



# ***Non à l'arrachage de la voie ferrée maritime de Granville***

***Point presse du 11 juin 2021***



## Texte de la pétition qui a recueilli à ce jour 1096 signatures manuelles et électroniques



### Monsieur le Maire, n'arrachez pas la voie ferrée maritime de Granville. Tous, nous pourrions le regretter dans un avenir pas si lointain.

Arracher la plateforme ferroviaire qui relie le port au réseau ferré national est un quadruple non-sens :

C'est un **non-sens écologique** car se priver de cette infrastructure, c'est se priver d'un moyen de desservir à terme l'emprise des voitures sur la ville en installant des trams ou des tram-trains qui relieraient en outre le centre de Granville à Avranches, Pontorson, voire le Mont-Saint-Michel. La circulation de piétons, de vélos, de navettes et de trains est tout à fait possible sur l'emprise actuelle. Au dire de plusieurs experts, l'aménagement de cette voie douce peut se faire sans qu'il soit besoin d'arracher la voie ferrée, qui peut supporter le passage d'un train à 30 km/h.

C'est un **non-sens programmatique** car les esquisses des travaux montrent une logique déjà dépassée : on prévoit une voirie dessinée aux normes autoroutières, adaptée à des camions semi-remorques, alors qu'il s'agit de vélos, de poussettes et de piétons. Il est nécessaire, au contraire, de s'inscrire dans une nouvelle logique d'ensemble, à l'échelle du territoire granvillais, des déplacements et des transports à la fois plus soucieuse du climat et plus ouverte aux évolutions techniques futures.

C'est un **non-sens économique** car il est vrai qu'il rend le centre-ville de Granville plus amène, plus joli, profite aux Granvillais. Mais ce projet vise à l'évidence d'abord le tourisme. La situation actuelle montre bien toute la fragilité d'une économie basée sur cette seule activité. Au contraire, garder la possibilité d'une connexion ferroviaire sur l'ensemble du bassin de vie, c'est favoriser à terme la diversité et la solidité de l'économie du territoire granvillais.

C'est un **non-sens financier** car les travaux prévus sont semble-t-il de l'ordre de plus de 2 millions d'euros. On fait valoir que des subventions venant du Plan Vélo et Mobilités Actives abaisseront la charge financière de la ville. Sans doute, mais les budgets, que ce soient ceux de la ville, du Département ou du Plan vélo, proviennent tous et toujours des impôts et taxes payés par les contribuables. Comme il semble facile d'être généreux avec l'argent des autres !

### Dessignons ensemble une voie douce au bénéfice de tous.



Granville le 3 Juin 2021

La résilience de la France, de notre Région et le bassin sud Manche passe par le retour au rôle structurant du chemin de fer

La loi Climat et résilience brille par son refus de toute vraie politique de report modal des transports routier et aérien vers le rail, alors qu'il s'agit d'un levier essentiel pour limiter l'ampleur du dérèglement climatique. Mais le maintien dogmatique par le gouvernement - et de nombreuses collectivités territoriales - d'une orientation anti-ferroviaire menace aussi la résilience de la France face à plusieurs imprévus, au-delà de la seule question écologique.

Lors des inondations exceptionnelles qui ont durement frappé la vallée de la Roya à l'automne 2020, de nombreux médias et responsables politiques ont (re)découvert que la ligne ferroviaire qu'ils tenaient pour un vestige suranné d'une époque où la domination hégémonique du transport routier n'avait pas encore été imposée pouvait rendre des services vitaux aux populations coupées du reste du monde.

Les transports sanitaires à certains moments de la pandémie de covid-19 ont également rappelé que le moyen de locomotion guidé qu'est le chemin de fer permet un confort et une sécurité sans égales pour un mode de transport terrestre, combinés à une grande rapidité, des possibilités de débit très importantes, pour une consommation de ressources remarquablement faibles.

Il s'agit de caractéristiques intrinsèques du transport ferroviaire que les innovations, réelles ou supposées, mais toujours subventionnées en lieu et place du développement du rail, des autres modes de transport ne remplaceront jamais.

Pour mettre fin aux politiques de court terme qui président aux choix entêtés du tout-routier et du transport aérien massifié sur des distances où le train est tout à fait opérationnel, nous exigeons de planifier un retour à une organisation coordonnée des transports qui rende au chemin de fer le caractère structurant et dominant (tant en flux de marchandises que de voyageurs) qu'il avait dans la première moitié du vingtième siècle, avant un méticuleux travail de sape supprimant ou laissant à l'abandon des dizaines de milliers de kilomètres de voies, fermant méthodiquement des gares de triage ou de voyageurs. Cela permettra une bien meilleure résilience de la France par de nombreux moyens :

- en limitant considérablement la consommation énergétique et la pollution des transports, qui constitue l'une des principales contributions nationales au changement climatique, avec le cortège de catastrophes et d'incertitudes dont il est porteur ;
- En limitant l'artificialisation des terres, dont l'accroissement est dû pour l'essentiel à la réalisation de nouvelles infrastructures routières et à l'étalement de l'habitat qui est consubstantiel du choix de la voiture automobile individuelle comme mode de transport dominant et structurant ;
- En permettant de faire face à des pics de trafics imprévus beaucoup plus facilement que par la route ;
- En améliorant la santé publique sous le triple effet des baisses de la pollution, des accidents de la circulation et de la sédentarité que le report modal de la route vers le rail permet ;
- En facilitant la ré-industrialisation de la France, le retour des services publics dans le monde rural et en favorisant plus généralement un aménagement du territoire plus équilibré.

