

Le Courrier des ports

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

Juin 2021 - n° 71

Quand on arrache la voie ferrée portuaire, c'est le port qu'on assassine!

Édito

Dès l'origine, l'APPG se bat pour conserver l'activité de cabotage dans le port. Non seulement le cabotage procure des emplois stables et qualifiés, donc bien rémunérés, mais aussi il est un moyen de transport vraiment intéressant pour les « pondéreux » : graviers et pierres, bois, scié ou en grumes, ferraille, matières premières des aliments du bétail, demain certainement les boues de dragage des bassins à flot et du Hérél... Tout ce fret ne pourra vraiment se déployer que si l'activité de cabotage est connectée par rail au réseau ferré national.

Arracher la voie ferrée portuaire, c'est donc condamner une activité économique qui renforcerait pourtant la capacité des ports de Granville à s'adapter, demain comme ce fut le cas jadis, aux changements écologiques économiques et sociaux.

Dire qu'elle représente « un danger pour la sécurité des piétons et des cyclistes », comme

le prétend la mairie, est, dans le meilleur des cas, l'expression d'un profonde méconnaissance du vécu quotidien des Granvillais.

La voie ferrée maritime n'est pas seulement une infrastructure, elle est aussi constitutive du patrimoine de Granville. N'est-elle pas une des traces les plus fortes de la présence de la famille Dior à Granville ? N'est-elle pas le siège d'un engouement populaire lorsque des locomotives prestigieuses, telle la *Pacific 231*, posent leur profil dans la silhouette urbaine ?

Le chemin de fer est délicat et n'écrase rien d'autre que les rails, offrant à la flore et à la faune du Val-ès-Fleurs tout le loisir de nous procurer une ombre fraîche et le plaisir de l'observation de la nature spontanée.

Nous devrions renoncer à ces plaisirs simples pour faire place à un progrès aussi tonitruant que dispendieux, dont le coût sera de 30 fois (vous avez bien lu trente fois) plus



élevé que celui des voies vertes ordinairement aménagées en France.

Arracher la voie ferrée dans le Val-ès-Fleurs n'est pas une erreur, c'est une faute. Pourrions-nous la pardonner ? Jean-François Seguin

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

Ce projet 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 €.

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 km, le budget, calculé sur la base des travaux prévus dans le Val-ès-Fleurs, s'élèverait à 45 millions d'euros !

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

Le site de [VWV-Sud](#) fournit des exemples de voies vertes réalisées en France.

Le coût moyen d'investissement par km de ces huit voies vertes est de 93 000 €.

On est loin, très très loin des 3 000 000 € par km du projet dans le Val-ès-Fleurs ! Pour seulement 1 500 000 €, 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.



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

Situation	Longueur	Coût d'investissement TTC par km
De Questembert à Maunon (Morbihan)	53 km	57 500 €
De Vernajoul à Saint-Girons (Ariège)	42 km	92 238 €
De Bernay à Broglie (Eure)	13 km	106 131 €
Du Golf d'Evreux à Pont Authou (Eure)	43,5 km	106 484 €
De Gasny à Gisors (Eure)	28 km	100 178 €
De Melle à Celles-sur-Belle (Deux-Sèvres)	9 km	15 286 €
De Parthenay à Bressuire (Deux-Sèvres)	30 km	43 833 €
D'Hostens à La Brède (Gironde)	25 km	120 000 €

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.



Réclame des années 1930

L'usine SO-FERTI (1988-2007) a employé jusqu'à 500 ouvriers sur son site granvillais de 11 hectares.

La seule trace concrète de la famille Dior, arrivée à Granville en 1866, est, outre la villa des Rhumbs, l'usine d'engrais et de lessive à partir du guano venu du Pérou et des « boues urbaines » de Granville.

À 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.



La Pacific attire les Granvillais en 1989



Le dernier chargement, le 5 août 1998

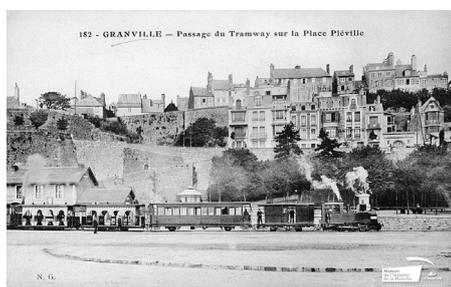
Le dernier train de marchandises sera chargé sur le port le 5 août 1998.

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.

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, écopode, laitron des champs, fougère du hêtre, cardaie, 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,



Transport ferroviaire de passagers au début du XX^e siècle



1930, la voie ferrée maritime est à l'honneur

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,

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



Le train sur le quai nord au début du XX^e siècle

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 !

Les textes de ce numéro sont issus du dossier de presse présenté le 11 juin 2021.

Depuis, la ville a mis en œuvre l'arrachage des rails.

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

appg.portsgranville@hotmail.com

[promotiondesportsdegranvilleappg](#)