

Extension rébellion

Dès l'origine, le projet portuaire porté par le Conseil départemental de la Manche et la ville de Granville a été comme enfermé dans une confusion entre Projet pour les ports de Granville et Extension du port de plaisance de Granville.

Ce projet, dont l'idée émerge sans doute en 1994¹, a connu de nombreux avatars. Pas moins de 7 versions en ont été imaginées. Cette diversité des versions n'est pas le résultat de concertation ni de la participation des acteurs concernés (il n'y en eut pour ainsi dire pas) mais il résulte des atermoiements du Conseil départemental et de la Ville de Granville. Pendant près de 30 ans, tels des cuistots sans inspiration, ils ont touillé les mêmes ingrédients, variant les épices et les proportions, sans jamais oser vraiment servir le plat.

Cette rétrospective a été rédigée par un administrateur de l'APPG lassé de comprendre de moins en moins le lièvre qui fait courir les autorités publiques responsables. Elle est donc partielle et partiale.

A chaque fois que cela a été possible, un plan de chacune des versions du projet portuaire a été inséré dans la note. Pour une meilleure comparaison entre les différentes versions, chacune a été reportée sur un schéma utilisant le même fond de carte (Carte au 1:25 000 de l'IGN). L'ensemble de ces schémas est présenté en annexe.

Le projet version#0

Il n'a pas été possible d'observer très précisément la naissance du projet portuaire. Cependant, on peut prendre en compte le vote du Conseil municipal de Granville du 20 mai 1994 en faveur de :

- *Extension de la plaisance dans l'avant-port (450 anneaux supplémentaires)*
- *Réalisation d'un terre-plein de 2 hectares pour une zone artisanale portuaire*
- *Une darse pour bateaux à passagers au coude de la jetée ouest.*

Il n'a pas été possible de consulter un plan visualisant cette décision. Peut-être n'y en a-t-il pas eu.

Il faut remarquer que cette décision initiale ne concerne ni la pêche, ni le fret maritime.

Pour ce qui est de la pêche, le port avait connu plusieurs aménagements dédiés à la pêche depuis 1975, date de la mise en service du Port du Hérel. Auparavant, les bateaux de plaisance mouillaient dans l'avant-port et le bassin à flot. Le club House du Yacht Club avait élu domicile sur le quai ouest, dans l'ancienne poissonnerie municipale.

À l'ouverture du port du Hérel, la plaisance quitte le bassin à flot. En septembre 1975, pour contrer la baisse des prix de la praire, une criée est installée dans ces locaux. La criée sera agrandie en 1981 pour aménager une chambre froide et une tour à glace, puis en 1992, pour mettre les installations aux normes européennes. En 1993 un nouveau bâtiment est construit, en même temps que la gare maritime.

C'est peut-être en raison de ces investissements qu'en 1994, il n'en est pas demandé de nouveaux pour la pêche. Mais dans le même temps, il faut remarquer que l'investissement considérable consenti en faveur de la plaisance pour construire le port du Hérel en 1974-1975 n'a pas influé sur la décision d'un investissement nouveau et conséquent vingt ans après, en 1994.

Pour ce qui est du fret maritime, la CCI de Granville, déjà à cette époque estimait que le fret maritime ne présente pas d'intérêt, « *le port de possédant pas de possibilité de croissance véritable, puisque situé en centre-ville.* »

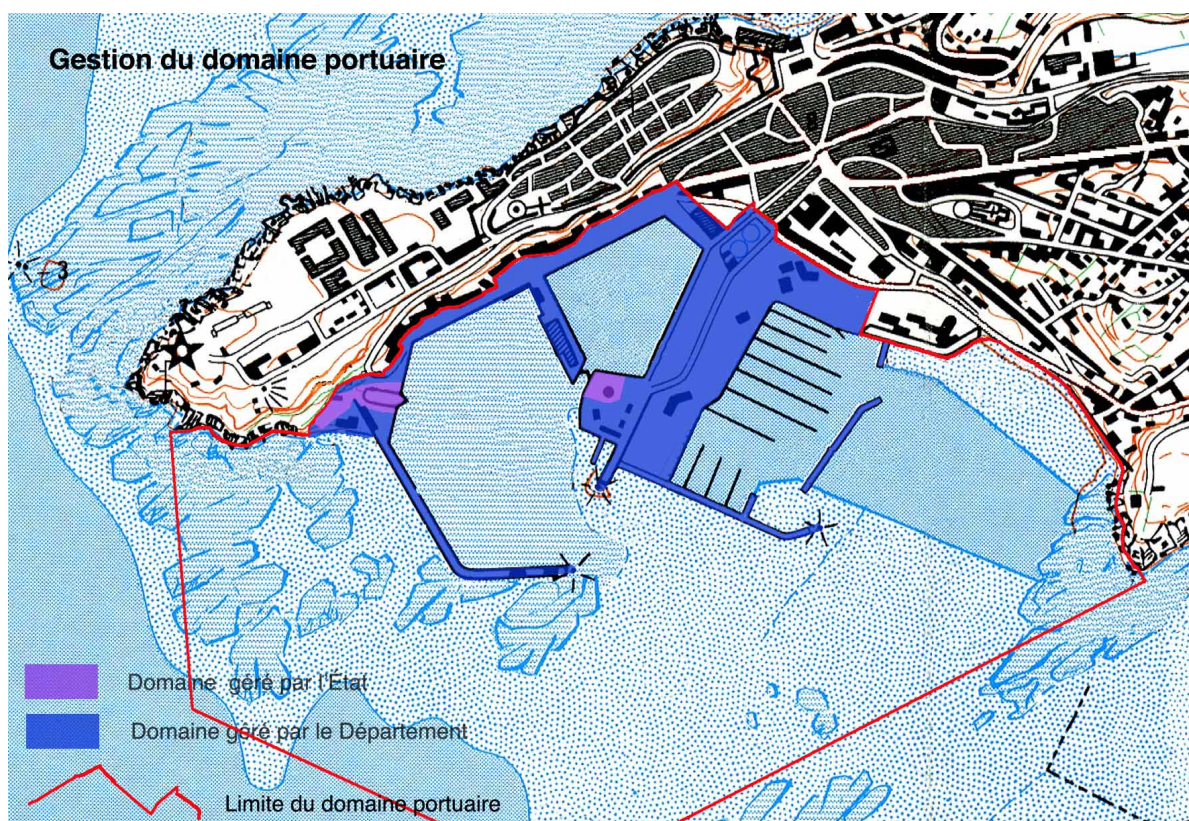
-

¹ Cette rétrospective a été rédigée à partir des éléments disponibles. En période de confinement, il n'était pas possible de courir ici ou là pour accéder à des archives complètes. Le côté positif de la chose est que le temps n'était pas compté.

En réaction à cette orientation de la CCI, gestionnaire depuis 1969 du port par délégation du Conseil départemental, l'APPG (Association pour la Promotion des Ports de Granville) est créée en juillet 1996, en particulier pour faire la promotion du fret maritime.