Comment dès lors comprendre l'entêtement de la municipalité à vouloir arracher une voie qui relie le port de Granville au reste du réseau en s'arc-boutant sur un projet qui va poursuivre l'artificialisation des sols sans pour autant améliorer les déplacements de la grande majorité de la population. Cela pour céder aux sirènes de la mode des voies vertes dans un département qui compte pourtant des centaines de routes en bord de mer ou en campagne aux accents bucoliques, mais surtout pour aller à la course aux financements publics qui ne visent qu'à déconstruire et démembrer l'outil ferroviaire. Quant aux pistes cyclables cela procède d'une nouvelle urbanisation et notamment d'un plan de transport qui favorise les transports collectifs pour libérer de la place sur les emprises routières.

Chacun sait qu'en l'état, il est toujours impossible de faire machine arrière en milieu urbain tant la course au terrain libre est enjeu de toute sorte de spéculation.

La voie maritime, voie ferrée a eu de multiples usages dans les dernières décennies, transport de matériaux, bois, engrais, granits, transport de voyageurs...Elle relie le port de commerce de Granville sur les deux quais.

Après l'aliénation de la voie sur l'axe nord dans les années 90 par un revêtement bitumeux . Aujourd'hui, seul l'axe ferroviaire côté sud est accessible vers la gare maritime. Cette colonne vertébrale est reliée au réseau national permet d'envisager à moyen terme des solutions pour le retour de transports tant pour le voyageur que pour le fret au service de la collectivité.

Plusieurs pistes de réflexion sont recensées à ce jour et pourquoi ne pas les prendre en compte tant elles s'inscrivent dans une démarche d'avenir et de service public donc au service de l'intérêt général :

A) passage de trains de voyageurs du réseau national vers la gare maritime, rendu beaucoup plus aisé avec nouveaux matériels roulant AGC/Régiolis. Également développement et mise en place de trains spéciaux (train forum d'exposition, matériels anciens de chemin de fer...).

B) possibilité de faire circuler un train/tram dans la ville de Granville avec plusieurs points d'arrêts et, prolongement de la desserte vers les gares situées au-delà comme Pontorson-Mt St Michel avec création de nouvelles haltes (St Jean des Champs, La Haye-Pesnel....

C) Retour de fret en particulier en réflexion actuellement, le transport des vases du port de Granville vers un centre de retraitement (Folligny).

Le matériel de transport pouvant être mutualisé avec d'autres ports de notre région. Une directive prévoit cette obligation en 2026 de ne plus rejeter en mer les boues de port. La population granvillaise est-elle prête à accepter des norias de camions pour évacuer les boues en provenance du port qui vont encombrer la ville avec tous les risques que cela représente en termes de sécurité routière et participer à l'augmentation des émissions de gaz à effets de serre si nocifs à l'avenir de la planète. Une démarche environnementale prospective doit s'inscrire dans des solutions qui favorisent le mode le moins polluant qu'est le rail, moins de 0,5% des gaz à effet de serre.

Les transports maritimes et ferroviaires sont de plus en plus complémentaires et la modélisation de nouveaux projets doit s'inscrire dans sa capacité à pouvoir exporter les productions régionales notamment dans l'agroalimentaire et les produits semi-frais.

La stratégie à mettre en place doit répondre à l'intérêt général, aux besoins croissants des usagers, à ceux des territoires et au développement de l'économie à tous les niveaux, a contrario des politiques de libéralisation poussées par l'Union Européenne et relayées au plan local n'ont de cesse de démanteler l'entreprises historique de chemin de fer pour faire de la place à la concurrence privée et ou, à servir des intérêts particuliers. Ces politiques dogmatiques sont mises en œuvre à coups de milliards au plan national et à coût de millions plus localement en portant un coup au développement du rail et aux besoins de transport pour tous.

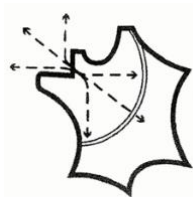
Nul ne peut se prévaloir de légitimité démocratique quand des choix ont été faits précédemment par d'autres, uniquement pour rentrer dans le cercle de financements qui contribuent à la gentrification des centres villes et à l'exclusion des couches sociales les plus fragiles. D'ailleurs il est temps de penser « sens commun » ! Le succès de notre pétition, autre verdict démocratique, populaire et citoyen nous renforce à continuer notre combat pour un autre développement de notre cité en combinant les intérêts et tous les besoins en matière de transports.

**Le rail a de l'avenir, n'hypothéquez pas son avenir !**

Daniel Mouton

Vice-président du collectif citoyen des axes sud Normandie

06/06/21



**Association pour la  
Promotion des  
Ports de  
Granville**

La ville de Granville vient de publier l'avis d'attribution du marché pour la réalisation d'un mail de circulation douce dans le Val es Fleurs.

Dans ce marché figure l'arrachage de la voie ferrée, aujourd'hui désaffectée, qui reliait le port de Granville au réseau ferré national.

Pourquoi, avec les 1100 signataires de la pétition, le collectif citoyen de défense du rail, les Amis de l'Anse de Hérel, Agissons pour le climat GTM et Strand Hugg, nous opposons-nous à cet arrachage ?

