



Le Courrier des ports

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

Décembre 2020 - n° 69

Ô combien de marins, combien de capitaines...

Édito

Pour un débat public sincère et pertinent

Le *Courrier des Ports* fait peau neuve avec une maquette en couleur et une pagination réduite. Un simple recto verso pour une parution plus fréquente car la période s'annonce plus active, voire bousculée. Il apparaît en effet qu'une consultation du public doit être organisée avant que le Département puisse mettre en œuvre son projet qui vouerait les ports à l'immobilier et au tourisme. Le hic est que les parties prenantes de cette consultation ne sont pas d'accord entre elles : le Département ne veut pas consulter sur l'aménagement de la rue des Isles, la Ville en tiendrait pour une consultation sur l'ensemble du projet et Port Granville semble estimer avoir déjà consulté. Enfin, Granville Terre et Mer s'en tient à un silence prudent. Comme en 2004, déjà, l'APPG demande que l'ensemble des publics concernés par l'avenir des ports soit consulté, c'est-à-dire que le débat dépasse le seul domaine portuaire et englobe tous les lieux et tous les acteurs des ports.

Autre sujet d'actualité, la plateforme ferroviaire qui relie le bassin à flot au réseau ferré

national. Nous appelons de nos vœux le retour du cabotage à Granville. Nous voulons donc que le système de rails et son emprise restent ouverts à cette possibilité tout en accueillant une circulation douce, voire un transport collectif.

Plus interne à l'association : à la suite de l'assemblée générale du 3 octobre dernier, le conseil d'administration est composé de douze administrateurs : Françoise Bariaud, Lionel Delarue, Christian Duffy, Pierre Hédouin, Jacques Hinard, André Juin, Jean-Paul Labrosse, Jacqueline Martinez, Jean-François Seguin, Alexandra Siess, Louis Tanguy et Jean-Marc Trognon. Lors de sa réunion du 23 octobre, le CA a élu son bureau composé de Jean-François Seguin, président, Alexandra Siess, secrétaire, et Jean-Marc Trognon, trésorier. Le CA a en outre coopté, selon les statuts, Isabelle Ange, Gilles Chauveau et Thierry Fagart, qui participeront désormais aux travaux du CA.

Jean-François Seguin



Effacement de la voie ferrée: un arrêt de mort pour le fret maritime... et au-delà

Depuis 1996, l'APPG milite pour le maintien de l'ensemble des activités portuaires, notamment le fret maritime. Sur cette question comme sur d'autres, le projet du département pose plus de problèmes qu'il n'en résout. Il est clair que le conseil départemental a décidé d'achever le démantèlement progressif des infrastructures portuaires liées au fret maritime – largement entamé par la CCI depuis trente ans – signant ainsi l'arrêt de mort de ces activités. Si ce projet cynique devait aboutir, la dépose planifiée de la voie ferrée entre le port et la gare, dernier maillon de la chaîne de transport non routier du fret maritime, rendrait impossible tout éventuel retour en arrière.

On sait pourtant aujourd'hui combien les transports maritimes constituent une alternative avantageuse au « tout routier » en termes d'écologie, la mer et le rail combinés réduisant significativement le niveau d'émission des gaz à effet de serre. Granville fut longtemps, entre autres, un port de commerce, et rien ne justi-

fié que l'on crée une situation irréversible, alors que nos obligations nationales et internationales nous engagent toujours plus sur la voie d'une transition écologique accélérée. L'évolution rapide des législations en ce sens, la promulgation de nouvelles normes juridiques contraignantes font qu'il est aujourd'hui totalement irresponsable d'imposer des conditions allant à l'encontre des objectifs affichés. À Granville, la dépose des rails amputerait le port d'un accès direct au réseau ferré national desservi par la gare SNCF jusqu'à ce jour préservé, en dépit de la désaffectation de cette desserte depuis plus de vingt-cinq ans. Toujours plus de pollution routière donc, et une élimination définitive d'un des moyens alternatifs d'en réduire les effets délétères.

Sur le plan de l'économie locale, la distribution au-delà des limites de notre territoire des produits de la pêche granvillaise, comme de ceux de l'agriculture et de l'élevage locaux (les agneaux de pré-salé, par exemple), via le ▶▶▶



Avenir des ports de Granville : débat public ou concertation ?

Ainsi donc, nous avons appris par le plus grand hasard début novembre que le conseil départemental de la Manche avait adopté à l'unanimité, en juillet 2020, au titre du Code de l'environnement, une déclaration d'intention d'extension du port de Granville et la saisine de la Commission nationale du débat public (CNDP), afin d'organiser une concertation à ce sujet. Dans sa délibération d'octobre, il souhaite ainsi que la CNDP nomme un garant, comme le prévoit cette procédure dite de concertation, qui n'est pas celle du débat public !

