

QUAI DEZOUMS – ENQUETE PUBLIQUE

Observations émises par voie électronique le 28/02/2017 :

- Madame Hélène VERGE, habitante de Port-Vendres**
- Madame Françoise PONTHEUX, Présidente de PHILAFRANCE SAS**
- Madame Christine LAIR**
- Monsieur Yves NICOLAS, dirigeant de NICOLAS ENTRETIEN SAS**
- Madame Marie-Christine BISCONTE DE SAINT JULIEN, association Port-Vendres et les Port-Vendrais**
- Madame Vanessa DELMAS**
- Madame Anne BERNADI**

Sujet : Quai Dezoums anse des Tamarins PortVendres

De : "> Helene Verge (par Internet)" <heleneverge@yahoo.fr>

Date : 28/02/2017 06:29

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

De

Mme Hélène Vergé
25 rue Waldeck Rousseau
66660 Port-Vendres

 

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

En parfait accord avec l analyse de Messieurs Dujol et Saurel (cf. leur document du 24 fevrier 2017) je souscris à leurs conclusions et demande que soit émis un avis DÉFAVORABLE à ce projet d aménagement portuaire.

Sincères et confiantes salutation

Hélène Vergé



582, Av. de Bruxelles
B.P 85336
66033 PERPIGNAN Cedex
Tél. : 04 68 37 84 38
Fax : 04 68 81 00 78
Email : fp@philafrance.fr

Perpignan le 28 février 2017

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Je soussigné, Françoise Ponthieux, Présidente de l'entreprise PHILAFRANCE SAS, membre de Saint Charles International, située à 582 avenue de Bruxelles 66000 Perpignan souhaite apporter mon soutien au projet de requalification du quai Dezoums à l'Anse des Tamarins.

En effet, la présence d'un port de commerce tel que Port-Vendres, qui bénéficie d'un véritable savoir-faire dans la logistique fruitière, est un atout indéniable pour notre filière, mais aussi pour notre territoire.

La plateforme sur laquelle nous nous trouvons, leader européen dans la commercialisation, le transport et la logistique de fruits et légumes frais, ne pourra maintenir et accroître son attractivité que par la réalisation de tels investissements.

Nos clients européens étant tous sensibilisés à la question du développement durable et du bilan carbone, l'opportunité qui nous est offerte de faire venir des produits par bateau est un élément de compétitivité économique pour notre entreprise. En effet, si à ce jour les origines principales travaillées sur Port-Vendres sont l'Afrique de l'Ouest et le Maroc, le futur devrait permettre l'ouverture de nouvelles lignes.

Pour ces raisons, la requalification du quai Dezoums s'avère indispensable, dans un contexte de plus en plus concurrentiel, notamment avec les ports du Nord.

En espérant que ce courrier aidera à la concrétisation du projet « Quai Dezoums »,

Bien à Vous,

Signature

Françoise Ponthieux

Sujet : Enquête publique port de Port-Vendres. Requalification du quai Dezoums à l'anse des Tamarins.

De : "> christine lair (par Internet)" <christinelair@sfr.fr>

Date : 28/02/2017 09:13

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

Bonjour,

Je suis entièrement favorable à la requalification du quai Dezoums à l'anse des Tamarins.

En effet, le port de Commerce de Port-Vendres est un véritable poumon économique du canton de la Côte Vermeille (voire même au-delà).

Dans notre département où il n'existe que très peu d'industries, le port génère des centaines d'emplois directs, indirects et induits.

Pour pérenniser ces emplois et ainsi favoriser l'économie locale, ce nouveau quai est indispensable pour recevoir les navires de nouvelle génération qui sont de plus en plus longs avec un tirant d'eau plus important.

De plus, outre l'aspect économique et social, ce projet tient compte de l'aspect écologique et respecte au mieux l'environnement.

Pour toutes ces raisons, le nouveau quai Dezoums doit être réalisé au plus vite !

Meilleures salutations.

Christine LAIR

Sujet : « enquête publique – port de Port-Vendres – Requalification du quai Dezoums à l'Anse des Tamarins ».

De : "> Yves NICOLAS (par Internet)" <yves.nicolas@nicolasentretien.com>

Date : 28/02/2017 09:14

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

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Je soussigné, Yves NICOLAS, dirigeant de l'entreprise NICOLAS ENTRETIEN SAS, membre de Saint Charles International, située à 247 rue Fauvelle, BP82073 - 66011 PERPIGNAN cedex, souhaite apporter mon soutien au projet de requalification du quai Dezoums à l'Anse des Tamarins.

