

REQUETE INTRODUCTIVE D'INSTANCE

**A Monsieur le Président et à Mesdames et Messieurs les Conseillers
du Tribunal administratif de Montpellier**

POUR :

- La Fédération pour les Espaces Naturels et l'Environnement des Pyrénées-Orientales, ci-après FRENE 66, représentée par son président M. Marc MAILLET, régulièrement habilité à cet effet, domiciliée au 16 rue Petite-la-Réal 66000 PERPIGNAN.
- L'association « PORT- VENDRES ET LES PORT-VENDRAIS », représentée par son président en exercice, M. Jean-Claude BISCONTE DE SAINT JULIEN, régulièrement habilité à cet effet, domiciliée 11 route de Banyuls, 66660 PORT VENDRES.

CONTRE :

- Le préfet des Pyrénées-Orientales, domicilié à la Préfecture de Perpignan, 24 quai Sadi Carnot 66951 PERPIGNAN Cedex.

EN PRESENCE

- Du Conseil départemental des Pyrénées-Orientales pris en la personne de sa Présidente domiciliée 24, quai Sadi Carnot 66906- PERPIGNAN Cedex.

DE LA CAUSE :

Demande d'annulation ensemble :

- de la décision implicite du préfet des Pyrénées-Orientales de rejet du recours gracieux de rapporter les arrêtés préfectoraux DREAL/DMMC/2022069-001 du 10 mars 2022 et DREAL/DMMC/2022069-002 du 10 mars 2022, **(P. n° 1)**
- de l'arrêté préfectoral DREAL/DMMC/2022069-001 du 10 mars 2022 signé par le Préfet des Pyrénées-Orientales, prorogeant de deux ans, du 02 août 2022 au 02 août 2024, la durée de validité de l'enquête publique, déroulée du 08 février au 10 mars 2017, relative à la requalification du quai Dezoums à l'anse des Tamarins sur le port de Port-Vendres, **(P. n° 2)**
- de l'arrêté préfectoral DREAL/DMMC/2022069-002 du 10 mars 2022, signé par le Préfet des Pyrénées-Orientales prorogeant de quatre ans, du 02 août 2022 au 02 août 2026, la durée de validité du délai de caducité de l'autorisation unique N°DREAL/DMMC/2017214-001 délivrée au conseil départemental des Pyrénées-Orientales le 02 août 2017 pour le projet de requalification du quai Dezoums à l'anse des Tamarins sur le port de Port-Vendres. **(P. n° 3)**

PLAISE AU TRIBUNAL

I - RAPPEL DES FAITS

En 2016 le conseil départemental des Pyrénées-Orientales obtenait l'ouverture d'une enquête publique en vue de bénéficier d'une autorisation unique relative à la requalification du quai Dezoums à l'Anse des Tamarins dans le port de Port-Vendres.

Cette enquête débouchait sur un arrêté préfectoral d'autorisation en date du 2 août 2017.

Les travaux concernant la construction de ce 3^{ème} quai n'ayant pas eu lieu, le conseil départemental a demandé la prorogation de la validité :

- de l'enquête publique,
- de l'autorisation unique au titre du code de l'environnement.

Par deux arrêtés en date du 10 mars 2022 le préfet a répondu favorablement à cette demande et a signé :

- l'arrêté DREAL/DMMC/2022069-001 prorogeant de deux ans, du 02 août 2022 au 02 août 2024, la durée de validité de l'enquête publique, déroulée du 08 février au 10 mars 2017, relative à la requalification du quai Dezoums à l'anse des Tamarins sur le port de Port-Vendres, **(P. n° 2)**

- l'arrêté DREAL/DMMC/2022069-002 prorogeant de quatre ans, du 02 août 2022 au 02 août 2026, la durée de validité du délai de caducité de l'autorisation unique N°DREAL/DMMC/2017214-001 délivrée au conseil départemental des Pyrénées-Orientales le 02 août 2017 pour le projet de requalification du quai Dezoums à l'anse des Tamarins sur le port de Port-Vendres. **(P. n° 3)**

Les requérantes par un recours gracieux en date du 5 mai 2022 ont demandé le retrait des deux arrêtés susvisés **(P. n° 4)** et ont notifié ce recours au conseil départemental des Pyrénées-Orientales **(P. n° 5 et 6)**.

Par un courrier en date du 16 mai 2022 le préfet des Pyrénées-Orientales accusait réception de ce recours gracieux et précisait qu'à défaut d'une décision expresse cette demande serait réputée rejetée à la date du 7 juillet 2022 **(P. n° 1)**.

II- SUR LA RECEVABILITE DE LA REQUÊTE

II-1- Sur l'intérêt à agir de l'association FRENE 66

La Fédération pour les Espaces naturels et l'Environnement des Pyrénées-Orientales (FRENE 66) est une association de protection de l'environnement qui a la capacité et l'habilité pour agir en justice ainsi qu'il ressort de ses statuts **(P. n° 7 et 8)**

Cette association a pour objet social **(article 2 des statuts P. n° 7) :**

"- *La connaissance, la sauvegarde et la gestion dans les divers domaines suivants : les espaces agricoles, les espaces forestiers, les espaces naturels sensibles, les eaux et milieux aquatiques, les milieux naturels, le patrimoine architectural, le patrimoine naturel dans le Département des Pyrénées-Orientales,*

- *De protéger l'eau et la terre contre tout type de nuisances et de pollution dans les Pyrénées-Orientales,*

- *De sauvegarder la flore et la faune sauvage dans le département des Pyrénées-Orientales, y compris en veillant à l'application des conventions internationales spécifiques à ces domaines,*

-*De protéger l'environnement sous toutes ses formes et sensibiliser le public à cet objectif dans le département".*

Le tribunal de céans et la cour administrative d'appel de Marseille ont d'ailleurs reconnu à plusieurs reprises cet intérêt à agir (voir CAA Marseille n° 00MA1690 et 00MA02009 S.A. Bentley du 12 février 2004).

