Port-Vendres
Un entêtement d'un autre âge pour le port

Port-Vendres, le 19 juin 2023

À Port-Vendres, les autorités responsables du port semblent n'avoir pas compris que l'époque et les enjeux ont changé. Sinon pourquoi persévérer dans un projet imaginé voilà plus de trente ans et qui détruira un milieu naturel et détériorera un paysage splendide, engloutira à jamais des indices de l'histoire du port et de la ville, coûtera des masses de béton, des rejets considérables de gaz à effet de serre… et des dizaines de millions d'euros… avec, en retour, vraiment peu d'espoir de bénéfices économiques.

Dans le port de commerce de Port-Vendres, la longueur de quai disponible suffit largement à accueillir le cargo fruitier qui y fait une escale hebdomadaire, ainsi que les autres navires de marchandises ou yachts qui s'y arrêtent occasionnellement. Certes, le port a besoin d'aménagements de modernisation et de sécurisation, comme la possibilité de branchement électrique à quai des cargos réfrigérés, l'élargissement et la consolidation des zones de déchargement des conteneurs, l'amélioration des conditions d'accueil des plaisanciers et de leurs bateaux, ainsi que du tourisme de croisière, le développement de la zone de carénage… et des initiatives pour développer la pêche durable.

Or, le seul projet sérieusement mis sur la table par les autorités portuaires est la construction d'un quai supplémentaire pour le commerce dont on peut craindre qu'il ne génère aucune activité supplémentaire, et donc aucun emploi ou retombée financière pour la collectivité.

Combien ça va coûter et qui va payer ?

Au départ, l'enveloppe prévue était de 43,2 millions d'euros dont 20 millions d'euros (HT) consacrés à la seule construction du quai. Mais celle-ci a été réévaluée à 27 millions en juin 2022 (+35%). C'était une première estimation, car après des sondages faits à l'automne 2022 par l'entreprise chargée des travaux, il se dit que ça coûterait encore plus cher. On attend des éclaircissements par le Conseil départemental, toujours très discret sur l'affaire.

Au départ, il était dit que l'Europe, l'État français, la région Occitanie, le département 66 se partageraient la facture. Mais l'Europe a décliné et Mme Delga, présidente d'Occitanie, ne semble plus intéressée. Selon le préfet, l'État mettra 5 millions. Le plus gros de la facture sera donc payé par le Département. C'est bien ça, Mme Malherbe ? Sur quel budget et à la place de quoi ?

De nombreux sacrifices

Les Grandes Nacres (Pinna Nobilis) qui vivaient dans le port ont déjà fait les frais de l'opération. L'anse naturelle, qui fut autrefois une charmante plage recevant de nombreux visiteurs, sera comblée et bétonnée pour devenir une plateforme d'accueil de conteneurs. Et avec ces travaux, on va effacer toute trace de ce qui fut probablement, au vu de forts indices, un port antique romain. Cette thèse est contestée. Il est très simple de lever le doute en organisant des fouilles préventives ? C'est obligatoire, mais toutes les autorités, y compris plusieurs ministres alertés, s'y refusent. Étrange !

La gestion du port elle-même, confiée à la Chambre de Commerce et d'Industrie, semble ne vouloir miser que sur le commerce maritime. Le bilan suscite la colère pour avoir délaissé la plaisance, la pêche et la réparation de bateaux.

Quelles perspectives pour le commerce ?

Le commerce maritime de fruits et légumes se remodèle très rapidement. L'étude d'impact économique de construction du quai, ou l'étude stratégique réalisée plus récemment, ne donnent aucune certitude sur la croissance du trafic de marchandises à Port-Vendres. 80% du tonnage importé à Port-Vendres dépend de la Compagnie Fruitière (producteur de fruits en Afrique et en Amérique centrale et négociant en Europe). Son possible départ de Port-Vendres est une question omniprésente dans l'étude stratégique d'extension du port. On se demande si elle restera assez longtemps pour justifier l'investissement dans le quai.

Et d'ailleurs, est-il vraiment raisonnable de confier, comme c'est envisagé, la gestion du port, dans le cadre d'une délégation de service public, à cette société multinationale, associée à la CCI dont le bilan depuis 60 ans laisse sceptique ? On a bien l'impression que les autorités publiques et les responsables du port veulent absolument ménager la Compagnie Fruitière. Mais quels engagements la Compagnie Fruitière a-t-elle pris en retour ? Les citoyennes et citoyens ont le droit de savoir. Mais là encore, la discrétion est la règle.

Face à ces impacts négatifs, ces coûts et ces incertitudes, il est encore temps de renoncer à ce vieux projet. Il faut, au contraire, fonder sur d'autres bases les perspectives de développement de la ville de Port-Vendres, trop souvent maltraitée ou délaissée. Et, pour les Pyrénées-Orientales, il faut choisir en priorité des projets répondant à des enjeux vitaux, comme le réchauffement climatique, le manque d'eau et le bien-être équitablement partagé de tous les habitants.

Toutes celles et tous ceux qui auront persévéré dans des choix délétères, ou qui n'auront pas usé de leur pouvoir (poids politique, influence médiatique, etc.) pour les dénoncer ou s'y opposer ne pourront se dédouaner de la responsabilité de ces échecs aux visages multiples.

Initiative « Port-Vendres, c'est pas que des quais ».

L'initiative « Port-Vendres, c'est pas que des quais » est portée par des associations locales et du département, et toutes les personnes volontaires qui rêvent de nouvelles perspectives pour cette ville et son paysage splendide.