En effet, la présence d'un port de commerce tel que Port-Vendres, qui bénéficie d'un véritable savoir-faire dans la logistique fruitière, est un atout indéniable pour notre filière, mais aussi pour notre territoire.

La plateforme sur laquelle nous nous trouvons, leader européen dans la commercialisation, le transport et la logistique de fruits et légumes frais, ne pourra maintenir et accroître son attractivité que par la réalisation de tels investissements.

Nos clients européens étant tous sensibilisés à la question du développement durable et du bilan carbone, l'opportunité qui nous est offerte de faire venir des produits par bateau est un élément de compétitivité économique pour toutes les entreprises de ce secteur. En effet, si à ce jour les origines principales travaillées sur Port-Vendres sont l'Afrique de l'Ouest et le Maroc, le futur devrait permettre l'ouverture de nouvelles lignes.

Pour ces raisons, la requalification du quai Dezoums s'avère indispensable, dans un contexte de plus en plus concurrentiel, notamment avec les ports du Nord.

En espérant que ce courrier aidera à la concrétisation du projet « Quai Dezoums »,

Bien à Vous,

Yves NICOLAS

Monsieur le Commissaire enquêteur

Opposition au projet pour absence d'utilité économique du 3ème quai

Nous notons qu'aucune étude économique justificative n'a été jointe au dossier d'enquête. Au vu de l'analyse référencée faite ci-après, nous demandons le rejet du projet pour absence d'utilité économique.

I - Rappel sur les activités et le trafic

Le port abrite trois activités modestes : un peu de pêche (15 petits métiers), des pontons de plaisance (225 anneaux) et l'activité cargos Reefers (250.000 t/an) avec un navire hebdomadaire de la Compagnie Fruitière (Marseille) qui livre des fruits de la Côte d'Ivoire. Taille du navire type Lady Rosemary : 134 m, 23 m, TE 9 m. Ce tirant d'eau est supérieur à la profondeur réelle du port et même avec un bateau non chargé à plein les normes de pied-pilote ne sont pas respectées, notamment par situation de houle entrante. L'hiver un porte-conteneur CMA-CGM type Casablanca 134 m, 22 m, 8.1 m livre des tomates du Maroc.

Les navires de croisière qui entrent dans le port sont au nombre d'une quinzaine (de petite taille, moins de 160m). Des paquebots plus importants mouillent au large et débarquent les croisiéristes soit à Collioure, soit à Port-Vendres.

II - La nécessaire transformation du port

Le port connaît de fortes limitations structurelles qui le condamnent à court-terme comme port de commerce/cargos. Moyennant des adaptations, le port pourrait peut-être s'ouvrir à des navires de passagers et de croisière plus grands (sans doute 180 à 190 m), sachant que la limitation actuelle faite aux navires de plus de 150 m ne s'impose qu'aux navires peu manœuvrant comme les cargos reefers.

Les contraintes sont :

- étroitesse du chenal, faible profondeur : limitation navires de 150/155 m de longueur et 8 m de TE
- espaces limités : 8 hectares de sol dont 3 ha pour les conteneurs
- port intra urbain avec de fortes nuisances pour les riverains.

Le vrai potentiel du port est la grande plaisance où il existe une forte demande de « Yachts à l'année » si un artisanat d'entretien, de réparations voire de « retro fit » était créé. La condition absolue est l'individualisation d'une darse de plaisance protégée des tempêtes hivernales de NE.

III - Aujourd'hui deux projets s'opposent en termes de sécurité et d'utilité

Depuis 1998 ces deux projets de restructuration du port de Port-Vendres s'opposent fondamentalement. L'idée de moderniser le port remonte à la loi Balladur de 1995. Bien que Port-Vendres ait été exclu à priori des *places portuaires éligibles*, le Département et la CCI ont agi *politiquement* pour que Port-Vendres ne soit pas totalement exclu.

D'où la naissance d'un conflit inévitable entre une *vision de grand projet* portée par les politiques sous l'influence d'E. Mascle du CLTM et des ambitions plus modestes, respectueuses de l'environnement et de l'emploi local des maires Vila puis Capallère qui, d'emblée, ont refusé le comblement de l'anse historique et de la plage des Tamarins.