Conformément aux statuts le président de l'association a été habilité à déposer cette requête **(P. n° 9)**

II-2- Sur l'intérêt à agir de l'association « Port-Vendres et les Port-Vendrais »

« Port-Vendres et les Port-Vendrais » est une association de protection de l'environnement qui a la capacité et l'habilité pour agir en justice ainsi qu'il ressort de ses statuts. **(P. n° 10 et 11)**

Cette association a pour objet social **(article 2 des statuts P. n° 10)** :

« de protéger son patrimoine naturel et architectural, tant terrestre que marin, contre des actions qui porteraient atteinte à la pérennité des milieux naturels, agricoles et portuaires, de leurs valeurs écologiques et économique, de défendre le cadre de vie des habitants, pour cela de faire respecter les lois françaises et communautaires en vigueur, ainsi que le droit traditionnel catalan. »

Conformément aux statuts le président de l'association a été habilité à déposer cette requête **(P. n° 12)**

Les associations FRENE 66 et « Port-Vendres et les Port-Vendrais » sont intervenues dans l'enquête publique de 2016 pour soulever les insuffisances du dossier. La décision du préfet de proroger cette enquête - sans tenir compte des éléments nouveaux qui se sont produits depuis cinq ans porte atteinte aux intérêts sociaux que souhaitent défendre les associations et leur donne un intérêt suffisant pour agir.

II-3- Sur les délais de recours

La présente requête est déposée dans le délai de recours de deux mois à partir du rejet implicite du recours gracieux survenue le 7 juillet 2022. **(P. n° 1)**

II-4- Sur l'application de l'article R600-1 du code de l'urbanisme

A toutes fins utiles, la présente requête est notifiée au préfet et à la présidente du conseil départemental des Pyrénées-Orientales. Les preuves en seront rapportées auprès de votre tribunal.

III - DISCUSSION

A- Sur la violation de l'article R123-24 du code de l'environnement

A1- Rappel de la règle

L'article L123-17 du code de l'environnement dispose :

« Lorsque les projets qui ont fait l'objet d'une enquête publique n'ont pas été entrepris dans un délai de cinq ans à compter de la décision, une nouvelle enquête doit être conduite, à moins qu'une prorogation de cinq ans au plus ne soit décidée avant l'expiration de ce délai dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat »

Et l'article R123-24 du code de l'environnement précise :

« Sauf disposition particulière, lorsque les projets qui ont fait l'objet d'une enquête publique n'ont pas été entrepris dans un délai de cinq ans à compter de l'adoption de la décision soumise à enquête, une nouvelle enquête doit être conduite, à moins que, avant l'expiration de ce délai, une prorogation de la durée de validité de l'enquête ne soit décidée par l'autorité compétente pour prendre la décision en vue de laquelle l'enquête a été organisée. Cette prorogation a une durée de cinq ans au plus. La validité de l'enquête ne peut être prorogée si le projet a fait l'objet de modifications substantielles ou lorsque des modifications de droit ou de fait de nature à imposer une nouvelle consultation du public sont intervenues depuis la décision arrêtant le projet. »

A2- Dans le cas d'espèce

Les deux décisions du préfet des Pyrénées-Orientales s'appuient sur les considérants suivants :

- Aucune modification de droit ou de nature à imposer une nouvelle consultation du public n'est intervenue depuis l'arrêté préfectoral de l'autorisation susvisée.
- La demande du conseil départemental des Pyrénées-Orientales visant à obtenir la prorogation de l'enquête publique ouverte par l'arrêté du 16 décembre 2016 n'implique pas de modifications substantielles du projet.

Seront exposés ici les faits détaillés qui montrent au contraire que des modifications substantielles sont intervenues depuis les procédures ayant abouti aux décisions préfectorales de 2017 (**P. n°13**) . Si un projet tel que celui porté par le conseil départemental des Pyrénées-Orientales devait être poursuivi, il faudrait au minimum renouveler ces procédures, l'enquête publique et les évaluations des impacts.

Les faits publics constituant des changements majeurs seront abordés dans quatre points :

A33- le patrimoine antique de Port-Vendres,

A34- les risques pour les personnes et les biens

A35- les risques pour l'environnement

A36- l'évolution économique du projet du conseil départemental

A3- Les connaissances sur le patrimoine antique de Port-Vendres ont évolué depuis 2017

A31- Des découvertes nouvelles sur le patrimoine archéologique

1. L'archéologie a été éliminée de l'enquête publique de 2017. Le Ministère de la Culture a été totalement absent des débats. Pourtant de nombreuses preuves et indices cohérents et connus des historiens antiquisants montraient déjà la présence à Port-Vendres d'un grand port antique gréco-romain, peut-être phénicien, comportant en son centre un temple réputé, l'Aphrodision décrit par Strabon et Ptolémée (N.B. l'Aphrodite grecque devient la Vénus latine dans un port décrit par des Grecs puis des Romains).

Dès 2018, le Professeur Bisconte de Saint-Julien, universitaire, géologue et paléontologue, révélait ses découvertes, résultats de 15 ans de recherches. Elles démontrent la position certaine du temple de Vénus sur une grande île qui se trouvait dans l'Antiquité près de l'anse des Tamarins (**P. n° 14**). Sous l'action de l'érosion, des alluvions et de travaux humains, elle devint une presqu'île ayant hérité vers 1700 d'une forteresse encore visible dans le port jusqu'en 1928. La Presqu'île fut alors arasée pour construire des quais. Il est probable que des traces de ce passé se trouvent dans l'anse des Tamarins, jamais draguée et jamais fouillée.

Cette reconnaissance de la réalité du temple, recherchée depuis des siècles, est étayée de plusieurs façons :

- par les détails de dessins d'origine romaine transcrits dans la version initiale (la version monacale du 13^e S.) (P. n° 15) de la célèbre Table de Peutinger (16^e S.). Une analyse écrite complexe, complémentaire à celle du livre cité ci-après, mais non publiée à ce jour, est tenue à la disposition du tribunal.

- par des analyses cartographiques, des sondages bathymétriques et des cartes radar géologique (sondages et cartes réalisées par le conseil départemental mais non publiés) qui sont totalement concordantes avec les sources antiques.

- par sa position très précise retrouvée grâce à des confrontations de distances qui sont mesurées par GPS au plus court de voies et pistes actuelles proches héritières probables de celles de l'Antiquité, puis elles sont comparées aux distances tout aussi précises des géographes antiques (Pline, Strabon et Ptolémée).