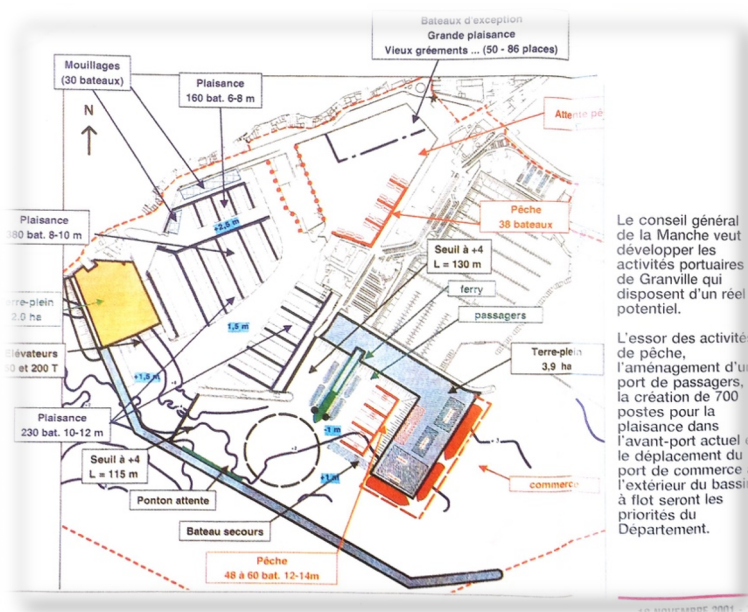
Au sein des services du Département, c'est Pierre-Jean Blanchet, des services maritimes, qui est alors chargé du dossier d'extension du port.

En effet, à Granville, c'est le Département qui est responsable de la plus large part du domaine portuaire. La gestion en a été déléguée à la Chambre de commerce et d'industrie jusqu'en 2019 pour le port de pêche, la criée et le port de commerce et jusqu'en 2023 pour le Port de plaisance. Le terrain occupé par le CRNG et la place Albert-Godal sont gérés par la Ville (aujourd'hui la Communauté de Granville Terre et Mer). L'État, quant à lui, gère la cale de raboub et ses abords, dont fait partie l'entrepôt des Phares et Balises, ainsi que la Capitainerie et ses abords à proximité de l'écluse du bassin à flot.



Le projet version#1

Dans les archives, se trouve un extrait du dossier réalisé en 2001 par la SOGREAH (bureau d'étude spécialisé dans tout ce qui est maritime) et l'architecte-urbaniste J-F Revert pour le compte du Département de la Manche.



Ce projet est titré « *Extension du port de Granville* ». Il prévoit de créer 700 places pour bateaux de plaisance, dans l'avant-port et le bassin à flot. Affichant « l'essor des activités de pêche » parmi les priorités du Département, il est prévu d'aménager près de 100 places pour les bateaux de pêche, une quarantaine dans le bassin à flot et près de 60 dans l'extension portuaire.

Pour absorber le flux d'utilisateurs, il est prévu de créer 800 places de parking sans compter 280 places dans un parking souterrain aménagé sur le quai d'Orléans. Cet aménagement nécessiterait d'évacuer chaque année 170 000 m³ de vases. Le montant des travaux est estimé à 644,2 millions de francs hors taxes (98,2 M€ H.T.).

Ce projet portuaire version#1 est adopté par le conseil municipal de Granville le 21 mai 2003.

Le projet version#2

Mais, pour l'APPG, ce projet est inapproprié. L'association l'affirme dans son Livre blanc publié en 2004 : « *L'APPG n'est pas opposée à un projet d'extension portuaire... Mais pour autant nous ne sommes pas prêts à accepter n'importe quoi, et surtout un projet qui en fait deviendrait une entrave pour l'avenir :*

- *Un projet qui enfermerait l'économie granvillaise dans le « tout tourisme ».*
- *Un projet qui condamnerait le port de commerce quand des études commandées par la Région montre qu'il a un avenir. Cette condamnation a connu un début d'exécution par la dépose du rail dans le port, ce qui démontre l'intention de la CCI de fermer à terme le commerce.*
- *Un projet qui se conçoit au détriment de l'urbanisme de Granville*
- *Un projet qui au lieu de valoriser le site et le potentiel urbain, le nie.*
- *Un projet qui ruine le patrimoine existant, sans aucun respect pour ce qui a fait l'histoire de Granville. »*

Sur ces bases, l'association lance une pétition pour demander l'organisation d'un référendum. En octobre 2005, 2073 personnes inscrites sur les listes électorales de Granville, soit 22 % des électeurs inscrits, ont signé cette pétition.

La demande de référendum est adressée à la ville qui refuse de la recevoir au motif qu'elle ne serait pas compétente en matière portuaire (elle avait pourtant pris une forte décision en 1994) et renvoie vers le Conseil départemental. C'est ainsi que commence un jeu de « patate chaude », la ville et le Département se renvoyant la balle pour ne pas avoir à répondre aux questions.



Pour Marc Verdier, maire de Granville, « *Qu'on le veuille ou non, l'extension portuaire va devenir un véritable enjeu lors des prochaines municipales.* »

Jacques Barel, président de la Commission particulière du débat public, estime qu'il ne faut pas mettre la charrue avant les bœufs et que « *Si le maître d'ouvrage poursuit son projet, il ne doit pas rentrer dans un processus réglementaire et administratif, devant durer des années. Au contraire, tout le monde devra être associé dans un cadre d'information et de concertation à définir.* »

La suite de ce qui deviendra une vraie saga scandinave montrera qu'il n'a été entendu ni par le Département, ni par la Ville.

Pour le président de l'APPG (La Manche Libre du 3 avril 2010) « *Le projet d'extension portuaire du Département est actuellement au point mort... Il s'articule autour d'une donnée centrale, le creusement sur plusieurs mètres de l'avant-port pour y faire un bassin de retenue à l'usage de 700 à 800 bateaux de plaisance. Cette option conduirait à l'apport annuel de 300 000 m³ de sédiments. Leur rejet serait incompatible avec les protections environnementales marines qui s'accroissent, année après année.* »