- a) Le projet initial dit projet municipal de quai Polyvalent a été repris et remanié par les associations ; il veut préserver le site naturel des Tamarins et sa fonction d'amortissement de houle, tout en individualisant et protégeant la grande darse. Ce qui permet de protéger les petites embarcations de pêche et de plaisance ainsi que les riverains et l'accueil permanent de la grande plaisance, aujourd'hui interdite de facto du fait du risque par tempête. Les pontons de plaisance ne sont pas constitutifs d'un vrai port de plaisance, les moyennes d'agitation étant supérieures aux normes internationales.

Le coût d'un tel projet serait inférieur à 15 M€ et auto finançable (voir plaquette)

- b) Le projet d'origine privée dit du 3ème quai vise la productivité immédiate de l'activité de commerce. Son origine est le Comptoir Languedocien de Transit et de Manutention (CLTM, propriétaire Eric Mascle) qui est la seule société exploitante du port. Un monopôle qu'elle entend accroître et enrichir en recourant exclusivement à l'argent public pour les investissements. Il faut noter que le chiffre d'affaire moyen du CLTM est faible, de l'ordre de 4 M€ ce qui s'explique par la faible activité d'environ 220.000 tonnes de fruits d'importation (poids net). Ce projet que l'on peut qualifier d'intérêt privé à 100 % et de dépense publique à 100 % nourrit la douzaine d'entreprises toutes détenues par la Holding Mascle dont le siège est Port La Nouvelle.
- Il est significatif que le dirigeant s'exprime dans les médias comme le donneur d'ordres portuaire alors que ce port reste un domaine public.
- Affirmer que *le 3ème quai doit être la priorité dans un quotidien « peu Indépendant »* ne permet pas de débat vrai sur l'intérêt économique réel car depuis plus de vingt ans l'activité est restée inchangée (250.000 t en 1995), ce qui en fait l'un des derniers de France. Rien qui justifie aux yeux de la majorité des habitants et de tout observateur impartial un troisième quai de 155 m dans un port qui en possède déjà trois, dont deux de plus de 300 m.

Depuis l'origine le but du CLTM est de conforter un monopole sous le prétexte d'une future augmentation d'activités qu'il ne maîtrise pas, qui ne dépend pas de lui et qui n'a aucun sens eu égard à l'évolution des flottes et aux énormes limitations du port sur tous les plans :

surface, profondeur, absence de lien rail, pollution intra urbaine etc..., et qui reste interdit aux navires de plus de 155 m de long et de 8 m de tirant d'eau.

C'est en réalité un projet d'extension du port (classé comme tel dans le Rapport Sénatorial Herviaux 2014) qui a déjà été « saucissonné ». Le quai masque en réalité une zone industrielle portuaire sans aucun changement aux limitations structurelles du port.

La destruction de la plage des Tamarins poserait de graves problèmes environnementaux, des nuisances et des risques notamment pour le voisinage, à quelques mètres de distance, du quartier urbanisé des Tamarins.

Les matériaux de dragage, de déroctage et ceux de comblement de l'anse qui sont déjà stockés en entrée de ville (40.000 m³) font estimer à 80.000 m³ le volume global dont une partie serait à dépolluer. Le coût du projet évalué à 11 M€ en 2011, puis 37 M€ en 2014 est encore très sous-évalué.

Le budget réel serait entre 50 et 65 M€. Cet investissement public ne pourrait être amorti.

IV - Les vrais enjeux économiques

- a) L'intérêt économique du 3ème quai a déjà été évalué. Le rapport Ernst/Young (2005) commandé par le Département a conclu à l'inutilité du projet. Celui émanant de l'Etat (Mission Economique Préfectorale Doz Boyer 2004) estime aussi que le trafic est trop faible (un bateau « et demi » par semaine qui correspond au mieux à un taux d'occupation de l'ordre de 20%) pour justifier la construction d'un « nouveau port mixte ».

Le bénéfice théorique attendu serait une meilleure productivité de manutention des conteneurs. Le volume trafiqué plafonnerait en tout état de causes à 400.000 t (un tel volume a été approché dans le port tel qu'il est avec 350.000 t sans 3ème quai).