C'est parce que les ports sont l'élément essentiel de l'identité et de l'économie de Granville. Le Fret fut une activité majeure du port : pendant les années 50, 500 000 tonnes de charbon y transitaient chaque année. Ce n'est que le 5 août 1998 que le dernier train de marchandises a circulé sur le quai sud.

Mais, depuis 30 ans, le fret maritime a été délibérément écarté par le gestionnaire des ports, la Chambre de commerce et d'industrie. C'est pourquoi cette activité de fret est aujourd'hui résiduelle et réduite à un menu trafic avec Chausey et les îles anglo-normandes.

Depuis sa création en 1996, l'Association pour la promotion des ports de Granville milite sans relâche, obstinément, pour le maintien du fret maritime à Granville. C'est parce que nous voulons que les ports de Granville, piliers de l'économie granvillaise, conjuguent quatre activités : le cabotage, la pêche, la plaisance et le transport maritime de passagers.

Nous nous opposons à une économie fondée sur le seul tourisme. Comme toute mono-économie, c'est une économie fragile, soumise aux aléas extérieurs et fondée sur l'exploitation irraisonnée de notre patrimoine culturel et naturel, dont Chausey est le fleuron. D'autre part, les emplois du tourisme sont le plus souvent saisonniers et peu qualifiés. Ce n'est pas l'horizon que nous voulons offrir aux jeunes Granvillaises et Granvillais.

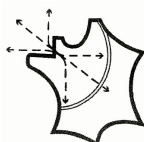
Aujourd'hui, la montée en puissance de la transition écologique laisse espérer que le cabotage va enfin se développer à nouveau.

Dans cette attente, nous estimons indispensable de conserver la possibilité de remettre en service les infrastructures nécessaires au fret maritime et en particulier la voie ferrée reliant le bassin à flot au réseau ferré national.

Si cette voie ferrée est arrachée, elle ne sera jamais réinstallée et s'en serait définitivement fini du fret maritime à Granville. Finie aussi possibilité d'évacuer demain par rail les boues de dragage des ports lorsque leur rejet en mer sera interdit pour des motifs écologiques.

A l'échelle d'un territoire plus vaste, la possibilité d'utiliser les emprises ferroviaires et la connexion avec la ligne Caen-Rennes à Folligny offre une bonne opportunité pour l'économie granvillaise. Ne pas la saisir serait inconséquent.

Enfin, garder cette infrastructure portuaire est parfaitement compatible avec l'usage de son emprise pour des circulations douces pour peu que cette voie soit conçue en conséquence.



Association pour la  
Promotion des  
Ports de  
Granville



## Le projet de voie douce dans le Val-es-Fleurs est d'un coût extravagant.

Le projet de voie douce dans le val-es-fleurs est intéressant en ce qu'il donne une utilité sociale à cette partie de la voie ferrée maritime, déclassée en 2014 et achetée 5 850 € HT par la ville en juin 2018.

Les travaux prévus ont été chiffrés et une autorisation de programme d'un montant de 2 millions d'euros a été votée le 22 janvier 2021. Dans cette somme, ne figure pas la partie (qui n'est pas identifiée) du contrat d'assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO) pour l'application du plan guide réservée à ces travaux. Le montant de cette AMO, votée le même jour, est de 600 000 €. Parmi les dépenses, figure l'arrachage de la voie ferrée maritime pour un montant de 100 000 euros.

La longueur de voie douce concernée est de 700 mètres.

Pour apprécier ce coût, et compte tenu des éléments disponibles, nous l'avons chiffré à 3 millions d'euros du kilomètre.

C'est un coût élevé.

Si, et ce serait bien, il était décidé d'aménager une voie verte littorale allant de Donville à Champeaux, environ 15 kilomètres, le budget, calculé sur la base des travaux prévus dans le Val-es-Fleurs, s'élèverait à 45 millions d'euros !

Est-ce vraiment un coût « normal » pour une voie verte ?

Le site <http://www.vvv-sud.org/psp-coutvvavf.html> fournit des exemples de voies vertes réalisées en France.

Situation	Longueur	Coût d'investissement TTC par km
De Questembert à Mauron (Morbihan)	53km	57.500 euros
De Vernajoul à Saint-Girons (Ariège)	42km	92.238 euros
De Bernay à Broglie (Eure)	13km	106.131 euros
Du Golf d'Evreux à Pont Authou (Eure)	43,5km	106.484 euros
De Gasny à Gisors (Eure)	28km	100.178 euros
De Melle à Celles-sur-Belle (Deux-Sèvres)	9km	15.286 euros
De Parthenay à Bressuire (Deux-Sèvres)	30km	43.833 euros
D'Hostens à La Brède (Gironde)	25km	120.000 euros

Le coût moyen d'investissement par km de ces 8 voies vertes est de 93.000 euros.

On est loin, très très loin des 3.000.000 euros par km du projet dans le Val-es-Fleurs ! Pour seulement 1.500.000 euros, il serait possible d'aménager une voie verte allant de Donville à Champeaux. Ce serait un vrai et beau projet.

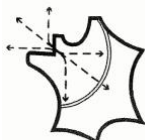
Le contribuable granvillais est-il donc si riche et si dépensier ?