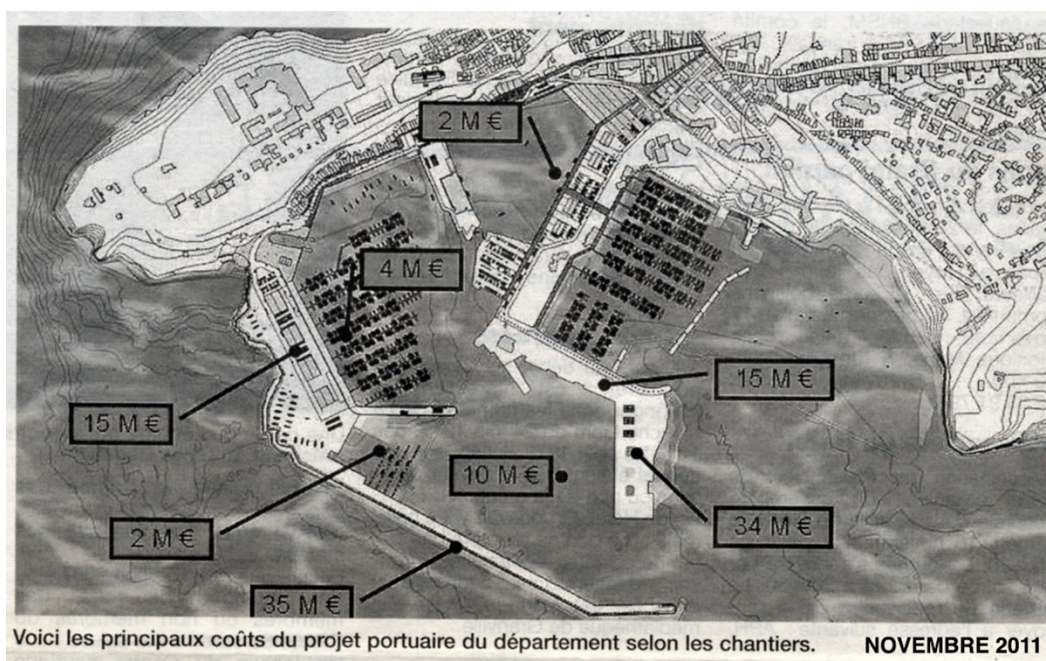
Le 19 novembre 2009, coup de tonnerre : le tribunal administratif de Caen, saisi par les associations, annule le PLU de Granville, du moins sa partie portuaire. Il faut donc reprendre le harnais ou laisser tomber.

Le projet version#3

Jean-François Legrand, président du Conseil départemental, ne laisse pas tomber et présente en 2011, un projet portuaire remanié dans lequel l'extension territoriale des ports est moindre. « *On passe d'un premier projet à 176 millions d'euros à un second de 57 millions d'euros,* » reconnaît un proche du dossier. (La Manche Libre du 1^{er} décembre 2011)



Ce repli territorial est obtenu en particulier en ôtant de la programmation les surfaces prévues pour le fret (moins 49 M€) et le doublement de la grande jetée (moins 47 M€). Seule extension territoriale conservée, le « terre-plein ouest multi-usages (15M€).

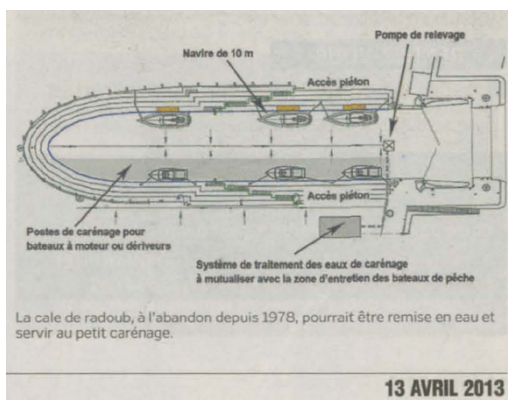


La mutation du projet portuaire va se poursuivre et, en octobre 2012, le centre de gravité du projet portuaire va se déplacer vers l'est. En effet, la CCI propose alors de créer 100 places supplémentaires pour les bateaux de plaisance en aménageant le port du Hérél à l'intérieur de son emprise et pour un coût de 5M€. En guise de codicille, la CCI prévoit que « *les ateliers du quai d'Orléans seraient détruits.* »

Une esquisse de l'Atelier du Canal parue dans La Manche Libre du 22 octobre 2006 montre que ce parti pris pour l'aménagement du quai d'Orléans est dans la tête de la Ville depuis plusieurs années déjà.



En périphérie de cette création de 100 nouvelles places dans le Hérel, on prévoit de remettre en service la cale de raboub mais seulement pour les petits navires de plaisance alors que cette cale a été construite pour le radoub des trois mâts terre-neuviers !



13 AVRIL 2013

Pour ce qui est du quai d'Orléans, on l'extrait de fait du domaine portuaire en confiant à la ville le soin de le transformer en promenade urbaine. Ici on n'est pas dans l'extension mais dans la contraction portuaire.

Cette proposition d'aménagement portuaire faite par la CCI affiche une évidence : le projet d'extension des ports de Granville est bien un projet d'extension du port de plaisance.

Initialement prévu dans l'euphorie, et pour un coût affiché de 117 M€, bien vite réévalué à hauteur de 176 M€, ce projet affronte rapidement la réalité : le Département n'a pas l'argent. En fait il n'a pas d'argent tout court.

On prévoit de tuer l'activité de fret maritime pour réduire le budget : faire disparaître le fret évite d'aménager un « terre-plein sud » (coût 34 M€). Mais ce n'est pas suffisant. C'est pourquoi on prévoit de libérer le quai d'Orléans et le quai sud, afin de permettre des opérations qui pourraient financer l'extension de la plaisance. En 2012, l'objectif reste la création de 700 places pour des bateaux de plaisance en sus des 1000 qu'offre déjà le port de Hérel. Pour parachever l'affaire, le 22 février 2013, le Conseil général « *autorise la sortie [de la grue Mohr] du domaine public afin de permettre son démontage* » alors qu'elle aurait pu être remise en service à moindre frais



13 avril 2013

Pour bien manifester sa volonté d'abandonner le fret, le Département installe en avril 2013 le village du Marité sur le quai d'Orléans, jusqu'ici dédié au fret.

Pour enfoncer un dernier clou dans le cercueil du fret maritime, le 16 octobre 2014, le Conseil d'administration de Réseau Ferré de France (RFF) décide de fermer la ligne ferroviaire de desserte du port. Cette décision fait suite à la délibération de la ville de Granville, le 2 mars 2012, « *de déposer les rails à l'issue des procédures préalables, et notamment du déclassement de la ligne* ». La Ville de Granville en acquiert l'emprise le 24 juillet 2018 pour y aménager une « voie verte réservée aux cheminements doux ». L'APPG et l'association Manche Nature tenteront de s'opposer à la décision de « la fermeture à tout trafic de la ligne dite « Raccordement de Granville ». Mais le tribunal administratif rejettera leur recours.

En avril 2013, la Communauté de communes Granville, Terre et Mer est créée. Ce nouvel acteur est supposé jouer un rôle important dans l'aménagement des ports de Granville car la Communauté de commune doit prendre la compétence en urbanisme.

Le 12 juillet 2013 aurait dû également être une date importante dans l'évolution du projet portuaire. En effet, ce jour-là, le Préfet de la Manche porte à la connaissance des élus concernés les cartes du « risque de submersion marine ». Mais, bien que le port de Granville soit on ne peut plus concerné, la CCI et le Département poursuivent leur projet d'aménagement du domaine portuaire sans en tenir compte.

Pour sa part, l'APPG poursuit son cap et demande en septembre 2012 à être associée au projet de réhabilitation de la forme de radoub. La réponse du président du Conseil départemental est courtoise mais ferme : c'est non et en tout cas pas maintenant « *Une fois le résultat des analyses connu, je vous propose de vous associer à un groupe de travail (APPG, CCI CSM et services du conseil général) dont l'objectif sera de valider les modalités d'usage de la forme pour ce petit carénage.* » Cette promesse restera sans lendemain, ce qui n'est guère étonnant puisque cette forme de radoub est située dans le domaine public portuaire géré par l'État et non pas par le Conseil départemental.