En appui aux découvertes du Pr Bisconte, une collaboration multidisciplinaire, unissant les données historiques, les analyses géologiques et cartographiques, ainsi qu'archéologiques a été mise en œuvre grâce aux apports critiques et complémentaires des Professeurs R. Sala, historien de l'Université de Perpignan, spécialiste du Traité des Pyrénées, et J.-P. Thollard, historien spécialiste de Strabon et archéologue.

Ce corpus a été présenté le 8 novembre 2018 dans un numéro spécial de la Semaine du Roussillon dont de nombreux exemplaires ont été communiqués aux autorités en leur demandant de prendre en compte l'importance exceptionnelle de cet ensemble de découvertes articulées dans une vision globale d'une cité portuaire Pyrène.

Son port, organisé autour de l'île, porteuse d'un temple, avait la particularité d'être sur une grande voie antique et il marquait la frontière, se situant côté gaulois, comme évoqué par Strabon, Pline et Ptolémée.

En septembre 2019, paraissait l'ouvrage scientifique qui résumait ces découvertes : « "Pyréné", la cité et l'île retrouvées », éditions du Cap Béar. Il était immédiatement envoyé aux ministres et autorités concernés.

2. Un creusement du port (sous le terme technique de « déroctage »), qui n'était pas prévu dans le projet autorisé en 2017, a été réalisé en 2019. À cette occasion, des vestiges ont été retirés du fond du port et vus par des témoins. Tout indique qu'ils ont été dissimulés au public ou détruits. Les associations ont déposé des plaintes, sur la base de témoignages et de photographies, entraînant une enquête du Parquet.

3. Dans une décision rendue publique le 21 juillet 2021, le Procureur général de Montpellier a considéré qu'il « existe des éléments nouveaux justifiant la reprise de l'enquête sur la destruction du bien culturel ».

4. Début mars 2022, des tonnes de matériaux, extraits du port suite au déroctage de 2019, ont été détruites. Elles avaient été mises sous scellés jusqu'en février 2021 dans l'enceinte du port à la demande de M. le Procureur. Les associations ont déposé une plainte, relançant l'enquête du Parquet de Perpignan.

5. Parmi les découvertes citées dans le livre, une muraille de facture antique est découverte en bordure sud de la ville, au col de Portes, confirmant la justesse de l'hypothèse d'une cité importante dotée d'un grand port. Cette découverte fut validée et enregistrée en 2021 par la DRAC de Montpellier et le Préfet de région.

6. Des analyses d'images d'archive montrent des vestiges architecturaux monumentaux mis au jour lors de l'arasement de l'île en 1928. Ils expliquent en partie le gisement de vestiges identifié lors du déroctage en 2019.

A32- Des révélations nouvelles entachent l'enquête publique de 2017 dont la validité est prorogée par les arrêtés préfectoraux

1. Un courrier de M. L'Hour, directeur du DRASSM (Département des Recherches Archéologiques Subaquatiques et Sous-Marines du Ministère de la Culture), qui annonçait la programmation de fouilles dans l'anse de Tamarins pour l'été 2012, a été joint au dossier de l'enquête publique de 2017. Mais les archives du DRASSM montrent que ces fouilles n'ont jamais eu lieu, alors que l'enquête publique de 2017 s'est tenue comme si elles avaient eu lieu. Cela fait peser une hypothèse sur cette enquête a posteriori et justifie d'annuler sa prorogation.

2. Néanmoins un écrit de Mme Jézégou (DRASSM) dans l'enquête du Procureur ouverte en 2019 affirme que tout le port a été fouillé. Une nouvelle enquête doit faire la clarté sur ce point.

3. Les documents rendus publics par le conseil départemental des Pyrénées-Orientales dans son avis d'appel d'offres pour une délégation de service public de gestion du port en janvier 2022 (**P. n°16**), puis en août 2022 (**P. n° 17**) montrent les sites qui seront transformés par le projet :

a/ L'anse des Tamarins qui est une plage publique dont le transfert dans le domaine portuaire doit être attesté par des preuves autres qu'un simple coloriage en rouge sur une carte mise à la disposition des entreprises candidates ;

b/ Le quai Dezoums qui n'a jamais fait l'objet de fouilles archéologiques lors de sa construction vers 1950 ;

c/ Les terrains au Sud du Port et hors des eaux car recouverts d'alluvions à des dates antérieures au XVII^{ème} siècle. Seules des fouilles sous-marines ont été évoquées en 2012 (mais jamais réalisées, comme vu plus haut). La nécessité de fouilles du site terrestre constitue un fait nouveau car cela a été omis dans l'enquête publique de 2017. Le sort des vestiges anciens dans ces terrains n'a pas été traité jusqu'à présent.

Jusqu'à la date d'août 2022, seuls l'avant-port et le chenal ont été fouillés. Au vu des rapports des archéologues, on peut estimer que 85 % du port antique n'ont pas été fouillés jusqu'au fond rocheux, ni même sondés avec rapports des sondages.

Dans son ouvrage cité, le Pr. Bisconte montre, par des reconstitutions, comment la configuration du port a beaucoup évolué au fil du temps, avec l'apport d'alluvions et sous l'effet de l'érosion et de l'action humaine (**P. n° 14**). L'anse des Tamarins dans sa configuration antique pouvait être le cœur du port antique, car à « l'abri des diverses houles » (traduction de l'expression latine *sine salo*). Son emprise a été réduite au fil des siècles.

« Selon nos estimations une cinquantaine d'épaves seraient probablement accessibles sous les sédiments antiques. Le site semble unique du fait que le plancher primitif du port il y a 3000 ou 4000 ans était très profond – vers 12 à 15 m – et qu'il s'est alluvionné lentement pour aboutir au moyen âge à un quasi comblement. Les recreusements inaugurés par Vauban ont pris trois siècles, mais certaines zones comme les Tamarins, recouvertes de sable n'ont jamais été ni draguées ni creusées. C'est pourquoi on est certain, s'agissant du port primitif, d'y retrouver une histoire continue de la navigation en Méditerranée. On ne peut douter que ce site unique mérite au minimum d'être fouillé d'urgence. » (Professeur Bisconte de Saint-Julien, 2022, extrait d'un ouvrage en préparation).