On peut s'étonner, à moins d'un an des élections de renouvellement des membres du conseil départemental – prévues initialement en mars 2021 et certainement reportées –, de cette précipitation à engager un projet d'une telle envergure et qui risque d'affecter, selon leurs écrits, non seulement notre commune mais six



La rue des Isles dans le projet

autres (Saint-Pair-sur-Mer, Jullouville, Donvilleles-Bains, Bréville-sur-Mer, Coudeville-sur-Mer, Saint-Martin-de-Bréhal). Le conseil départemental se targue d'une concertation étroite de plusieurs mois avec les professionnels du port, c'est bien, mais rien avec les populations qui seront impactées ni leurs associations, notamment de défense de l'environnement.

Et on peut aussi être dubitatif sur le fait que, dans ce projet, l'aménagement de la rue des Isles en soit retiré pour être confié à une société « Port Granville » et suive ainsi une autre procédure. Tout se passe comme si l'un n'avait rien à voir avec l'autre. Étonnant, non ? En saucissonnant ainsi le projet, n'y aurait-il pas une petite intention, même à l'insu de leur plein gré, de vouloir nous mener en bateau ?

À moins que le coût de l'ensemble (extension du port, rue des Isles, PLU compatible) rende obligatoire un débat public et non une concertation. La nuance est d'importance. En effet, au-delà d'un seuil de 150 millions d'euros, le débat public est obligatoire.

L'extension du port proposée, en doublant les capacités de parking, en augmentant de 40 % la superficie du port de plaisance, avec un deuxième hôtel (4 étoiles), soit 163 chambres en tout, et d'autres constructions, aura ▶▶▶

réseau ferré national répondrait aux besoins des consommateurs de produits « authentiques » et facilement traçables. Il suffit de se rendre sur nombre de marchés et restaurants de la région parisienne pour constater à quel point ces produits « made in Normandie » sont mis en avant sur les étals et sur les cartes. Le plus souvent, à défaut d'un réseau de transport structuré, la livraison s'effectue par camionnettes transportant sans aucune coordination sur 700 km aller-retour quelques dizaines de kilos de denrées périssables chacune. Un bilan carbone difficilement justifiable!

Pourquoi alors le Département, au lieu de tenter d'imposer un projet immobilier démesuré et inadéquat sur le port, n'utiliserait-il pas ces espaces, rendus déserts par les destructions de la CCI, pour bâtir un complexe frigorifique destiné au stockage des productions alimentaires locales jusqu'à leur prise en charge sur place par un convoi de marchandises? Le transport ferroviaire n'est pas nécessairement la panacée, mais la question mérite d'être approfondie, car faciliter en la rationalisant la diffusion de ces produits serait un plus pour nombre de producteurs.

Le maintien de la voie ferrée en l'état et sa remise en service ultérieure présentent également un intérêt touristique indéniable avec des retombées économiques non négligeables pour les acteurs locaux. À 80 km de Granville, Carteret a conservé la voie ferrée désaffectée par la SNCF qui arrivait au centre de la commune et, en 1990, a remis en service durant la saison d'été un train touristique allant jusqu'à Portbail. Ce train qui fait le bonheur des touristes et des commerçants locaux dessert également deux fois par semaine les marchés avoisinants. Il circule aussi hors saison (train à thèmes). À Granville, pourrait-on par exemple réitérer en été l'expérience ancienne de trains de voyageurs qui arrivaient directement à l'embarcadere pour les îles? Une suggestion parmi tant d'autres à creuser.

On objectera peut-être que le projet de création d'une voie de circulation douce sur l'actuel tracé des rails risquerait d'être remis en cause si l'on réactivait la voie ferrée, ou si même on se contentait de la conserver. Soyons clairs, ce projet dont l'utilité est incontestable doit voir le jour, mais vu la largeur de l'emprise des rails sur le domaine public, il reste assez d'espace pour faire cohabiter rail et voie douce sur le tracé existant. Encore faudrait-il

que des études techniques sérieuses et approfondies sur la question soient entreprises,



avant de rayer définitivement l'existence d'un ouvrage dont l'utilité potentielle est ici soulignée.