Confrontée à cette absence de dialogue, l'APPG reprend le harnais et publie en décembre 2013 un deuxième livre blanc qui résume ses analyses et ses propositions.

En janvier 2014, à l'occasion de la présentation du bilan des ports 2013, le président de la Chambre de Commerce et d'Industrie, déclare : « *Je ne pense pas que le vrac soit l'avenir du port de Granville.* » Il ne le pense d'ailleurs tellement pas que sa doctrine est claire : « *Nous sommes là pour gérer ! Pas pour faire du commercial.* » Curieuse formule pour un président de chambre de commerce et d'industrie, qui est par ailleurs gérant d'une « entreprise de production de vêtements et d'articles » !

En mars 2014, les élections municipales portent Dominique Baudry au fauteuil de maire de Granville. Pierre-Jean Blanchet, qui en tant que directeur des services maritimes du Département avait été un des principaux artisans du projet portuaire au début des années 2000, accède aux fonctions d'adjoint chargé de l'urbanisme.

Peu de temps après, en mai, le Conseil départemental, comme pour saluer le succès de son ancien directeur des services maritimes, « sort » une nouvelle version du projet portuaire qui sera présentée sans plan de visualisation à l'APPG lors d'une réunion en octobre 2014, au siège du Département. Un compte rendu interne à l'APPG, suite à cette réunion, précise « *La nouveauté réside principalement dans la recherche d'un équilibre des dépenses et des recettes incluant la « vente » au secteur privé d'importantes surfaces autour du bassin à flot (quai d'Orléans et quai sud).* »

Le projet version#4

Parce que le Conseil général « n'a plus d'argent », le quai d'Orléans et une large part du quai sud



sont dévolues à des opérations immobilières privées présentées comme contribuant à l'équilibre financier du projet dont le coût global se situerait maintenant entre 50 et 70 M€. Un hôtel de 100 chambres, des commerces et services proposés aux bateaux, des locaux « *ludiques et touristiques* » sont évoqués.

Pour le reste, le projet reste, fondamentalement, de créer 500 nouvelles places pour des bateaux de plaisance. 400 seraient créées dans le port du Hérél en construisant une nouvelle digue secondaire plus au sud-est. 100 seraient créées en « optimisant » les mouillages dans l'avant-port.

En conséquence, il est prévu de créer des nouveaux stationnements automobiles en aménageant sur le domaine public maritime un terre-plein de stationnement pour les bateaux et les autos à l'ouest de la grande digue et en créant un parking souterrain sous l'actuel parking du Hérél.

Mais les pêcheurs ne sont pas satisfaits de constater que leur activité est à nouveau ignorée dans cette nouvelle version. Ils présentent une liste de ce qui doit être fait pour que Granville soit durablement le premier port coquillier de France et l'un des plus importants ports de pêche.

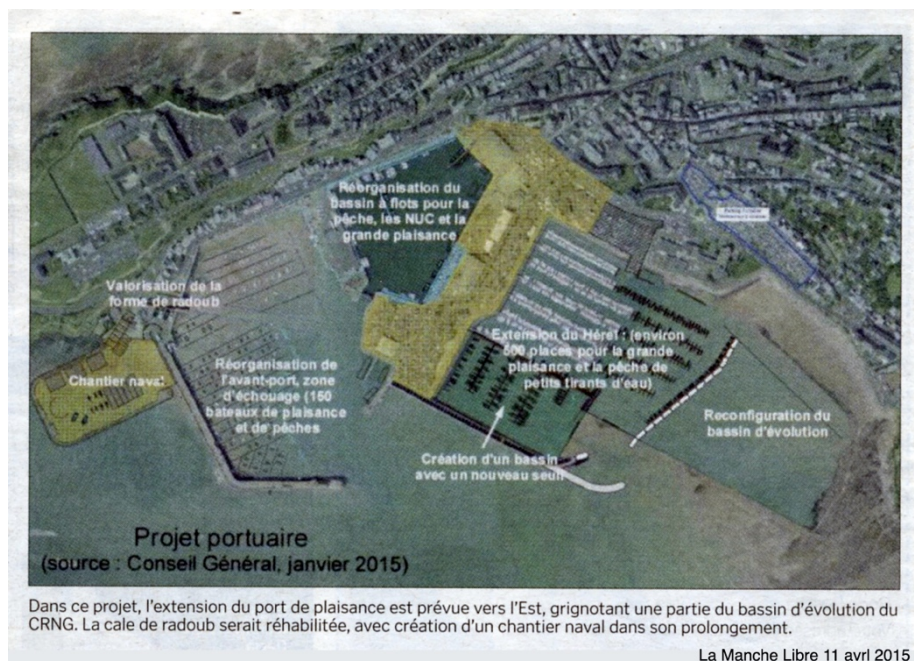
Les demandes des pêcheurs portent sur :

- Un chenal d'accès depuis le Loup à la cote +2,5 m
- Le dragage régulier des espaces
- L'extension du terre-plein de maintenance pêche
- L'aménagement du bassin [à flot] avec des pontons perpendiculaires aux quais
- La mise à disposition en usage mixte avec le commerce du quai sud et de l'angle avec le quai d'Orléans.
- La construction de hangars le long du quai sud réservés à la pêche
- La mise à disposition d'un parking dédié aux pêcheurs
- 50 places pour les pêcheurs et les NUC dans le Hérel
- La remise en état de la forme de radoub

Bref, le projet portuaire porté en tandem par le Département et par la Ville doit encore être affiné pour démontrer son utilité pour le territoire Granvillais. Au Département les éléments programmatiques sur le domaine public portuaire dont il entend assumer la gestion et à la ville les décisions concernant le droit du sol. Au département de dire ce qu'il veut faire pour que la ville élabore son PLU en fonction du projet. Cela nécessite une parfaite complicité.

Le projet version#5

Il ne reste plus, du moins le croit-on, qu'à transposer ce projet portuaire dans le projet de révision du PLU de Granville, décidé le 26 mars 2010 et dont l'étude est engagée depuis 2011. Une nouvelle mouture du projet portuaire est présentée en janvier 2015.



Il s'agit toujours d'étendre les surfaces réservées à la plaisance, qui est maintenant partout associée à la pêche : le bassin à flot doit accueillir « la pêche, les NUC (navires à utilisation commerciale) et la grande plaisance », l'avant-port serait dévolu à « 150 bateaux de plaisance et de pêche », le port du Hérél étendu abriterait « environ 500 places pour la grande plaisance et la pêche de petit tirant d'eau ».