De simples sondages effectués par l'INRAP dans l'anse de Tamarins, en 2001 et 2003, avaient révélé la présence de constructions profondes évoquant la présence d'un port antique. C'est la seule information archéologique sur l'anse des Tamarins, l'enquête publique de 2017 n'en a pas fait état.

A33- Des erreurs énormes ou falsifications, délivrées aux pouvoirs publics locaux, pour nier le port antique de Port-Vendres et tenter de le situer à Collioure

1. Une « thèse nouvelle » avait été délivrée, en 2017, aux seuls élus du conseil départemental des Pyrénées-Orientales durant l'enquête publique de 2017. Ainsi le texte de G. Castellvi, responsable des fouilles de Port-Vendres annule tous ses dires antérieurs en faveur du patrimoine de Port-Vendres au profit du territoire de Collioure qu'il affirme désormais être celui du temple de Vénus et du grand port antique. G. Castellvi et I. Dunyach situent le temple au lieu-dit La Fajouse (commune d'Argelès-sur-Mer) à plus de 800 m d'altitude et à plus de 8 km de la mer.

Aucune preuve n'est fournie à l'appui de cette théorie qui a pourtant eu pour effet de lever l'hypothèque archéologique qui protégeait Port-Vendres. En septembre 2019, un rapport du DRASSM adressé à M. le Procureur de la république s'aligne pourtant sur cette « thèse » sans argument.

En 2020 et 2021, les associations signant le présent recours informent le Préfet et le Gouvernement de deux erreurs :

a/ Les distances de la « thèse » de M. Castellvi et de Mme Dunyach sont fausses.

b/ Le site de la Fajouse ne peut avoir été celui du temple de Vénus (déesse de la Mer) dessiné en mer dans la version antique de la carte de Peutinger déjà citée.

On notera que la responsable de la fouille de la Fajouse n'affirme plus cette interprétation fautive dans le bulletin de l'Association des Archéologues des Pyrénées-Orientales (AAPO) en 2021.

2. En 2019, interrogé par FRENE 66, le Ministre de la Culture, M. Franck Riester révèle par courrier que « lors de l'enquête publique de 2017, le Ministère a fait le choix de ne rien prescrire au plan archéologique malgré la haute sensibilité du site (sic) ».

3. Fin 2021, la partie historique du dossier de l'enquête publique pour le classement en Site Patrimonial Remarquable (SPR) de Port-Vendres a ignoré les nombreuses citations d'auteurs antiques montrant la grande importance de son port antique. Pourtant cette importance est déjà confirmée par la richesse des vestiges de navires fouillés dans l'entrée du port, et par un rapport de sondages archéologiques, datant de 2008, relatant la richesse probable de la partie encore accessible de la grande anse antique des Tamarins.

En juillet 2022, une lettre du Directeur général du Patrimoine au Ministère de la Culture à la FRENE 66 (**P. n° 18**) confirme que « le travail conséquent réalisé par l'association Port-Vendres et les Port-Vendrais en matière de recherches historiques a été pris en compte ». A Mme la commissaire enquêtrice qui considérait que ces recherches avaient été « traitées par le mépris » dans le dossier d'enquête, la réponse du Maire de Port-Vendres figurant dans le compte-rendu de l'enquête est la suivante : « L'Interprétation des sources textuelles de l'Antiquité permettent de situer à Port-Vendres un sanctuaire, sans doute d'époque grecque, dédié à Vénus (Aphrodision). La mention d'un port date du 1er siècle après J.-C et reprend le nom de la divinité (Portus Veneris), que des fouilles archéologiques n'ont pas permis de localiser avec précision. »... (puisque'il n'y a pas encore eu de telles fouilles).

La Commission Nationale du Patrimoine a accepté le classement de Port-Vendres en Site Patrimonial Remarquable avec un diagnostic historique corrigé, tenant compte de ces recherches.

Cette reconnaissance de Port-Vendres en tant que Site Patrimonial Remarquable renforce la nécessité absolue de sa protection, en particulier de l'anse des Tamarins, particulièrement sensible. Les nombreuses preuves résultant d'analyses historiques, d'observations et de découvertes matérielles justifient l'application des articles 521-1 ou 531-14 du Code du Patrimoine exigeant des fouilles avant tous travaux. Et si elles

n'étaient pas faites avant, des articles dans la suite de ceux cités ci-dessus obligerait à stopper les travaux le temps d'étudier et de protéger ou d'extraire tous les vestiges trouvés.

A4- Les conditions nouvelles du projet de quai mettent en danger les personnes et les biens

Des modifications des fonds du port ont été opérées lors du déroctage de 2019, sans enquête publique et en dehors du périmètre défini dans le dossier de 2017. Dans le cadre de l'enquête publique, la Présidente du département avait déclaré à la commissaire enquêtrice que rien ne serait creusé en dehors du cadre du projet.

La suppression de hauts fonds qui jouaient le rôle d'amortisseur a modifié les conditions d'agitation résiduelle. Cela a été confirmé par le chef de chantier de cette opération lors de son audition dans l'enquête judiciaire. Des creusements importants ont été faits de façon inégalement répartie. Une modélisation mathématique d'agitation est nécessaire pour apprécier les effets de cette ouverture du milieu du port et voir si elle peut favoriser la progression des houles de tempête vers le fond du port.

L'ajout d'un quai plus long et/ou plus profond aggravera la réflexion des ondes des houles de tempête, et donc accroîtra sensiblement les dangers pour les personnes et les biens.

L'étude d'agitation ne faisait pas partie du dossier de l'enquête publique de 2017. Elle a été ajoutée après l'ouverture de l'enquête à la demande des associations, mais cela n'a pas permis de procéder à une expertise approfondie des agitations les plus graves.