Oui, il faut remettre à plat ce projet déraisonnablement luxueux,

Oui, ne pas arracher la voie ferrée maritime permettra d'abaisser les coûts,

Oui, un projet raisonnable ménagera l'avenir en gardant ouverte la possible réouverture de la voie ferrée maritime pour le transport de passagers et de marchandises entre le port et le réseau ferré national.





Association pour la  
Promotion des  
Ports de  
Granville



## **Sera-t-elle vraiment douce, cette voie qu'on veut aménager dans le Val-ès-Fleurs ?**



Depuis qu'elle n'est plus en service, la voie ferrée maritime accueille de nombreuses espèces végétales et animales qui se sont installées là spontanément. On trouve :

Érable sycomore, bouleau, tilleul (mellifère), chèvrefeuille, séneçon de Jacob, achillée millefeuille, linaria, véronique, buddleia de David, seringa, berce de Sibérie, fraisier des bois, renouée à feuilles, lamier blanc, épiaire des bois, bardane, égopode, laitron des champs, fougère du hêtre, cardaire, vesce commune, centranthe rouge, cerfeuil des bois, grande chélidoine, airelle, coudrier, épine noire, grande camomille, myosotis des marais, calament des Alpes, géranium pourpre, primevère des bois... et plein d'autres.

Rien d'extraordinaire, mais une nature ordinaire qui s'est installée là spontanément, où les différentes espèces vivent en bonne entente, voire se confortent les unes les autres. Cette végétation variée offre le gîte et le couvert à de nombreuses espèces animales – insectes, oiseaux, mollusques, petits mammifères... – aussi modestes qu'abondants et variés. Parmi les oiseaux qui nichent là : pigeon biset, pigeon ramier, tourterelle turque, troglodyte mignon, accenteur mouchet, rouge-gorge familier, grive musicienne, merle noir, pouillot véloce, mésange charbonnière, mésange bleue, pie bavarde, corneille noire, étourneau sansonnet, moineau domestique, pinson des arbres...

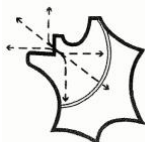
Que va devenir ce petit coin de nature simple ?

Il suffit, hélas, de lire le cahier des charges de l'appel d'offres pour apprendre qu'il est demandé de dévitaliser les végétaux présents sur la voie ferrée, de décaper la terre végétale, d'évacuer les souches d'arbres. Et pour quoi faire ?

Là aussi, le cahier des charges du projet est inquiétant puisqu'il prévoit l'aménagement d'une « dalle béton engazonnée ». On imagine bien que quelques plantes à fleurs horticoles et quelques arbres et arbustes choisis sur catalogue seront aussi plantés avec le meilleur professionnalisme.

Le Val-ès-Fleurs va perdre son caractère naturel pour devenir un espace artificiel. Nous aurons perdu dans l'affaire la fraîcheur modeste de cette trame verte spontanée pour satisfaire un acharnement à arracher la voie ferrée maritime de Granville.

Halte au massacre à la bétonneuse !



Association pour la  
Promotion des  
Ports de  
Granville



## La voie ferrée maritime est constitutive du patrimoine des Granvillais

Christian Dior, que la communication touristique érige en étendard de la ville, y est bien né en 1905. Mais il a quitté Granville en 1911 pour n'y jamais revenir. Aucune des robes Dior n'a été dessinée, cousue ni vendue à Granville.

La seule trace concrète de la famille Dior, arrivée à Granville en 1866, est, outre la villa des Rhumbs, l'usine d'engrais et lessive à partir du guano venu du Pérou et des « boues urbaines » de Granville. L'usine SOFERTI (1988-2007) a employé jusqu'à 500 ouvriers sur son site granvillais de 11 hectares.

A Granville, l'usine Dior occupe un emplacement stratégique : grâce à la voie ferrée maritime reliée au réseau ferré national, il est facile d'importer les ingrédients nécessaires à la fabrication des engrais et lessives qui sont ensuite expédiés par rail dans la France entière.

En 1870, le train arrive à Granville. En 1871, Lucien Dior siège à la CCI de Granville et s'active aussitôt à favoriser la construction d'une voie ferrée qui dessert le port. En 1876, la voie ferrée arrive sur le port (quai nord) et en 1914 sur le quai sud.

Le dernier train de marchandise sera chargé sur le port le 5 août 1998.

En 1996, l'APPG se crée pour « *promouvoir les activités portuaires de Granville au bénéfice des intérêts économiques et touristiques de la région ; valoriser les quatre activités principales : pêche, commerce de cabotage, plaisance et transport de passagers en coordination avec les autorités responsables ; faire en sorte que les équipements nécessaires respectent les caractères propres au site de Granville.* » et en particulier pour s'opposer à la disparition programmée du commerce de cabotage.