Pour ce qui est du fret, le président de la CCI explique que « *Ce nouveau projet portuaire générera finalement beaucoup plus de richesses que le vrac... Il y aura encore du fret, mais plus en vrac, plutôt avec de petits containers, maîtrisables en surface, à destination de Jersey...* »

Le 2 avril 2015 la ville de Granville, « *considérant que le projet de PADD prévoit les orientations qui permettront la réalisation d'un projet portuaire aux ambitions adaptées aux besoins et aux ambitions du territoire, est conçu en ayant pris en compte la nécessaire préservation du patrimoine, de l'environnement et du paysage.* », décide de « *prendre acte des orientations générales de ce projet d'aménagement et de développement durable.* »

On poursuit donc les études pour la révision du PLU de Granville. Parmi les documents préparatoires, l'un traite de *l'Évolution des Orientations d'Aménagement et de Programmation*. Il est daté du 19 avril 2016 et comporte un plan du « *nouveau projet portuaire, reconfiguré en répondant aux enjeux suivants* :

- *en fonction des impacts environnementaux, redéfinir l'emprise générale des bases initiales du projet issu du débat public et du programme du concours.*
- *réinterroger la pertinence du dimensionnement des infrastructures.*
- *conforter et repositionner la pêche.*
- *repositionner le commerce au regard des trafics attendus et des emprises nécessaires.*
- *redimensionner les activités passagers et plaisance pour permettre un financement composite des investissements.*
- *repenser tous les espaces et rechercher une valorisation économique au travers de la plaisance et des espaces urbains.* »

Entre ce texte, très ampoulé, et le plan qui l'illustre, il y a un abîme :



Il est prévu d'étendre la superficie du port du Hérel en déplaçant la digue secondaire vers le sud-est de manière à accueillir un total de 1466 bateaux, dont 20 bateaux de pêche et 124 navires de « grande plaisance »

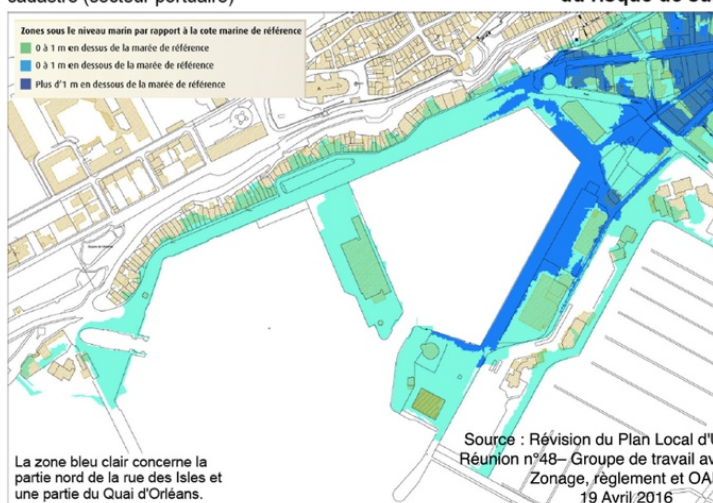
Dans l'avant-port, il est prévu d'aménager les mouillages pour accueillir 140 places « plaisance » et 15 places « professionnels ». Le chantier naval doit être agrandi, passant de 8000 à 17000 m². La forme de radoub, elle, est associée à un « Bâtiment à vocation patrimoniale »

Pour ce qui concerne le bassin à flot, il est prévu d'aménager des pontons pour la pêche, les NUC et la grande plaisance.

Enfin, tout l'espace compris entre le bassin à flot et le port du Hérel ainsi que le quai d'Orléans sont étiquetés « *Zone de valorisation dont une partie constructible à intégrer dans le PLU* ». Cependant, parmi les documents de travail produits pour l'élaboration du PLU, un est daté du 19 avril 2016. Il s'agit d'un document de travail en vue de la « Réunion n°48- Groupe de travail avec les PPA.

Report des zones de submersion SIG
sur cadastre (secteur portuaire)

Prise en compte
du risque de submersion



COMMUNE DE GRANVILLE # révision du Plan Local d'Urbanisme
19/04/2016 / J. F. GOUILLAUD

Granville
atelier du
CANAL
dm.EAU
GEMET

31

Zonage, règlement et OAP ». Dans ce document, pas moins de 20 de ses 74 pages traitent de la *Prise en compte du risque de submersion*.

Mais il ne subsiste aucune trace de cette proposition de prise en compte du risque de submersion. Aucun document postérieur n'en parlera et le PLU qui sera adopté en mai 2017 fera totalement l'impasse sur le risque de submersion marine non seulement sur les quais du bassin à flot mais aussi dans le cours Jonville. Cette préoccupation, qui est en fait un impératif, ne sera prise en compte que le 3 mars 2020 à l'occasion de l'approbation d'une révision simplifiée du PLU, opérée par la Communauté de communes Granville Terre & Mer.

Quoiqu'il en soit, le projet de PLU est arrêté par une délibération du Conseil municipal de Granville et le 21 septembre 2016., *La Manche Libre* publie le schéma du port tel que le dessine le projet de PLU.



Dans ce « nouveau » projet, il n'est plus question de fret maritime. Pierre-Jean Blanchet s'en explique : « *La Chambre de Commerce et d'Industrie estime que le fret n'est plus en mesure d'être pérennisé* »

L'adjoint à l'urbanisme de Granville justifie le déplacement vers l'est des surfaces supplémentaires : « *D'un point de vue maritime, le point zéro des cartes se trouve effectivement à l'ouest. Mais d'autres critères ont été pris en considération* ». Parmi ces « autres considérations », l'une fait penser à un poisson d'avril (dixit *La Manche Libre*) « *Il était préférable d'avoir un seul et unique pôle de plaisance afin d'éviter la construction d'une deuxième capitainerie.* ».

Curieux aussi ce vocable « *seul et unique pôle de plaisance* » quand il s'agit d'installer la plaisance dans les trois ports (bassin à flot, avant-port et Hérél) !

L'extension du port du Hérél entraînerait bien sûr une « reconfiguration du bassin d'évolution » du GRNG, reconfiguration voulant en fait dire restriction.

Comme dans les versions précédentes du projet, un terre-plein « chantier naval » serait aménagé à proximité de la cale de radoub « valorisée ». Ce terre-plein aurait une surface de 1,7 ha, et non plus 3,4 ha comme dans le projet version#3.

Quoiqu'il en soit, quelques rares éléments de chiffrage de ce projet version#5 paraissent dans la presse (*La Manche Libre*, décembre 2016). La création de 450 places pour la plaisance et les autres aménagements prévus coûteraient 60M€, soit deux fois moins que le coût du projet version #1.

Mais le Département n'a toujours pas le budget nécessaire. Philippe Bas, son président, annonce sans ambages : « *L'extension du port doit trouver son équilibre financier sur le long terme et générer des flux de trésorerie positifs. Je propose de lancer une consultation d'investisseurs potentiels afin de valoriser au mieux l'espace portuaire.* » Par « valoriser l'espace portuaire », il faut entendre « transformer l'espace portuaire en monnaie sonnante et trébuchante »

Un « Appel à manifestation d'intérêt » (A.M.I.) est lancé à cette fin début 2017. Deux groupements y répondent. Les deux plus importants agents immobiliers de Granville sont associés. Le Département affirme, contre toute logique, que « *Il ne s'agit pas d'une opération immobilière. Il n'y a aucune construction de logement ou de résidence prévue* »

Le 1er janvier 2017, en application de la loi NOTRe (Nouvelle organisation territoriale de la République), c'est le Département de la Manche, et non pas la Région de Normandie, qui reste compétent sur le port Granville et les 13 autres ports de la Manche.