Le dossier de 2017 n'a pas pris en compte les conséquences du réchauffement climatique, en particulier la hausse du niveau des mers à l'horizon de plus 25 ans. Les preuves s'accumulent des effets du changement climatique et, en quelques mois, avec beaucoup de retard sur les alertes scientifiques, toute la société se focalise sur cet enjeu dramatique. Le 6^{ème} rapport du GIEC a, en avril 2022, fait porter l'attention sur les questions d'adaptation (International Panel on Climate Change (IPPC/GIEC)-Mitigation of Climate Change-Summary for Policymakers, 2022 https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg3/downloads/report/IPCC_AR6_WGIII_SPM.pdf).

Certaines des réponses d'adaptation se trouvent dans chaque situation particulière et il devient de plus en plus irresponsable aujourd'hui de concevoir un projet sans prendre en compte les effets du changement climatique et les nécessaires adaptations. Le port de Port-Vendres sera à coup sûr dans l'avenir confronté au relèvement du niveau de la mer et à des événements climatiques majeurs.

Les niveaux de submersion élevés dus à des tempêtes très fortes, mais à probabilité non négligeables, ont été éliminés des études d'impact. Les niveaux de tempête retenus dans le projet de 2017 (3 ou 4 m) sont ainsi très inférieurs à la dernière tempête extrême survenue le 26 décembre 2008, avec des vagues atteignant 14 m. Le port avait alors fait l'objet d'un classement pour catastrophe naturelle. Tous les enrochements de la jetée avaient été emportés, des embarcations coulées.

Un rapport du centre technique de la marine nationale (CETMEF) jugeait déjà que le nouveau quai pourrait avoir des conséquences néfastes pour les biens et les personnes. Aucun document rendu public, tel que prescrit par le Préfet et la DREAL en 2010, n'est venu annuler ces conclusions. Si des études rassurantes par rapport à ces conclusions du CETMEF ne sont pas produites, le projet ne peut être simplement maintenu. À défaut, en cas de catastrophe hautement probable, la responsabilité de l'État serait pleinement engagée.

La question de sécurité n'est donc pas résolue. De nouvelles simulations d'agitation sont indispensables. Elles doivent être présentées aux riverains, usagers et associations compétentes pour discussions approfondies, vu les enjeux et nécessite l'ouverture d'une nouvelle enquête publique.

Le rapport au Premier Ministre de Mme la sénatrice Odette Herviaux (**P. n° 19**) notait que, malgré la décentralisation de la gestion, le transfert de propriété du port de Port-Vendres de l'État au Département n'avait jusqu'alors pu se faire. Il butait sur le non-respect des normes de sécurité. En 2017, il était encore la propriété de l'État. Le port de Port-Vendres possède un chenal étroit et très courbe avec de forts risques par vent traversier fort, fréquent ici. Il limite la taille des navires à 155 m et interdit les navires par tempête. Les transports d'explosifs sont

interdits. Cette question a été analysée dans un rapport de la SOGREAH en 2004, commandé par le conseil départemental, mais non rendu public. Ce rapport évoquerait une aggravation des conditions de navigation dans le port. Les difficultés de navigation ne sont pas mentionnées dans les appels à projet pour le port (Cf. ci-dessous).

La Compagnie Fruitière, seule exploitante du port, ne respecte pas ces interdits et bénéficie de dérogations réitérées (navires de 163 m, exportation vers l'Afrique d'explosifs en 2010, un navire dans le port lors de la tempête historique du 26 décembre 2008 avec plusieurs ruptures d'amarres...)

Le non-respect des normes internationales PLANC entraîne l'absence de couverture par les assurances en cas d'accident, le port et la commune étant tout-à-fait incapables d'assumer le risque financier, sans parler du risque pour les personnes.

Le maire de la ville et le Préfet, tous deux responsables de la sécurité portuaire, doivent apporter les preuves que tous les risques sont couverts par les assurances à la hauteur nécessaire. Enfin, au vu des éléments nouveaux publiés par le conseil départemental des Pyrénées-Orientales, le projet doit prendre en considération avec toute la rigueur nécessaire la sécurité des riverains et de la navigation dans le port. Cela implique une nouvelle information et concertation avec la population et l'ouverture d'une nouvelle enquête.

A5- Sur les conditions environnementales différentes

Dans ce port intra-urbain, les porte-conteneurs réfrigérés (reefers) actuels génèrent des pollutions sonores, olfactives et chimiques (émission de NOx et de microparticules). Les moteurs tournent à l'escale pour produire de l'électricité. Le danger des microparticules est reconnu depuis 2018, notamment grâce aux études de France Nature Environnement démontrant qu'elles ne sont plus tolérables dans l'environnement des navires cargos et de croisière. Contrairement à Port-Vendres, ces navires accostent habituellement dans des terminaux spéciaux à l'écart des villes (Sète, Marseille, Barcelone et demain Port La Nouvelle).

À Port-Vendres, il n'y a pas de perspective de branchement électrique à quai, puisque la flotte mondiale de navires frigorifiques n'est pas équipée pour cela et que l'équipement du port lui-même ne peut pas se faire dans un avenir proche.

Le déroctage du port de 2019 (c'est-à-dire un creusement du port) a permis à La Compagnie Fruitière d'utiliser des bateaux plus grands, qui sont les seuls cargos à faire escale à Port-Vendres.

- Ancien format (type Lady Rose) : longueur 143 m, largeur 22 m, tirant d'eau 6,9 m, tonnage brut 9 576 t,
- Nouveau format (type Star Prima ou Star Leader) : 163 m, largeur 26 m, tirant d'eau 8,4 m, tonnage brut 14 030 t (**P. n° 20**, d'après des données publiées de suivi des navires).

Or l'arrêté préfectoral du 2 août 2017 (**P. n° 13**), que prétend proroger les arrêtés querellés, précise que la longueur maximale des navires fréquentant le port ne peut dépasser 155 m. **Cette longueur est donc désormais dépassée, remettant en cause l'arrêté de l'autorisation unique au titre de l'environnement.**

Si on considère le rapport des tonnages, les nouveaux navires acquis d'occasion après avoir été exploités par d'autres compagnies fruitières mondiales (Del Monte, Fyffes...) ont un impact accru pour les nuisances sonores et chimiques. **Aucune évaluation d'impact environnemental du changement de taille des navires n'a été effectuée.**

En 2012, un précédent jugement d'annulation rendu par le Tribunal Administratif soulignait les insuffisances des études des impacts du quai sur les habitants. Le niveau sonore révélait des dépassements multiples et fréquents liés aux générateurs électriques, fonctionnant jour et nuit. S'y ajoutent les bruits de manipulation des conteneurs.