Le train sur le quai nord au début du XXe siècle



1914, plan d'aménagement de la voie sur le quai sud



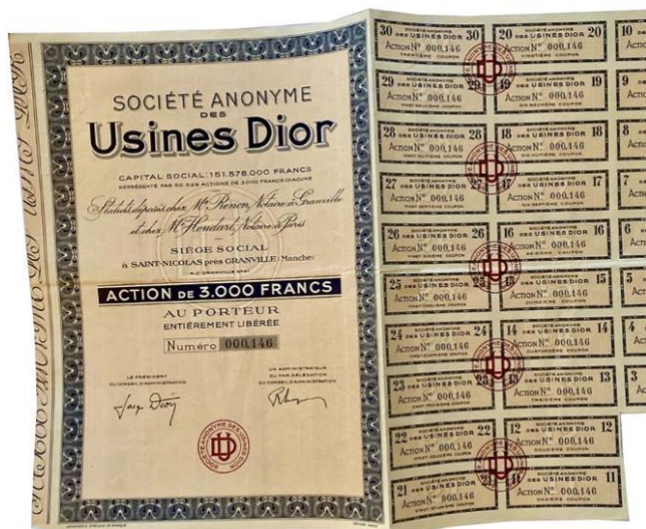
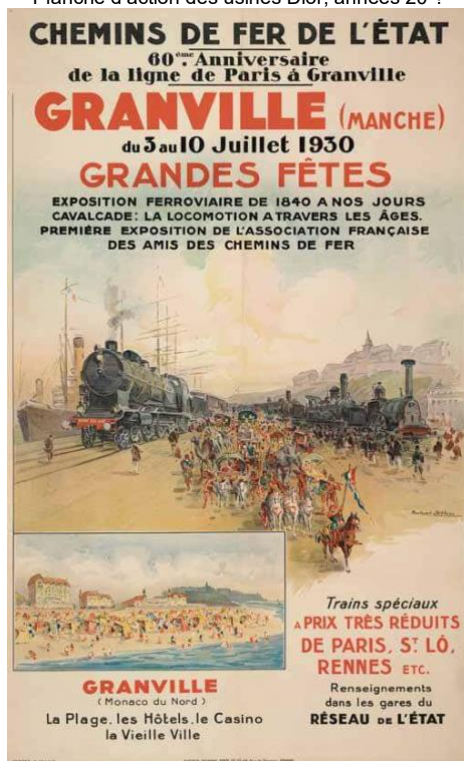


Planche d'action des usines Dior, années 20 ?



Affiche des années 30



1930 la voie ferrée maritime est à l'honneur



Transport ferroviaire de passagers au début du XXe siècle



La Pacific attire les Granvillais en 1989



Le dernier chargement, le 5 août 1998

**ASSOCIATION  
POUR LA PROMOTION DES  
PORTS DE GRANVILLE**

Paris, le 4 mai 2021

Objet : consultation juridique

Granville – Voie pour cycles et piétons sur l'emplacement de l'ancienne voie ferrée

Cher monsieur,

Vous avez pris mon attache afin de pouvoir disposer d'un avis juridique sur la création par la Commune de Granville d'un mail piéton cycliste sur l'emplacement de l'ancienne voie ferrée entre la gare et le port.

J'ai relevé plusieurs fragilités concernant ce projet lesquelles se rapportent au PLU et plus précisément à l'OAP.

Le PLU prévoit sans ambiguïté la création d'un mail piéton cycle sur l'emplacement de l'ancienne voie ferrée (P.56 du document OAP) :

**- Aménagement commun aux trois séquences : création d'un mail piéton-cycle sur le tracé de l'ancienne voie ferrée.**

Le disparition de l'usage ferroviaire sur cette voie ayant fait l'objet d'un déclassement offre l'opportunité de créer une liaison douce structurante le long du Val-es-Fleurs, permettant de relier les quartiers Est de Granville et la commune de Donville au centre-ville de Granville. Le gabarit actuel des anciennes emprises ferroviaires donne toute latitude pour aménager une circulation pour les cycles en accompagnement de celle des piétons.

En face la gare, le dénivelé important entre l'Avenue de la Gare et le Val es Fleurs en contrebas permet de réaliser un parking silo paysagé le long de la falaise. Les modalités d'aménagement de ce parking sont détaillées dans le chapitre de présentation du projet dans le rapport de présentation, ce projet devra permettre de réaliser une connexion piéton-cycle entre la place de la gare et la liaison verte au pied du talus. Le projet de parking devra aussi être réalisé en conservant un espace fonctionnel suffisant pour l'aménagement de la liaison douce le long du Val.





*« L'exécution par toute personne publique ou privée de tous travaux, constructions, aménagements, plantations, affouillements ou exhaussements des sols, et ouverture d'installations classées appartenant aux catégories déterminées dans le plan sont conformes au règlement et à ses documents graphiques.*

*Ces travaux ou opérations sont, en outre, compatibles, lorsqu'elles existent, avec les orientations d'aménagement et de programmation ».*

Il en résulte que les OAP sont opposables aux travaux, constructions, aménagements.

En l'espèce, il ressort des éléments transmis, qu'il y aura potentiellement une différence notoire entre le projet résultant de l'OAP et celui qui sera réalisé si on se rapporte au Lot n° 1 VRD du 15 mars 2021 puisqu'il sera créé des équipements laissant penser qu'un bus empruntera cette voie (marquage au sol Bus, abri bus, quai Bus, etc...).

Or, il n'est nullement fait mention dans l'OAP de l'utilisation du mail piéton cycle par des bus ou autres modes de transports collectifs.

Il ressort de ces éléments, que le projet envisagé ne correspond pas à celui de l'OAP prévu au PLU.

Telles sont les observations que je suis en mesure de faire sur la base des éléments que vous m'avez transmis et sur lesquels nous avons échangés.