En parallèle, la procédure de révision du PLU de Granville suit son cours et le 29 mai 2017, le projet de PLU est approuvé. Dès lors Granville dispose d'un document d'urbanisme qui permet la réalisation effective du projet d'extension du port de plaisance.

Mais le projet portuaire porté par le PLU paraît inapproprié et l'APPG, avec l'association Vie et mémoires du vieux Granville, l'association des Amis de l'anse de Hérel et 9 personnes dépose un recours contentieux.

Le tribunal administratif de Caen leur donnera raison et le 25 septembre 2018, le PLU sera annulé.

Bien entendu, la ville interjette appel de cette décision. Le 21 octobre 2019, la cour administrative d'appel de Nantes revient sur la décision du tribunal administratif et confirme la légalité du PLU de Granville.

Si le PLU de Granville offre le cadre réglementaire pour la réalisation du projet portuaire du Département, plusieurs points, et non des moindres, restent à régler.

Le projet version#6

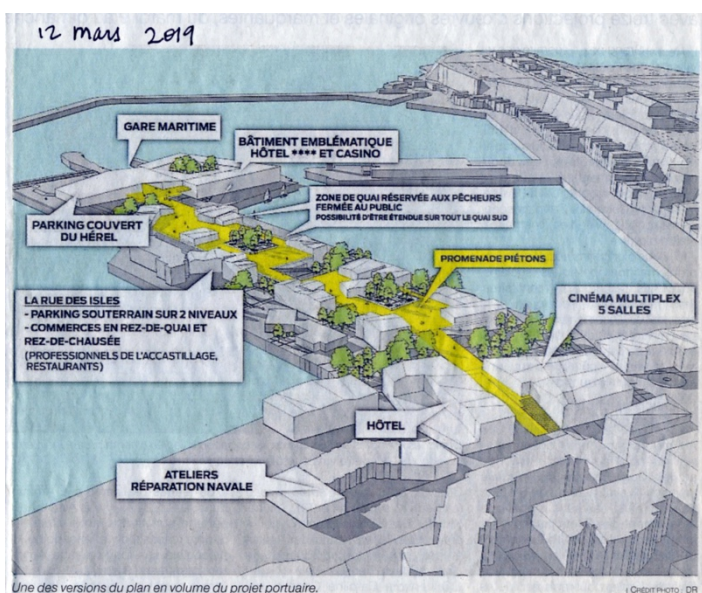
Le Conseil départemental a prévu de faire financer les travaux par un opérateur privé qui profiterait en contrepartie du quai d'Orléans et de la rue des Isles pour y mener un projet immobilier.

Le 15 juin 2018, Jean Morin, vice-président aux infrastructures et à l'habitat, présente au Conseil départemental l'état d'avancement du projet portuaire. Il indique que le gagnant du Jackpot immobilier (construction d'établissements de tourisme, de loisirs, de commerce et de services) est la société Obéron expansion, qui pour cette opération prendra le nom de Port Granville.

Le projet immobilier de Port Granville porte sur le quai sud et la rue des Îles. Il suppose un investissement d'environ 100 M€ pour développer 31 300 m² d'activités portuaires, d'hôtellerie, de restauration ou de loisirs. Ce projet immobilier doit permettre en outre de financer les 60M€ nécessaires au projet d'extension du port de plaisance.

Il est curieux de constater que 20 ans après la première version du projet portuaire, chiffré en 2001 à 100 M€, on en soit rendu, à force de chercher des économies, à un projet dont le budget total se monte à 160 M€. Certaines logiques économiques n'ont de logique que leur nom.

La vue perspective qui paraît dans la presse montre pour la première fois des espaces dédiés à des activités qui n'ont rien de portuaire.



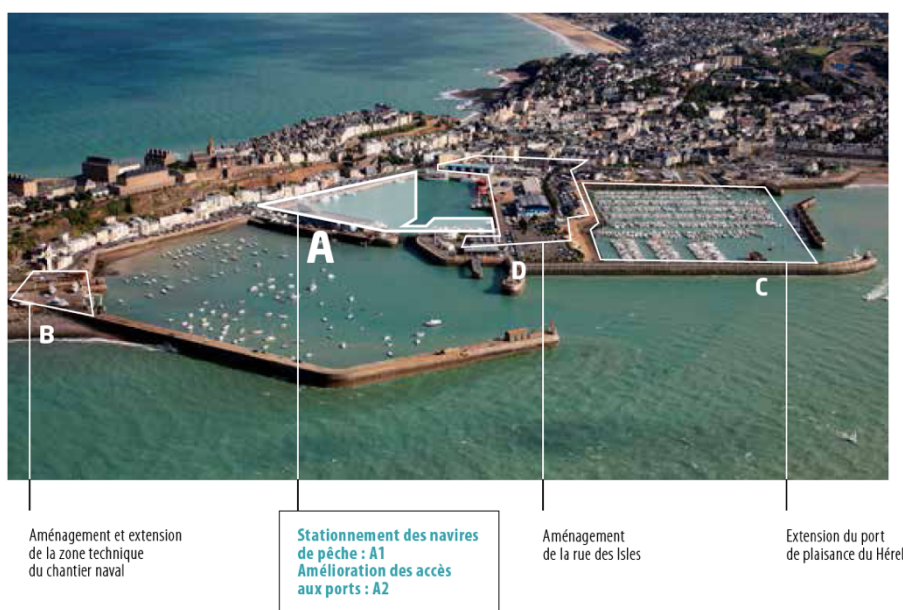
Dans une nouvelle version présentée en mars 2019, le projet poursuit le déplacement du centre de gravité des ports de Granville vers l'est par la création d'un « pôle » alliant commerces, loisirs et tourisme.

Le projet de Port Granville provoque immédiatement de nombreuses réactions, dont celles de pêcheurs (des bateaux arborent une banderole « *Le Jackpot, ce n'est pas pour la pêche* »). Une nouvelle pétition est lancée par l'APPG et recueille plus de 3000 signatures.

Mais les promoteurs du projet n'en n'ont cure et poursuivent leur route. Et, en juin 2019, le Conseil départemental publie une petite plaquette qui présente le nouvel état du projet portuaire.

Quasi au même moment, le Conseil départemental annonce qu'il va presque doubler la capacité du port de Barneville-Carteret pour la porter à 700 places. Le port de plaisance de Saint-Malo peut accueillir 1425 bateaux de plaisance et Cancale offre 179 mouillages. Les ports à sec de Granville accueillent 500 bateaux. Ça fait bien du monde dans le bassin de navigation de Chausey.

Une vue cavalière permet de saisir l'essentiel de ce projet version#6.



Ce principe d'extension concerne le port du Hérél, et le chantier naval :

Le port du Hérél voit sa capacité portée de 1000 à 1480 places (dont 20 places pour les bateaux de pêche de faible tirant d'eau) en empiétant sur le bassin d'évolution du CRNG (extension de 40 % de la surface - coût 45 M€).