Rationaliser ne signifierait pas de création d'emploi : le ratio emplois directs/activité pour 300/350.000 tonnes, essentiellement conteneurisées, est connu et ne saurait dépasser 50 emplois (le CLTM déclare 59 emplois en 2013 , Info-greffe)

La question du déménagement du CLTM se pose. Son propriétaire qui dispose d'une structure CLTM équivalente à Port La Nouvelle a manifesté son intention d'investir dans ce port.

Le maintien du projet de 3ème quai apparaît comme une manœuvre pour geler la situation de monopole sur Port-Vendres en attendant les agrandissements de PLN (au mieux en 2021).

Notons qu'un terminal fruitier neuf et vide existe à Sète (40 M€) et qu'une attitude rationnelle serait de rassembler les activités fruitières dans ce port.

Quant au trafic de diversification type Ro-Ro imaginé, il n'a aucune réalité. Les tentatives IMTC ont été des échecs et il n'existe plus de Ro-Ro de 155 m sur les grands trajets type Maroc.

- b) L'intérêt du projet municipal de quai polyvalent et de grande plaisance n'a jamais été évalué malgré des demandes officielles. Dans la mesure où il ne nécessiterait pas de grands travaux de dragage et de comblement, sa réalisation ne poserait pas de problème de contestation. L'augmentation des surfaces exploitables de la grande darse triplerait au minimum les revenus locatifs (passage de 220 anneaux à 500 et 15 à 20 yachts à l'année).

A terme le bénéfice majeur serait celui tiré d'un grand carénage et d'une zone artisanale maritime (un mini La Ciotat).

Les ratios là encore sont connus et les sept hectares de terre-pleins utilisés pour les conteneurs et certains entrepôts vétustes pourraient héberger une vingtaine d'entreprises et créer 300 emplois à terme.

Notons que ce projet n'élimine en rien les activités actuelles. Mieux, la destruction des vieux entrepôts du quai de la Presqu'île augmenterait le bord à quai et permettrait l'usage de la grue géante inutilisée depuis trois ans.

La pression médiatique et politique en faveur du CLTM, maintient le port dans une situation de sous exploitation par rapport à son vrai potentiel. Ce qui est mal accepté par la ville en situation de déclin du fait de la disparition d'autres activités comme la pêche ou les administrations maritimes. De plus la médiocrité du niveau d'activité implique des subventions en argent public (Département, CCI etc...) dont le montant est maintenu secret. S'y ajoutent des dépenses exorbitantes en études, le meilleur exemple est celui des six études d'agitation (sans compter les nôtres et celles du CETMEF).

Le Département est gestionnaire du port mais non propriétaire, l'Etat n'ayant pas transféré la propriété ce qui est une exception nationale et traduit la difficulté de la situation du port. Depuis la perte des trafics avec l'AFN, le port végète. Les installations sont vétustes, les quais délabrés et l'organisation des espaces est anarchique. Le port n'a pas été dragué depuis 40 ans. L'activité fruitière du port est prétendue synergique avec le marché d'importation de Saint-Charles Perpignan. En réalité cinq entrepôts réfrigérés d'une surface de 14.000 m² en font un mini terminal fruitier indépendant de Perpignan.

Monsieur le Commissaire enquêteur

Nous constatons l'absence d'une étude sur la sécurité de navigation dans le dossier d'enquête.

Au vu des questions et éléments énoncés ci-après, nous demandons l'annulation de l'enquête publique.

L'absence de données sur la sécurité de navigation

En se référant à d'autres projets bien documentés par les cabinets d'études spécialisés Sogreah et Océlide (Port la Nouvelle), on constate que la question du dimensionnement du chenal d'entrée, donnée essentielle, n'a jamais été sérieusement traitée par EGIS et les autorités.

Dans tout projet portuaire d'extension comme c'est le cas à PLN et à Port-Vendres, la largeur et la profondeur du chenal doivent répondre à des normes bien définies en fonction du navire projet, de ses capacités de manœuvre, de la courbure du chenal et des conditions de vent et d'agitation.

Ce type d'étude figure en tête dans le projet de grand port de Port La Nouvelle.

Si on se réfère aux études portuaires publiées pour ce port et d'autres, on constate qu'à Port-Vendres les conditions actuelles d'accès au port par le chenal sont déjà hors normes.

Il faut toute la vigilance des pilotes de PLN pour compenser des « anomalies » géométriques, héritées de l'avant-guerre.