Cette approche sommaire des enjeux est nécessairement incomplète et mérite de plus amples développements. Cependant, la seule question d'urgence qui importe à ce stade est de savoir si la voie ferrée doit en l'état être conservée. À cette question, la réponse est évidemment oui, et ce, pour deux raisons:

D'une part, le maintien en place des rails ne menace nullement l'aménagement d'une voie de circulation douce. Il suffit de recouvrir la voie ferrée d'un revêtement adapté à la circulation des usagers qui sera si besoin déposée ultérieurement sans grands frais en cas de remise en fonction de cette voie. Dans cette hypothèse, des travaux d'adaptation pour faire cohabiter en toute sécurité les rames de train et les usagers de la voie douce seraient évidemment entrepris. Ce cas de figure n'a rien d'irréaliste. Ainsi, les rails subsistent rue Lecampion, dissimulés sous l'asphalte de la bande de roulement de cette artère, preuve que c'est possible et que le choix de conserver

la voie ferrée au lieu de la détruire avait été effectué à l'époque afin de ne pas créer une situation sans retour hypothéquant l'avenir.

La deuxième raison (irréversibilité de la destruction des rails alors qu'une alternative existe)

a déjà été développée ci-dessus. Ajoutons qu'existe aujourd'hui un plan de la SNCF visant à la « refondation » de la filière du transport ferroviaire de fret, afin de « prendre totalement [notre] part au Green Deal européen visant à la neutralité carbone en 2050... de façon claire et massive dès maintenant... doublement de la part du fret ferroviaire d'ici 10 ans¹ ».

L'hypothèse d'un retour pas si lointain des trains de marchandises en gare de Granville est donc envisageable. Raison de plus pour ne rien entreprendre d'irréparable. Décidément, il est urgent d'attendre!

Thierry Fagart

1. Citations extraites d'une tribune de Frédéric Delorme, président du transport ferroviaire à la SNCF, parue dans Les Échos du 23 avril 2020.

un impact considérable pour les habitants. Qui peut dire que tout cela sera sans conséquences sur notre cadre de vie quant aux nuisances, à la pollution de la mer, de la faune, de la flore, d'une circulation draculesque, du prix de l'immobilier? L'APPG, nous le répétons inlassablement, n'est pas opposée à une modernisation du port de Granville, mais à condition que tout soit mis sur la table, au vu et au su de tous, à travers un débat de qualité.

Il y a certes déjà eu un débat public en 2006, sur le même sujet, mais la situation a bien changé depuis. Ce serait l'occasion pour les habitants de vérifier si les recommandations de la CNDP ont été suivies par le conseil départemental. Avouons que, par les temps qui courent, il serait dommage de se priver d'une petite douceur. Alors oui, tout doit être porté à la connais-



sance de toutes et tous. Chacun(e) à sa place dans ce débat que nous voulons, pour proposer, amender, innover. Faites donc confiance au bon sens populaire!

Pour nous, le débat public a l'avantage de ne pas se borner à une écoute, même bienveillante, et de permettre à tous de s'impliquer dans le projet. Rappelons la concession de la gestion de la cale de Causey, domaine public, à la municipalité de Granville. Lors de l'enquête publique, en septembre 2020, l'administration a produit quelques pépites et il serait regrettable de ne pas vous narrer la chose dans son ensemble. Nous y reviendrons dans le prochain numéro du *Courrier des ports*.

D'ici là, prenez soin de vous et, surtout, faites-nous connaître vos remarques, suggestions, critiques même, la démocratie est à ce prix et nous convient parfaitement.

Enfin si l'envie vous prend et devient irrésistible, alors rejoignez-nous!

Christian Duffy

Dans les médias

Sur Arte, l'émission de Nora Hamadi, « Vox Pop », a eu pour thème : « Ports : des bombes à retardement ? » En rediffusion sur Arte.tv ou en replay sur votre box.

Qui sommes-nous ?

L'APPG a pour objet de promouvoir les activités portuaires au bénéfice des intérêts économiques et touristiques de la région, en valorisant le site et le cadre de vie des habitants et en respectant le patrimoine et l'environnement.

Association pour la promotion des ports de Granville

177, rue de la Fontaine – 50400 Granville
<https://www.facebook.com/promotiondesportsdegranvilleappg>
appg.portsggranville@hotmail.com

Bulletin d'adhésion

Adhésion individuelle : 15 € Adhésion couple : 20 € Don de soutien : €
 Chèque à libeller à l'ordre de l'APPG et à retourner à notre adresse. Un reçu fiscal vous sera adressé.

M. Mme Nom Prénom
 M. Mme Nom Prénom(si couple)

Adresse

Code postal Ville Pays

Téléphone Mél

Le/...../ 2020 Signature(s)