Le chantier naval voit augmenter sa capacité de travail par l'extension du terre-plein de 9000 m² (coût 10,5 M€). Pour mémoire, ce terre-plein devait occuper 20 000 m² dans la version#0, 34 000 m² dans la version#3 et 17 000 m² dans la version#5. De plus, les activités de chantier naval devraient partager l'espace avec le stationnement des usagers des 150 mouillages supplémentaires installés dans l'avant-port.

A l'inverse, le fret disparaît du projet au profit de l'aménagement de la rue des Isles qui prévoit en particulier de « *développer les activités de tourisme et de loisir avec des nouveaux équipements (hôtellerie, restauration...)* » pour un coût annoncé de 100 M€

Quoique ... le plan qui illustre la fiche laisse voir deux rectangles rouges non légendés. Dans une interview parue le 30 novembre 2019, Jean Morin, vice-président du Conseil départemental précise que « *la disposition des pontons [dans le bassin à flot] ne va obérer en rien l'accès du bassin aux unités de grande taille, qu'il s'agisse du Marité ou des navires de commerce.* » Il s'agit de conserver de manière implicite une petite activité de fret à destination de Jersey.

Le bassin à flot reste dédié à la pêche (réorganisation et sécurisation, ainsi l'amélioration des accès maritimes – coût 3 M€). 3M€ sur un budget de 58,5 M€, les pêcheurs sont à l'évidence réduits à la portion congrue. Curieusement, la fiche consacrée aux activités de pêche liste des « chiffres clés » parmi lesquels « *4 M€ d'investis sur les portes à flot* »

Il ne s'agit en fait nullement d'un investissement mais de la gestion d'un équipement mis en service en 1949, soit 70 ans avant leur remplacement. Ces nouvelles portes ont été inaugurées le 28 juin 2018 et auront coûté 3,6 M€. La pratique la plus ordinaire d'un budget est celle de la dotation aux amortissements pour préparer le remplacement d'un investissement (achat d'un véhicule par exemple). Si le gestionnaire des équipements, la Chambre de commerce en l'occurrence, avait suivi cette norme basique, il aurait suffi de réserver chaque année 52 000 € au titre de la dotation aux amortissements pour financer sans douleur le remplacement des portes.

Pour parachever sa maîtrise de l'ensemble des infrastructures portuaires, le Département se fait attribuer la gestion des mouillages dans Chausey par un coup de billard à 2 bandes : par arrêté du 13 juillet 2018, le Préfet de la Manche et le Préfet maritime de la Manche et de la Mer du Nord confient la gestion et l'utilisation des mouillages dans le Sund au Conservatoire du Littoral, lequel est, dans le même arrêté, « invité » à déléguer la gestion et l'entretien des mouillages au Syndicat mixte « Espaces littoraux de la Manche » (SyMEL), autrement dit le Conseil départemental.

Rien ne s'opposerait plus à la réalisation du projet sauf ... Sauf que le 17 mars 2020, au surlendemain du premier tour des élections municipales, un confinement général était mis en œuvre en France pour répondre à la pandémie de Covid-19. Le second tour des élections municipales était reporté *sine die*.

La position de la ville de Granville à l'issue des élections municipales à venir reste en conséquence une inconnue, si l'on en juge du moins par les positions des candidats au conseil municipal, exprimées le 6 mars 2020 lors d'une réunion-débat organisée par l'APPG.

Par ailleurs la pandémie de Covid-19 aura des conséquences économiques et financières qui pourraient reporter loin la réalisation du projet portuaire.

Deux ou trois réflexions personnelles en guise de conclusion (Provisoire)

Au terme de cette analyse rétrospective, il est possible d'imaginer quelques lignes directrices.

La première, concerne la volonté opiniâtre de tuer le fret maritime à Granville.

Le Département, la Ville et la Chambre de commerce considèrent le fret, activité de caractère industriel, comme incompatible avec le « chic » qui sied au développement touristique. De plus, la « vente » du domaine portuaire dédié au fret pour financer les travaux en faveur de la plaisance semble une bonne aubaine. Et puisqu'il faut « tuer » le fret, il est tentant de déclarer qu'il a la rage : nombreux sont les articles de presse où les responsables affirment que le vrac n'a pas sa place à Granville.

Or, la crise climatique devient de plus en plus préoccupante et partout on cherche à substituer des activités « à bas carbone » aux activités qui aggravent la crise climatique. Le cabotage est une activité à bas carbone. Ce n'est donc surtout pas le moment de casser les infrastructures du fret maritime à Granville.

La deuxième réflexion concerne le choix de soumettre l'avenir de Granville à la seule économie touristique. Granville est déjà et tout naturellement un pôle touristique, notamment grâce à cet exceptionnel patrimoine qu'est Chausey. Mais tout miser sur le tourisme, livrer Chausey à une surfréquentation de plaisanciers et de passagers des navettes, c'est d'une certaine manière, risquer de « tuer la poule aux œufs d'or ».

Les ports de Granville sont multifonctionnels : la pêche, le fret maritime, le transport de passagers et la plaisance en font une infrastructure économique solidement campée sur ses 4 piliers. En faire un port dédié au seul tourisme, c'est le fragiliser. On mesure aujourd'hui combien une épidémie peut abattre tout une économie dédiée au tourisme : hôtels, restaurants, Port de plaisance, trafic passagers. Ce qui résiste, c'est la pêche c'est le fret maritime. Un port où cohabitent plusieurs activités est beaucoup plus résilient qu'un port qui met tous ses œufs dans le même panier celui de tourisme.

Une troisième réflexion concerne l'absence de dialogue entre la ville et le département, d'une part, et les Granvillais, d'autre part. Lorsqu'il y a un contact avec les usagers du port ou des Granvillais c'est en petit comité et sur point un détail, exception faite du Grand débat de 2006 obtenu de haute lutte par l'APPPG. L'argument avancé par les autorités est qu'on ne peut pas discuter tant qu'on ne connaît pas le détail du projet. Certes, mais quand on connaît le détail du projet il est trop tard pour discuter.