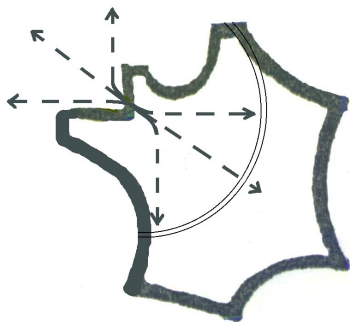
Je vous souhaite bonne réception de la présente analyse et reste à votre disposition si vous souhaitez en conférer de vives voix.

Bien cordialement.

Karelle DIOT  
Avocat







# Le Courrier des ports

Bulletin de l'Association pour la promotion  
des ports de Granville

Avril 2021 - Numéro spécial

## Pour l'avenir des ports de Granville

Manifeste de l'APPG

L'APPG a été créée, en 1996, dans l'ambition de promouvoir les ports, c'est-à-dire de se projeter dans l'avenir et non pas de protéger une « chère vieille chose ». En vingt-cinq ans de mobilisation, nous avons appris que le monde n'était pas immuable. Les bonnes décisions anticipent les évolutions environnementales, économiques et sociales. Elles se focalisent sur une situation sans cesse changeante.

Ce manifeste est la première contribution de l'APPG au débat public sur l'avenir des ports que la loi impose au Conseil départemental. En prélude à ce débat, la question n'est pas de savoir si nous sommes pour ou contre le projet du Département, mais celle de dessiner, à l'échelle du territoire granvillais et en associant le public le plus large, les ports que nous serons fiers de léguer à nos enfants.

### Une économie diversifiée pour s'adapter aux évolutions

Les ports de Granville nous ont habitués à l'excellence : premier port morutier de France au XVIII<sup>e</sup> siècle, premier port charbonnier après-guerre, premier port coquiller aujourd'hui, CRNG première école de voile de France en 2018. Cette excellence est celle de l'une ou l'autre des activités (pêche, fret, plaisance) selon le contexte, la situation globale.

L'économie du territoire granvillais dépend pour une large part de la dynamique portuaire, dont il serait bien présomptueux de prédire les évolutions. Pour Éric Foucher, chercheur de l'Ifremer, affirmer avec certitude à quoi ressemblera la pêche dans la Manche d'ici cinquante ans, du fait du changement climatique, est un exercice de science-fiction. *« Les espèces peuvent bouger, mais aussi s'adapter au nouvel environnement local. [...] Personne ne sait comment les espèces, mais aussi les sociétés évolueront. Les pêcheurs ont aussi une grande capacité d'adaptation. »*

Préserver durablement l'économie portuaire, c'est prendre le même soin de la pêche, du cabotage, de la plaisance et du transport de passagers maritimes ; c'est maintenir ouvertes leurs possibles réponses aux évolutions naturelles, économiques et sociales. C'est en un mot adopter le principe d'un développement durable, contrairement aux choix de la CCI de Granville, qui estime depuis 1995 que le fret maritime ne présente pas d'intérêt, *« le port ne possédant pas de possibilité de crois-*

*sance véritable, puisque situé en centre-ville »*. Les infrastructures du cabotage sont toujours là, en particulier le quai d'Orléans et le quai sud, pour peu qu'on ne les livre pas aux promoteurs immobiliers voraces.

Non, le cabotage n'est pas une activité sale ! Non, la pêche ne sent pas mauvais. Par contre, les passagers maritimes polluent sans le savoir les eaux de Chausey, et les plaisanciers ne gèrent pas tous correctement leurs eaux grises et noires.

L'orientation prise par le Département, que nous récusons absolument, conduit à envisager pour le territoire granvillais une économie vouée au « tout-tourisme ». Une telle mono-économie est fragile, la période actuelle l'atteste.

Pour la CCI, qui n'est plus en charge des ports, il n'y a pas d'économie sans croissance et il n'y a pas de croissance sans extension. Ce dogme, dévorateur de ressources et d'espace, est aujourd'hui obsolète. À l'heure de la transition écologique, la gestion économe de l'espace n'est plus un règlement, mais un principe d'action.

Des espaces partagés ou à partager existent : lorsque le commerce de gravier n'occupe pas le quai sud, les pêcheurs peuvent y ramener leurs chaluts. Les pontons qui sont au feu vert pourraient aussi être partagés lorsque les vedettes n'assurent pas de traversées, particulièrement en hiver ; cela permettrait aux caseyeurs d'enchaîner à moindre fatigue deux marées consécutives. Sur le port, trop de bâtiments sont sous-utilisés ou servent de dépôt d'encombrants.

### « Il faut être absolument moderne »

Depuis vingt-cinq ans, le Département, la CCI et les municipalités successives ne parviennent pas à dessiner un projet portuaire solide. Le monde a changé. Il n'est plus possible de faire comme autrefois.

Pratiquer la plaisance, ce n'est plus acheter son bateau à soi, louer son anneau à l'année dans le port, et sortir le moins souvent possible. La pratique de la plaisance, c'est aujourd'hui aussi louer un bateau entre amis, avec ou sans skipper. C'est embarquer sur un navire à utilisation commerciale (NUC) ou sur un des nombreux vieux gréements convertis à la croisière de courte ou moyenne durée. Il faut inscrire ces nouvelles pratiques de la plaisance dans le dessin de l'avenir des ports.

Il faut anticiper les perspectives économiques. Par exemple associer le lycée professionnel de Granville au développement des savoir-faire nécessaires aux chantiers navals. Il n'est pas normal que le Marité doive aller caréner à Lorient.