C'est d'ailleurs pourquoi le port est limité en accès et que par temps agité (tempête de NE) les navires sont interdits de présence dans le port.

La question est de savoir si on peut envisager un projet d'extension portuaire en s'accommodant des insuffisances actuelles ou, pire, en les aggravant de façon délibérée avec le risque de provoquer un grave accident par échouage ou collision.

Cette question n'a jamais été étudiée ou, si elle l'a été ses conclusions n'ont jamais été rendues publiques. Les cabinets d'Etudes divers et variés (dont Egis, Ernst/Young, Catram...) n'ont jamais abordé cette question. Seule une étude de Sogreah 2003 définit la position et l'orientation « optimale » du quai. Cette étude n'a jamais fait partie des dossiers publics, ce qui est anormal.

Le CETMEF qui s'est penché sur ce dossier a forcément un avis pertinent mais jusqu'à ce jour inaccessible malgré toutes les demandes !

Si, comme on peut le penser, il y a dissimulation d'un risque nouveau lié au projet, une étude conduite par un cabinet compétent permettrait d'éclaircir ce point. Mais si le port était déjà hors normes un tel projet n'aurait jamais dû être envisagé.

I - Un port difficile

Le port de PV à la réputation *d'un port difficile* de par sa configuration et une météo venteuse. Il est marqué par différents incidents : collisions, dont celle avec le quai Forgas en 2003 qui faillit impacter les habitations de la rue principale, échouages sur la plage des Tamarins, ruptures d'aussières pour cause d'agitation excessive (2008), ruptures de pontons par tempête.

Dans sa configuration actuelle le port comporte un chenal d'accès étroit à faible tirant d'eau et à fort rayon de giration, conjugué à des conditions exceptionnelles de vent traversier. Long d'environ 800 m, il est caractérisé par une rapide diminution de la bathymétrie qui, de 20 m en entrée de passe, est limitée à 8.5 m en fin de giration dans la zone d'évitage. Le rayon moyen de giration moyen est d'environ 350 m. En 800 m le navire effectue un virage de près de 90 ° (cf Photos).

En milieu de chenal la distance entre les deux feux n'est que de 160 m (fig 2). Le profil du chenal entre ces deux points montre que la largeur n'est que de 75 m (voire moins) à la sonde 9 m.

Les fonds en sont sableux mais rapidement rocheux sur la partie sud au droit de la pointe des Tamarins. C'est cette bordure (tapissée de posidonies !) qui devrait être draguée et dérochée à - 9 m NGF dans le projet.

L'entrée des navires se fait sur un alignement S/SW ; souvent il s'agit de cargos surchargés de conteneurs offrant une forte prise au vent et dès l'entrée de passe le navire vire en gardant une vitesse de l'ordre de 5 à 9 Nœuds selon le vent. Le vent dominant est la Tramontane qui, 30% de l'année, souffle à plus de 30 nœuds. Les navires sont donc soumis à un effet traversier qui s'ajoute à une dérive due à l'inertie de virage et à une gîte induite. Il n'est pas rare lors du virage que les navires « frottent » les fonds sableux qui bordent la partie sud du chenal en contribuant à son maintien en profondeur. Les manœuvres se font sans remorqueur mais avec l'appui d'une pilotine qui tire la poupe pour aider à virer. Dotée d'une aussière de 30 m fixée à la poupe du cargo la pilotine tire vers le sud l'arrière du cargo pour le faire tourner. Un navire accosté sur le 3ème quai rendrait cette manœuvre impossible

II - Le dossier ne fait état d'aucune étude de la navigation dans le nouveau chenal

Il n'a été procédé à aucune étude de modélisation des phénomènes qui pourraient se produire dans le nouveau chenal comme le sur-enfoncement (Squat) et les effets d'aspiration (loi de Bernouilli) entre deux navires proches et soumis à un fort vent traversier.

La somme de ces contraintes pourrait exiger un reprofilage complet du chenal en vue d'un élargissement et surtout d'un approfondissement bien au-delà des 9 m NGF envisagés. Le calcul montre que la conjugaison des effets de houle, de gîte de giration et de sur-enfoncement recommanderait un dragage minimal de 9.5 m à 10 m dans toute la zone impactée par le projet.