En plus de cette augmentation des nuisances des bateaux eux-mêmes intervenue après 2017, le nouveau quai sera beaucoup plus proche du quartier résidentiel des Tamarins. Ses habitants, y compris la gendarmerie, sont situés à faible portée et au même niveau que les émissaires de fumée des générateurs des navires. Le niveau élevé de ces nuisances n'avait pas été correctement documenté dans l'enquête publique de 2017.

En l'état actuel et au vu des éléments nouveaux publiés par le Département des Pyrénées-Orientales, une nouvelle enquête publique est nécessaire pour informer la population sur l'accentuation des nuisances chimiques, olfactives et sonores avec le format supérieur des cargos fréquentant le port depuis trois ans et la diminution de la distance au quartier des Tamarins.

En tout état de cause l'arrêté d'autorisation unique au titre de l'environnement est obsolète du fait des travaux permettant l'accès de navires plus importants, non prévus. De ce simple fait sa prorogation ne peut être qu'illicite.

A6- Un projet économique nouveau dans un contexte transformé depuis 2017

A61- Un contexte économique différent depuis 2017

Les trois études stratégiques sérieuses qui existaient lors de l'approbation préfectorale autorisant le projet : le Rapport du cabinet Ernst/Young commandé par le département des Pyrénées-Orientales, le Rapport préfectoral régional Doz/Boyer et le Rapport Bisconte de 2017 étaient toutes les trois défavorables.

Cette défaillance de justification économique et sociale a été rapidement reconnue par le conseil départemental des Pyrénées-Orientales lui-même dès 2018.

En effet, par une délibération du 26 mars 2018 (**P. n° 21**) le conseil départemental approuvait une nouvelle autorisation pour « **un programme pluriannuel 2018-2024 de développement durable du port de Port-Vendres /requalification du quai Dezoums** » pour 43.200.000 euros TTC, en prévoyant de solliciter les cofinancements auprès de l'Europe, l'Etat, la Région et l'ADEME.

Par une délibération du 8 octobre 2018 (**P. n° 22**), toujours dans le même calendrier, la Présidente du conseil départemental a autorisé le lancement de cinq appels d'offres, dans le cadre de ce programme pour un montant total de 1.107.000 euros HT, dont 200.000 euros HT pour une modélisation économique et stratégie portuaire.

Il s'agissait d'une étude extrêmement ambitieuse prévoyant, entre autres, « *une modélisation économique sur une période de 20 à 30 ans* » et « *une assistance à maîtrise d'ouvrage* ». A l'issue de cette étude « *le titulaire remettra un document de stratégie financière et commerciale afin de mener à bien le projet de développement portuaire dans le cadre du scénario finalement retenu* ».

Le Cahier des Clauses Techniques Particulières est révélateur de ce qui n'a pas pu être justifié dans le projet dit de requalification du quai Dezoums puisque le conseil départemental donne comme mission la recherche (**P. n° 23 pages 18 et suivantes**) :

« d'un diagnostic relatif à chacune de ces activités, dénombrant les professionnels et leurs créneaux, le volume d'activités de chaque professionnel sur le port, le nombre d'emplois et leur caractère permanent ou saisonnier, les apports vis-à-vis du monde économique local »

mais aussi :

« d'identifier les ports concurrents, les ports complémentaires et les ports susceptibles de s'inscrire avec le port de Port-Vendres dans un circuit ou une ligne logistique »

Le conseil départemental reconnaît son ignorance stratégique et opérationnelle et l'absence de scénario appliqué au port de commerce.

De plus la décision de construire un grand port à Port-La-Nouvelle, prise postérieurement à 2017, est de nature à changer la donne. D'ailleurs lors du débat public concernant ce site, le propriétaire du Comptoir Languedocien de Transit et de Manutention (CLTM) s'est engagé à participer au financement en vue – semble-t-il – d'y transférer l'activité qu'il réalise actuellement à Port-Vendres.

Depuis 2018, la ligne Marco Polo entre Agadir et Port-Vendres a été fermée, ensuite le projet de ligne passagers de la Comanav avec Tanger a été abandonné, puis celui d'une ligne Ro-Ro (ferries pour camions) avec le Maroc. De même le label « Port de commerce Sud de France » a été retiré à Port-Vendres par la Région Occitanie en raison de contraintes physiques – étroitesse du bassin et faible profondeur – et logistiques – dont l'impossibilité d'assurer une desserte rail, du fait du mauvais état et des dimensions insuffisantes du tunnel.

Ces éléments stratégiques nouveaux sont de nature à modifier les conditions d'opérabilité du projet et le préfet des Pyrénées-Orientales ne peut les ignorer et prononcer à l'aveugle une prorogation d'un projet qui est profondément remis en cause.

A62- Des perspectives incertaines pour le port de Port-Vendres

Au début de 2022, le Conseil départemental des Pyrénées Orientales a lancé un appel d'offres de délégation de service public (DSP) pour l'exploitation du port de Port-Vendres, car la concession actuelle à la Chambre de Commerce des Pyrénées-Orientales prend fin en décembre 2022, le 10 décembre 2022 pour les activités de Pêche-Plaisance et le 12 décembre 2022 pour le Commerce (**P. n° 16**).

Le dossier de consultation des entreprises attaché à cet appel d'offres met en avant un projet de transformation du port qui a la préférence du département (**P. n° 24**). Il suppose un investissement d'ensemble pouvant dépasser 71 millions d'euros selon les options, bien au-delà de ce qui était prévu pour la requalification du quai Dezoums en 2017 (42 millions d'euros). Il ne s'agit donc pas du même projet, contrairement à ce que prétend le conseil départemental dans la demande de prorogation de la validité de l'enquête publique de 2017.