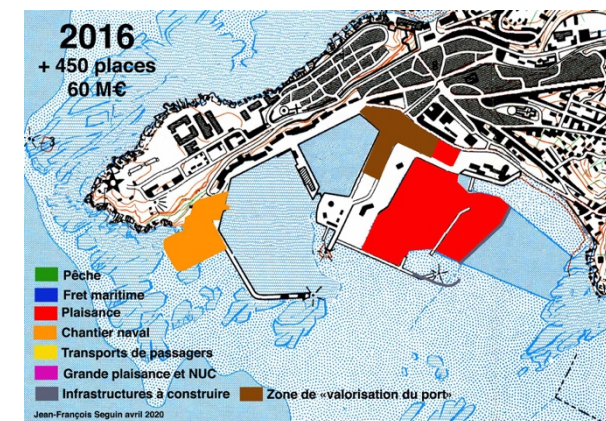
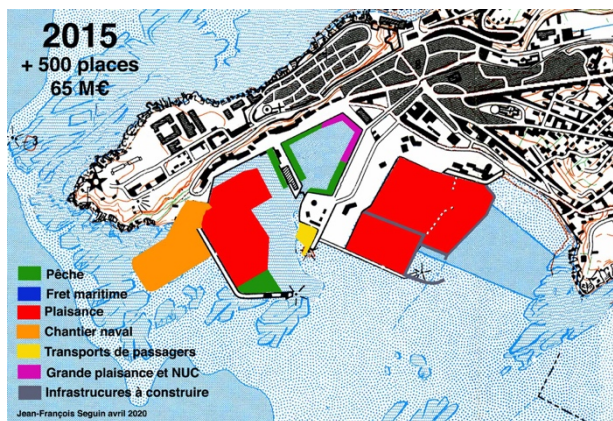
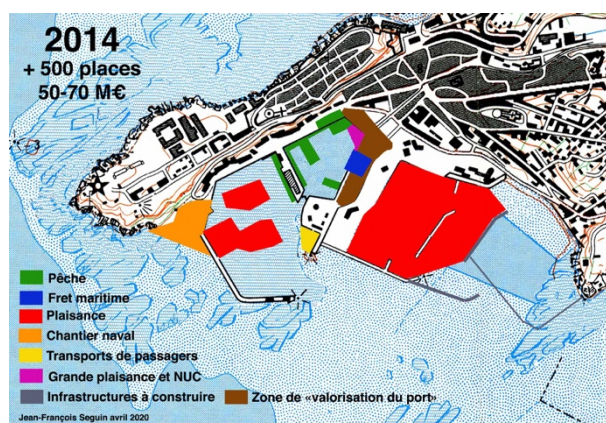
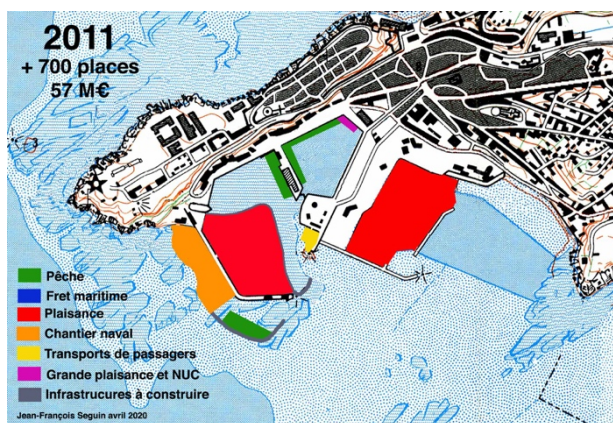
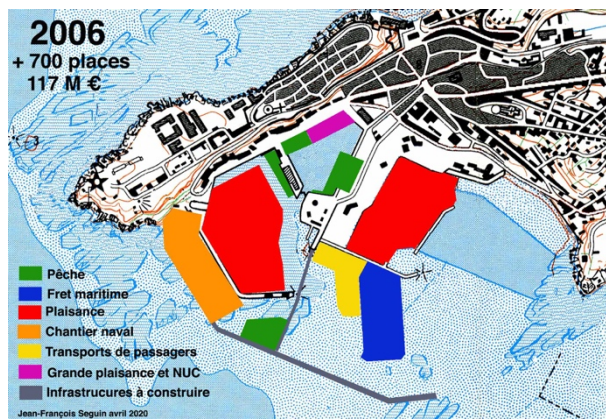
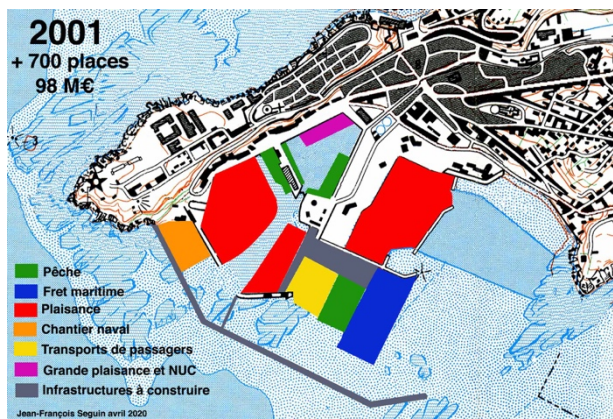
Pour garantir autant que faire se peut l'utilité sociale des ports de Granville, il est urgent, après 30 années d'indécision d'atermoiements, de renoncements, d'ouvrir une vraie démarche participative pour choisir à l'échelle de la communauté de communes quelles sont les orientations économiques pour les ports Granville. Il sera ensuite possible de déterminer sereinement quelles en seront les modalités.

Jean-François SEGUIN

Mai 2020

Annexe 1

Schémas des 6 versions successives du projet portuaire



Annexe 2

Repères chronologiques

1969 : la CCI de Granville devient le gestionnaire des infrastructures des ports de Granville

1975 : inauguration du port du Hérél

Septembre 1975 : inauguration de la criée sur le quai ouest

mai 1994 : vote du Conseil municipal de Granville demandant l'extension du port de plaisance

juillet 1996 : création de l'APPG

novembre 2001 : projet version#1

mai 2003 : la ville de Granville adopte le projet version#1

avril 2004 : l'APPG publie son Livre blanc n°1

mai 2005 : projet version#2

octobre 2005 : une pétition de l'APPG est signée par 2073 électeurs

1^{er} septembre – 3 novembre 2006 : Débat public

novembre 2009 : le tribunal administratif de Caen annule en partie le PLU de Granville

décembre 2011 : projet version#3

mars 2012 : la ville de Granville décide de déposer les rails sur les quais du bassin à flot

février 2013 : le Conseil général autorise le démontage de la grue Mohr

avril 2013 : création de la Communauté de communes Granville, Terre et Mer

décembre 2013 : l'APPG publie son Livre blanc n°2

mai 2014 : projet version#4

octobre 2014 : fermeture de la ligne ferroviaire de desserte du port.

janvier 2015 : projet version#5

janvier 2017 : le Conseil départemental lance l'Appel à manifestation d'intérêt

mai 2017 : la ville de Granville adopte le projet de PLU

décembre 2017 : l'APPG, Vie et mémoire du vieux Granville, les Amis de l'Anse de Hérél et 10 particulier attaquent en justice le PLU

juin 2018 : le Conseil départemental annonce que la société Obéron expansion a été choisie pour mener le projet immobilier sur le quai d'Orléans et le quai sud

Juillet 2018 : la ville de Granville devient propriétaire de l'emprise de la voie ferrée de desserte du port

août 2018 : l'APPG lance une pétition qui recueille plus de 3000 signatures

septembre 2018 : le tribunal administratif de Caen annule le PLU

mars 2019 : projet version#6

octobre 2019 : la cour administrative d'appel de Nantes confirme la légalité du PLU de Granville

Mars 2020 : la Communauté de communes Granville Terre & Mer approuve la révision simplifiée N°1 du PLU de Granville

17 mars 2020 : Le gouvernement décide d'un confinement général pour lutter contre l'épidémie de Covid-19