Ce qui entraîne deux conséquences

- Il s'agit pour l'essentiel de niveaux rocheux parfois constitués de « roche bleue » (roche métamorphique dure, gneiss ou granit) non extractible par dragage conventionnel. Le recours à l'explosif n'a jamais été envisagé et il serait inacceptable.
- Draguer à 9.5 ou 10 m de la zone médiane du chenal jusqu'à l'aplomb du futur quai n'a pas été évalué dans les incidences techniques, environnementales et budgétaires. On pourrait avoir une explosion des coûts et de graves conséquences pour la ville, les pêcheurs et les commerces, désaffectés par la « permanence » d'eaux boueuses dans le bassin.

III - Le risque de collision n'a pas été évalué.

La présence d'un navire à quai rétrécirait de facto le chenal. Il apporterait un risque nouveau de collision pour un navire entrant. En prenant pour limite un maître bau de 30 m pour chacun des navires c'est un risque d'abordage sans doute inacceptable et plus spécialement pour les navires de croisières car contraire aux prescriptions ISPS.

Le schéma donné en annexe montre que l'espace de séparation entre le navire à quai et le navire entrant pourrait être réduit à zéro si on intègre la courbure de trajectoire, le glissement centrifuge et en cas de vent traversier violent la gîte, une dérive due au vent et un effet d'aspiration. Dans de tels cas qui sont classiques dans ce port la probabilité de collision devient forte.

Conclusions

1° le projet du Département ne répond pas aux questions fondamentales sur la Sécurité de Navigation telles que tout projet d'extension sérieux se doit de les traiter de façon prioritaire et préalable.

2° Il semble que le chenal tel qu'il est aujourd'hui est déjà hors norme : ce chenal en section courbe, large de 70 à 90 m devrait être porté à 160/170 m comme c'est la règle partout, surtout pour les navires peu manœuvrant.

3° Il est inacceptable qu'un nouveau projet d'extension ne traite pas de cette question. Peut-on accepter le risque d'un navire à quai placé sur la tangente de la trajectoire externe des navires entrants à grande vitesse (8/9 nœuds) qui percuterait le navire à l'arrêt avec des conséquences lourdes : incendie, marée noire, voire naufrage

Trois questions essentielles concernant la sécurité pour lesquelles le Préfet doit s'engager. Le port actuel et son chenal répondent-ils aux normes en usage pour la sécurité de navigation intra portuaire ? Sinon faut-il limiter l'accès du port et envisager un reprofilage du chenal ?

Sujet : Enquete publique - Port de Port Vendres- requalification du quai DEZOUMS à l' anse des Tamarins

De : "> vanessadelmas@free.fr (par Internet)" <vanessadelmas@free.fr>

Date : 28/02/2017 15:10

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

Bonjour,

La requalification du quai DEZOUMS est à mon avis une bonne nouvelle; investissement qui va permettre de pérenniser les emplois existants , voire permettre des créations d'emplois dans le futur. Notre département connaît un fort taux de chômage et le "3e quai" va redynamiser la côte vermeille voire le département; c'est un bassin d'emplois que l'on ne peut négliger. De plus le nouveau projet tient compte de l'écologie notamment en prévoyant des branchements électriques pour les navires à quai.

En espérant que ce projet prenne vie rapidement pour toutes les personnes qui vivent directement ou indirectement de l'activité du port mais également pour les générations futures.

Cordialement

Vanessa DELMAS

Sujet : "Enquête publique-port de Port-Vendres requalification du quai Dezoums à l'anse des Tamarins

De : "> Anne Bernadi (par Internet)" <annebernadi@icloud.com>

Date : 28/02/2017 19:26

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

Je suis pour la requalification du quai Dezoums à l' anse des Tamarins qui permettrait de maintenir et peut-être de créer des emplois sur Port-Vendres et ses alentours. Quoiqu'en disent ses détracteurs, beaucoup de personnes travaillent et donc vivent directement ou indirectement du port. Notre département étant malheureusement dans les premiers pour son taux de chômage élevé, il serait vraiment regrettable de devoir fermer le port faute de 3 ème quai, puisque à terme il ne pourrait plus accueillir des navires " dernière génération " qui sont plus longs et ont plus de tirant d eau. Pour terminer je désire que nos jeunes puissent trouver de l emploi dans notre département et je peux dire que le port y contribue largement, des jeunes dockers ayant été embauchés dernièrement. Anne Bernadi