De plus, cet appel d'offres demande aux entreprises candidates à la concession (qui devront contribuer au financement) de se prononcer sur des choix de développement d'activités et donc d'évolution des installations (**P. n° 25**). Le guide de rédaction des offres demande par exemple « *Les principales opérations d'investissements retenues par l'opérateur économique, leur déclinaison sur site et les modalités de financement prévues* » (p.4) ou un « *Projet de plans d'aménagement des espaces portuaires sur lesquels sont prévus des investissements.* » (p.6) ou « *Une note globale de présentation générale de la stratégie de développement économique durable du Port associée aux perspectives par activité sur la durée du Contrat* » (p.6). D'une manière générale, il est demandé au futur délégataire d'exprimer des options stratégiques qui impacteront profondément l'organisation et le fonctionnement du port. Cela signifie clairement que le projet d'ensemble n'est pas encore déterminé.

Pourtant, le marché des travaux de « Requalification du quai Dezoums » a été attribué en août pour un montant de 24 598 522,06 millions d'euros (**P. n° 25**). On ne comprend pas l'urgence de s'engager dans des travaux aussi coûteux à la rentabilité des plus incertaines, aux conséquences archéologiques désastreuses, alors que le projet à mettre en place dans les prochaines années n'est pas fixé. Cela générera des incohérences majeures et des risques de blocages. Ainsi, la réalisation du 3^{ème} quai est en contradiction avec certains des scénarios d'évolution du port évoqués par le conseil départemental, comme l'accès à la zone sud pour y développer des activités nautiques, carénage, artisanat de réparation et de rétrofit, etc.

L'appel d'offres de délégation de service public pour l'exploitation du port de Port-Vendres, de janvier 2022, a toutefois été déclaré infructueux en août 2022 (**P. n° 26**). Un nouvel appel d'offres a été lancé dans la foulée avec des réponses attendues au plus tard dès le 6 octobre 2022 et le démarrage de la délégation de service public au plus tôt en juin 2023 (**P. n° 17**). La perspective de l'élaboration d'un projet d'ensemble cohérent s'éloigne encore.

On sait que la société La Compagnie Fruitière, producteur de fruits principalement en Afrique (25 000 salariés et un milliard d'euros de chiffre d'affaires) est le seul utilisateur du port de commerce et que l'exploitation du port est déficitaire. L'appel d'offres de DSP exige, comme il se doit, que le délégataire atteigne l'équilibre d'exploitation

entre ses charges et les redevances qu'il percevra. Mais on voit mal comment on passera du déficit constant depuis des années à l'équilibre avec un utilisateur unique en position de monopole qui utilise à lui tout seul les entrepôts réfrigérés et les espaces de stockage des conteneurs.

Les investissements prévus ne se justifient pas pour une activité du port se résumant à un navire par semaine sans perspectives crédibles de développement, ni de durabilité dans ses dimensions environnementales, sociales et économiques.

Pour cette activité, les quais existants sont suffisants. L'accueil et la manutention du seul cargo hebdomadaire se satisfont pleinement des installations existantes. **L'improprement nommé « troisième » quai, d'une longueur de 170 m qui est incapable d'accueillir les nouveaux bateaux de La Compagnie Fruitière, est inutile.**

Il faut ici rappeler que le terminal fruitier de Sète, loin d'être amorti car trop récemment construit grâce à un financement public, en grande partie régional (45 millions d'euros), reste inutilisé et cherche un utilisateur, locataire ou acquéreur.

La ville de Port-Vendres, sur laquelle l'emprise du port est majeure, a besoin d'autres projets garantissant la sécurité, la santé, la préservation des richesses naturelles et culturelles, adaptés au XXIème siècle et rompant avec les idées erronées de la fin du XXème siècle. Ces projets doivent être construits en pleine transparence et dans la concertation.

B- Sur la méconnaissance de la Convention d'Aarhus

B1- Rappel de la règle

La convention d'Aarhus a été ratifiée par la France le 8 juillet 2002 et est entrée en vigueur le 6 octobre 2002

Elle stipule notamment :

Article 3

« Chaque Partie prend les mesures législatives, réglementaires ou autres nécessaires, y compris des mesures visant à assurer la compatibilité des dispositions donnant effet aux dispositions de la présente Convention relatives à l'information, à la participation du public et à l'accès à la justice, ainsi que des mesures d'exécution appropriées, dans le but de mettre en place et de maintenir un cadre précis, transparent et cohérent aux fins de l'application des dispositions de la présente Convention. »

Article 6

PARTICIPATION DU PUBLIC AUX DECISIONS RELATIVES A DES ACTIVITES PARTICULIERES

.... :....

« Pour les différentes étapes de la procédure de participation du public, il est prévu des délais raisonnables laissant assez de temps pour informer le public conformément au paragraphe 2 ci-dessus et pour que le public se prépare et participe effectivement aux travaux tout au long du processus décisionnel en matière d'environnement.4. Chaque Partie prend des dispositions pour que la participation du public commence au début de la procédure, c'est-à-dire lorsque toutes les options et solutions sont encore possibles et que le public peut exercer une réelle influence . »

Article 7

PARTICIPATION DU PUBLIC EN CE QUI CONCERNE LES PLANS, PROGRAMMES ET POLITIQUES RELATIFS A L'ENVIRONNEMENT

« Chaque Partie prend les dispositions pratiques et/ou autres voulues pour que le public participe à l'élaboration des plans et des programmes relatifs à l'environnement dans un cadre transparent et équitable, après lui avoir fourni les informations nécessaires. Dans ce cadre, les paragraphes 3, 4 et 8 de l'article 6 s'appliquent. Le public susceptible de participer est désigné par l'autorité publique compétente, compte tenu des objectifs de la présente

Convention. Chaque Partie s'efforce autant qu'il convient de donner au public la possibilité de participer à l'élaboration des politiques relatives à l'environnement. »

Le conseil d'état reconnaît l'applicabilité directe de l'article 6 de la convention (CE arrêt du 28 Juillet 2004).