Être du passé, c'est tout faire pour échapper à la réglementation, en particulier environnementale. Être moderne, c'est anticiper les enjeux environnementaux et mettre en place les moyens d'une économie maritime respectueuse de l'environnement. C'est déjà ce que font nombre de pêcheurs et conchyliculteurs. Les gestionnaires du domaine portuaire ont le devoir de s'y mettre eux aussi.

Si les infrastructures sont là, prêtes à accueillir l'innovation portuaire, il manque encore et depuis vingt-cinq ans, la volonté de démarcher les acteurs économiques qui pourraient venir à Granville. C'est pourtant ce que font tous les ports de France. Il n'y a qu'à Granville que la promotion du port ne concerne que la plaisance !

### Un port dans ses territoires

Le front urbain qui borde les ports est de moins en moins granvillais. Plus un pêcheur ne vit là. Ces immeubles, résidences secondaires ou touristiques, renforcent la fracture entre la ville et le port, ce port qui est pourtant l'âme de la ville, ce port dont tous les habitants du territoire granvillais sont les « usagers ».

L'avenir des ports de Granville n'est pas dans la seule économie touristique. Les ports de Granville sont la clé de voûte de la cohérence territoriale, de l'urbanisme du territoire granvillais. Granville est un port continental, une centralité urbaine. C'est aussi un port insulaire, et Chausey, relié au continent normand par les navettes et par des centaines de mouillages, est aussi familier aux Granvillais que le Plat-Gousset.

Granville n'est pas au bout du monde, il en est un des centres (la Compagnie générale transatlantique n'est-elle pas née ici ?). Granville est connecté au reste du continent par l'autoroute des Estuaires, qui permet d'aller de Belgique en Espagne sans passer par Paris ni quitter l'autoroute. En 2022, une « autoroute ferroviaire » reliera Cherbourg à Bayonne. Folligny et Argentan retrouveront alors leur fonction de nœud ferroviaire et généreront un flux ferroviaire dont les effets se feront sentir à Granville, pour peu qu'on sache en tirer parti.

Il faut penser l'économie portuaire comme un système de filières et non plus comme une mosaïque de métiers.

La filière pêche s'inscrit aussi dans un vaste espace. Les navires de pêche de Granville travaillent non seulement dans la baie de Granville, mais également bien au-delà. La filière pêche, c'est aussi la criée où les apports débarquent de navires venant de Saint-Malo, de Cancale, de Saint-Brieuc, de Jersey, de Blainville. La filière pêche, c'est aussi Logimer, implantée à Bréville; c'est aussi le réseau des mareyeurs et des acheteurs. La filière pêche a besoin de chantiers navals, d'aménagements pour la gestion de ses appareils.

La filière plaisance, ce n'est pas seulement le Hérél et les mouillages de l'avant-port, ce sont aussi les mouillages du Sound et dans l'archipel de Chausey; ce sont aussi les chantiers navals, ce sont les liens nautiques avec les mers et les océans. Le CRNG en fait aussi partie: c'est là que sont éduqués à la voile les enfants granvillais, ceux des classes de mer et tous ceux qui sont attirés par ce sport. Il n'est pas question d'amputer le site du CRNG.

### Un port en vert et bleu

Demain, nous devons être respectueux de l'environnement. Fini d'envoyer les boues de dragage vers le Loup ou de les entasser au pied de la digue du Hérél. Bien gérer les boues et autres vases, c'est d'abord éviter d'en produire, ne pas étendre l'emprise portuaire sur les milieux naturels. C'est valoriser les sédiments extraits sous forme de couche de fondation de routes, de remblais techniques, de renforcement de cordons dunaires, de confortement de digue, de reconstitution de sols, d'utilisation agricole, ou de ré-ensablement de plages... Il serait possible d'assurer la bonne gestion des boues de dragage en s'inspirant de la démarche du schéma de référence des dragages dans le Finistère.

Respecter l'environnement, c'est aussi ne pas artificialiser des terres naturelles, l'estran en l'occurrence. À proximité immédiate des bassins de Hérél vivent de discrets animaux, les hermines, qui sont rares sur les côtes de France. Sachons nous montrer bons voisins et ne pas venir bouleverser leur milieu de vie.

Soyons bons voisins aussi parce que le milieu naturel est aussi la ressource des pêcheurs et des conchyliculteurs. Si les eaux marines et les fonds marins n'étaient pas aussi riches en plancton, en espèces animales et végétales, la pêche ne serait pas une activité économique aussi importante. Et pourtant, nous avons beaucoup d'efforts à faire pour que ces eaux et ces fonds marins soient à nouveau salubres. Trop souvent, la baignade, la pêche à pied ou la vente de coquillages sont interdites parce que les eaux n'ont pas la qualité requise, parce que les eaux de Chausey sont polluées par un trop-plein de tourisme, parce que les rivières déversent dans la mer autre chose que de l'eau propre, parce que

les eaux sont si chargées en particules qu'elles étouffent la faune et la flore.

Dans le port lui-même, nous devons régler, enfin, la question de la pollution des sols du quai sud, de prendre en charge correctement les eaux issues des carénages ou de la vidange des eaux noires et des eaux grises des navires.

