 à 25 fois supérieur !

On se doute que la profondeur théorique choisie par le Département a eu pour objectif d'obtenir le résultat miraculeux d'une agitation réduite voire bénéfique. La preuve de la manipulation existe :

- elle est établie par la figure « discrète » en fin d'étude dite : EMPRISE ET BATHYMETRIQUE DU MODELE ETAT PROJET, sur laquelle on constate que le port dans l'état du projet réalisé se trouve creusé, à 90 %, dans une fourchette de 10 à 15 m (zone de couleurs vert clair),

- ces données sont évidemment fausses puisque le projet présenté à l'enquête ne concerne que la zone du quai dezoums et n'a aucun impact hors de la zone du quai,

- pour justifier cette bathymétrie, le projet aurait dû prévoir un dragage de tout le port avec le calendrier et le budget correspondant.

On ne pourrait accepter la théorie d'une erreur de présentation avec des valeurs de profondeur fausses. Les services de la DREAL et de la préfecture, la commission nautique, la municipalité et bien sur le maître d'ouvrage semblent avoir « couvert » ce dossier, malgré les « alertes » liées aux réserves de 2009 du Préfet des PO.

Bien que le Préfet ait demandé « une validation de l'étude par les services de l'Etat compétents », il a été une nouvelle fois fait appel à la Société Egis, seul intervenant depuis quinze ans sur ce dossier et en charge de la conception, des études techniques, des études d'impact, des études de sécurité et de la réalisation du projet... Il est donc clairement demandé des explications sur ce « quasi monopole » donné par le Département, sous couverture du Préfet, à une société de droit privé.

**Cette analyse confirme que le troisième quai est un ouvrage irréalisable, sur les bases réelles de la structure et de la profondeur du port, car sa construction aurait des incidences directes sur la sécurité des biens et des personnes, riverains du port.**

**On peut estimer la probabilité de vagues de 3 à 4 m en centre-ville, lors d'une tempête centennale. L'essentiel de la plaisance et de la pêche serait impacté et détruit. Toutes les habitations du quai Forgas seraient submergées.**

**On vous demande de bien vouloir vous prononcer définitivement sur le caractère irréalisable du 3<sup>ème</sup> quai, et de constater son incompatibilité avec XYNTHIA**

**Sujet : enquête publique-port de Port-Vendres - requalification du quai  
Dezoums**

**De : "> Pierre Content (par Internet)" <pierrecontent2@wanadoo.fr>**

**Date : 23/02/2017 14:03**

**Pour : enquetes-publiques.dmmc.dreal-occitanie@developpement-  
durable.gouv.fr**

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

dans l'observation que je vous ai envoyée hier - 22 février 2017 - j'ai omis d'indiquer à quel Code se rattache l'article cité, autant ainsi toute valeur à cette citation.

S'agissant du Code Pénal, il faut donc lire: **Article 225-1 du Code Pénal.**

Je vous prie, Monsieur le Commissaire Enquêteur, de vouloir bien excuser cette erreur d'écriture. Si possible, merci de corriger le texte dans ce sens pour sa parution, afin de le rendre plausible.

sincèrement vôtre,

Pierre Content

**A L'ATTENTION DE MONSIEUR LE COMMISSAIRE ENQUETEUR**

**MONSIEUR SAUVANET FRANCIS**

**ENQUETE PUBLIQUE « REHABILITATION DU QUAI DEZOOM ANSE DES TAMARINS» PORT VENDRES**

Je soussignée, Evelyne DOMAIN, 12, Route du Cap Bear – Port Vendres -

Souhaite apporter mon opposition sur ledit projet « de requalification du quai de zoom » et ce, aux motifs suivants ;

- Ce projet va au détriment de l'anse historique naturelle des Tamarins laquelle, nous le rappelons, a un rôle naturel d'amortisseur de houle ; en cas de tempête d'est.
- Outre, les dommages dus à la pollution durant les travaux et après ; environnement !
- Le stockage de containers sur l'anse des Tamarins – containers non vérifiés, non scannés et ce, pour mémoire - rajoute au risque **environnemental et touristique**.
- Déjà le ballet incessant des camions au risque d'accident **prévisible** avec les résidents, touristes, est incontestable, mais, sera largement augmenté.

Veillez recevoir, Monsieur le Commissaire Enquêteur, l'expression de ma considération distinguée.

Monsieur Le Commissaire-Enqueteur,

Comment les acteurs de ce projet peuvent-ils mettre en péril la santé des habitants port-vendrais et en particulier le quartier des tamarins, et de la gendarmerie.

Le quartier des tamarins à Port-Vendres ne doit pas subir une discrimination de la part des décisionnaires du projet de requalification du quai dezoum-anse des tamarins. (Article L 225-1 de la République).

Les habitants du quartiers des tamarins regroupe toutes les catégories socio-professionnelles (salariés, chômeurs, retraités, saisonniers, salariés indépendants, etc.), et espèrent éviter les nuisances sonores (générateurs des navires, manutention des containers), et la pollution des fumées nocives des navires, afin de profiter d'une qualité de vie comme tous citoyens.

Il aurait été préférable de réaliser une enquête publique pour la réhabilitation de l'hôtel des tamarins et de son environnement, et d'effectuer des investissements pour développer le tourisme, créateur d'emplois, et de retombées économiques pour la ville.

A combien est estimé la santé ou la vie des personnes par rapport à un container ?

Je demande l'annulation de ce projet.

Veillez recevoir, Monsieur le Commissaire-Enqueteur, l'expression de ma considération distinguée.

Port-Vendres, le 23 02 2017

H. Gardoux riverain