La régularité d'un arrêté préfectoral, même de prorogation, portant sur des questions environnementales, doit être examinée au regard du code de l'urbanisme et du code de l'environnement, mais **il est du devoir du juge de s'assurer que la convention d'Aarhus signée par la France , et qui est de portée contraignante, a bien été respectée.**

B2- Dans le cas d'espèce

L'article L123-17 prévoit la caducité d'une enquête publique au terme de 5 ans si les travaux ne sont pas entrepris et prévoit qu'une nouvelle enquête publique soit conduite

« à moins qu'une prorogation de cinq ans au plus ne soit décidée avant l'expiration de ce délai dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat »

Cette condition suspensive est de nature à écarter le public pendant une trop longue période de toute information et de toute participation à un projet - qui s'il n'a pas été mis en œuvre - prouve que des circonstances de fait sont ignorées du public. De plus comme démontré ci-dessus des modifications substantielles sont survenues dans le cadre du projet de 3^{ème} quai.

L'article R123-24 insère :

La validité de l'enquête ne peut être prorogée si le projet a fait l'objet de modifications substantielles ou lorsque des modifications de droit ou de fait de nature à imposer une nouvelle consultation du public sont intervenues depuis la décision arrêtant le projet. »

Ces conditions limitent considérablement dans le temps l'information et la participation du public alors même que les « *modifications substantielles* » ou de « *droit* » sont laissées à l'appréciation de l'autorité administrative.

Il y a nécessité d'informer et d'associer la population nouvelle de Port-Vendres, notamment du fait de l'extension de la tache urbaine autour du port (quartier des Tamarins, nouvelle gendarmerie) et des nouvelles conditions d'exploitation du port. Il n'est pas soutenable, dans les conditions environnementales, sociales et économiques d'un port en centre-ville, qu'un tel projet non abouti puisse être prorogé pendant près de dix ans sans nouvel examen.

Cette absence de consultation du public dans la prorogation d'un texte ayant des conséquences notables sur l'environnement repose sur une appréciation arbitraire et méconnaît l'article 6 de la convention. Elle est de nature à rendre les arrêtés préfectoraux querellés illicites.

IV- CONCLUSIONS

Par ces motifs et tout autre à déduire, à adjoindre ou à suppléer même d'office,

PLAISE AU TRIBUNAL

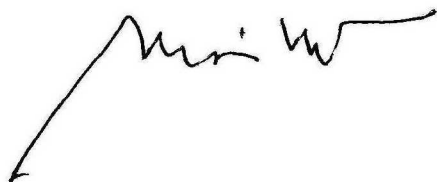
D'annuler ensemble :

- la décision implicite du préfet des Pyrénées-Orientales de rejet du recours gracieux de rapporter les arrêtés préfectoraux DREAL/DMMC/2022069-001 du 10 mars 2022 et DREAL/DMMC/2022069-002 du 10 mars 2022,
- l'arrêté préfectoral DREAL/DMMC/2022069-001 du 10 mars 2022 signé par le Préfet des Pyrénées-Orientales, prorogeant de deux ans, du 02 août 2022 au 02 août 2024, la durée de validité de l'enquête publique, déroulée du 08 février au 10 mars 2017, relative à la requalification du quai Dezoums à l'anse des Tamarins sur le port de Port-Vendres,
- l'arrêté préfectoral DREAL/DMMC/2022069-002 du 10 mars 2022, signé par le Préfet des Pyrénées-Orientales prorogeant de quatre ans, du 02 août 2022 au 02 août 2026, la durée de validité du délai de caducité de l'autorisation unique N°DREAL/DMMC/2017214-001 délivrée au conseil départemental des Pyrénées-Orientales le 02 août 2017 pour le projet de requalification du quai Dezoums à l'anse des Tamarins sur le port de Port-Vendres.
- de condamner l'Etat à verser aux requérantes la somme de 1 000 Euros au titre de l'article L. 761- 1 du Code de justice administrative.

Fait à Port-Vendres, le 4 septembre 2022.

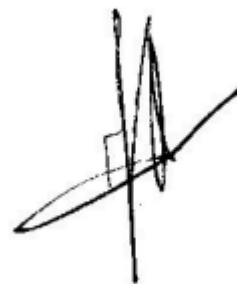
Le Président de la FRENE 66

Marc MAILLET



Le Président de « Port-Vendres et les Port-Vendrais »

Jean-Claude BISCONTE de SAINT-JULIEN



PRODUCTIONS

1. Rejet implicite du recours gracieux en date du 16 mai 2022
2. Arrêté prorogation enquête publique quai Dezoums du 10 mars 2022
3. Arrêté prorogation de l'autorisation unique quai Dezoums du 10 mars 2022
4. Recours gracieux du 5 mai 2022
5. Notification recours gracieux au conseil départemental des P.-O.
6. Preuves de notification du recours gracieux
7. Statuts FRENE 66
8. Récépissé FRENE 66
9. Délibération FRENE 66
10. Statuts Port-Vendres et les Port-Vendrais
11. Récépissé Port-Vendres et les Port-Vendrais
12. Délibération Port-Vendres et les Port-Vendrais
13. Arrêté autorisation unique du Quai Dezoums du 2 août 2017
14. Evolution historique du port de Port-Vendres - Extraits du livre de J.-C. Bisconte
15. Extrait du rapport d'expertise de M. Sauvant sur la localisation du temple de Vénus
16. Département 66 - Avis de concession de DSP gestion du port de janvier 2022
17. Département 66 - Avis de concession de DSP gestion du port d'août 2022
18. Ministère de la Culture - Lettre à la FRENE 66 du 22 juillet 2022
19. Extraits du Rapport sur la Décentralisation portuaire de Mme Odette Herviaux, sénatrice du 4 mars 2014
Rapport complet sur <https://www.vie-publique.fr/sites/default/files/rapport/pdf/144000360.pdf>
20. Caractéristiques des navires de La Compagnie Fruitière - extraits Internet au 31 août 2022
21. Département 66 - Délibération programme pluriannuel Port-Vendres du 26 mars 2018
22. Département 66 - Délibération Port-Vendres du 8 octobre 2018.
23. Département 66 - Clauses techniques étude stratégique Port-Vendres nov.2018
24. Département 66 - Scénario de projet d'investissements Annexe RC5 de l'appel d'offre du 9 août 2022
25. Département 66 - Guide de rédaction des offres - Annexe RC1 de l'appel d'offre du 9 août 2022
26. Département 66 - Avis attribution à Eiffage des travaux requalification quai Dezoums du 5 août 2022
27. Département 66 - Avis non attribution DSP Port de Port-Vendres du 5 août 2022