Penser environnement, c'est aussi anticiper les effets du changement climatique, qu'il s'agisse de la montée des eaux qui noieraient la ville basse, ou de l'augmentation de la fréquence et de la violence des accidents climatiques, tempêtes ou crues. Ces préoccupations sont du ressort de Granville Terre et Mer dans le cadre de sa compétence dite Gemapi. Que préparent donc les autorités publiques, Ville, Communauté de communes et Département, responsables de cette grave question? Pourquoi le public du territoire granvillais n'est-il pas invité à participer au dessin du port du futur, d'un port en harmonie avec son environnement?

### Le patrimoine naturel et culturel est une ressource

Comme beaucoup de villes portuaires, mais peut-être plus que bien d'autres, Granville recèle un patrimoine maritime, naturel et culturel, exceptionnel.

Chausey tient une place particulière dans ce patrimoine. L'archipel offre une remarquable collection de milieux et d'espèces, dont beaucoup sont protégées, ce qui vaut à Chausey le label Natura 2000. Chausey est aussi un haut lieu de l'archéologie et on y trouve des témoins fort anciens de l'histoire humaine: des outils taillés par Néandertal, des silex taillés, un dolmen... L'histoire plus récente nous a légué là le phare, le fort, le sémaphore, la cale, Château-Renault...

Le port continental de Granville est riche en monuments protégés autant qu'en témoins plus modestes d'un passé maritime qui couvre tous les aspects de notre histoire maritime: la cale de radoub, la grande jetée et son corps de garde, le solide hangar du canot de sauvetage, le four à boulets, la pêcherie Cavey, les bunkers de la dernière guerre, le cimetière Notre-Dame... Tous ces éléments pourraient être autant de pages d'une magnifique «encyclopédie de la mer» à l'échelle de la ville, implantée partout où la mémoire raconte notre riche histoire. Pour peu qu'on s'en donne les moyens, cette «encyclopédie de la mer» contribuerait à l'attractivité de Granville sans amoindrir la valeur de son patrimoine.

Ce patrimoine et tous les éléments qui le composent sont une ressource pour l'économie du territoire granvillais (la remise en service de la cale de radoub en serait un bel exemple). Il faut donc en user avec respect et précaution pour qu'il ne perde pas son pouvoir d'attraction. Il est en particulier urgent et crucial de déterminer quelle est la capacité d'accueil de Chausey pour – enfin – réguler, et non pas subir, les flots touristiques qui

mettent en péril ses exceptionnelles qualités.

Le patrimoine naturel de la baie de Granville est la ressource de l'économie de la filière pêche. Ce n'est pas un stock stable, immuable, dans lequel on pourrait prélever toujours autant, toujours plus. Cette ressource doit être gérée, ne serait-ce que parce que le changement climatique l'impacte directement, en diminuant certaines espèces ou en faisant migrer d'autres espèces vers la baie de Granville. En tout état de cause, pour que l'effort de pêche puisse s'ajuster à la capacité de la ressource naturelle, des efforts ont été faits par exemple en ensemençant les eaux avec des coquilles Saint-Jacques juvéniles. D'autres efforts peuvent être faits pour d'autres espèces.

Pour accompagner cette bonne gestion de la ressource marine, les ports pourraient accueillir, d'une manière ou d'une autre, une station de l'Ifremer qui fournirait les données scientifiques utiles aux organisations de pêcheurs.

### Une gestion démocratique des ports

Les ports de Granville sont un pilier de l'économie et l'âme du territoire granvillais. Chacun, chacune est en réalité usager des ports. Il est donc normal que nous participions tous à sa gestion et à la définition des investissements à faire.

Mauvaise habitude a été prise de gérer les ports en toute opacité sans se soucier toujours des besoins du territoire granvillais, ce qui génère le soupçon d'une mauvaise gestion.

«Chacun a le droit de vivre dans un environnement propre à assurer sa santé et son bien-être et le devoir de protéger et d'améliorer l'environnement dans l'intérêt des générations présentes et futures.» C'est pourquoi «les citoyens doivent avoir accès à l'information, être habilités à participer au processus décisionnel».

C'est ce qui doit être mis en place à Granville par un dispositif non pas éparpillé, dilué dans les différents «comités de quartier», mais dans une instance ad hoc, lieu de débats et d'échanges où tout serait mis sur la table, en particulier le vrai bilan des différents ports.

✱

**En résumé,** l'avenir des ports de Granville est un enjeu trop important pour le laisser enfermé dans des faux-semblants, des petits arrangements négociés en catimini. Depuis l'origine, nous demandons qu'un débat public sincère éclaire les réflexions du Département, de la Communauté de communes, de la Ville. Le public a le droit de participer aux décisions publiques qui le concernent tout comme il a la responsabilité de léguer une économie portuaire robuste aux générations futures. Le débat public tel que le prévoit le code de l'environnement en est le meilleur garant.

#### Pour nous rejoindre

Adhésion individuelle : 15 €, couple : 20 €

Vous pouvez nous adresser sur papier libre vos coordonnées accompagnées de votre règlement (chèque à libeller à l'ordre de l'APPG) ou bien adhérer en ligne via [HelloAsso](#)

#### Association pour la promotion des ports de Granville

177, rue de la Fontaine – 50400 Granville  
[appg50400.org](mailto:appg50400.org)  
[appg.portsgranville@hotmail.com](mailto:appg.portsgranville@hotmail.com)  
[promotiondesportsdegranvilleappg](#)