



Association pour la
Promotion des
Ports de
Granville

Avis numéro 2 de l'APPG sur le projet de PADD du PLUI de Granville Terre et mer.

Ce deuxième avis se fonde sur le document « Version de travail – décembre 2021 » et sur le document « Diagnostic territorial » du 4 juin 2021.

Pour formuler un avis sur ce document, il apparaît nécessaire de rappeler en préambule quelques principes qui guident l'action de l'APPG.

Si l'APPG a pour objet la promotion des ports de Granville, c'est que notre association considère que, dans l'emprise du domaine portuaire confié en gestion au Conseil départemental, il est indispensable d'assurer un bon équilibre entre quatre économies maritimes :

- Le cabotage,
- La pêche professionnelle et la conchyliculture, la pêche amateur
- Le transport maritime de passagers,
- La plaisance, amateur et professionnelle.

A quoi on doit ajouter toute l'économie de construction et de maintenance des navires liés à ces quatre économies maritimes.

Notre association considère qu'il ne doit pas être envisagé de déprécier l'une de ces filières économiques au détriment d'un autre.

C'est là notre grille de lecture de la version de travail du PADD que nous avons pu analyser.

Comme indiqué p. 5, conformément à l'article L. 151-5 du code de l'urbanisme, Le projet d'aménagement et de développement durables doit définir :

1° Les orientations générales des politiques d'aménagement, d'équipement, d'urbanisme, de paysage, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers, et de préservation ou de remise en bon état des continuités écologiques ;

2° Les orientations générales concernant l'habitat, les transports et les déplacements, les réseaux d'énergie, le développement des communications numériques, l'équipement commercial, le développement économique et les loisirs, retenues pour l'ensemble de l'établissement public de coopération intercommunale ou de la commune.

Parmi ces orientations générales, l'APPG porte une attention particulière, d'une part, aux ressources marines qui sont à la fois un patrimoine naturel et culturel et la matière de l'économie de la pêche professionnelle et, d'autre part, aux filières économiques liées à l'exploitation des ressources marines et aux loisirs.

Pour ce qui est du patrimoine naturel et culturel :

Le diagnostic est accompagné d'un document « Volet patrimoine et architecture », d'un document sans titre mais indiquant en bas de page « Rapport de présentation – état initial de l'environnement » et enfin d'un document « Diagnostic agricole » de juin 2020.

En première analyse, le territoire directement concerné par les activités portuaires est le Domaine portuaire que l'État a mis à disposition du Conseil départemental de la Manche en 1985 et dont le périmètre a été défini par l'arrêté préfectoral du 9 mai 1980. Doivent s'y ajouter les terrains occupés par le CRNG et la Zone de mouillages et d'équipements légers de Chausey.

La totalité de ces espaces bénéficient, à un titre ou à un autre, d'une protection, que ce soit en application de la loi de 1913 sur les monuments historiques, la loi de 1930 sur les sites et monuments naturels, l'inventaire des ZNIEFF, initié en 1982, le Réseau Natura 2000, la convention UNESCO sur le patrimoine mondial, naturel et culturel.

Les espaces situés au-delà de la laisse de basse mer au droit du territoire de GTM sont également protégés au titre du Réseau Natura 2000 et de la convention UNESCO sur le patrimoine mondial, naturel et culturel.

Les activités économiques marines s'exercent donc pour la plupart dans les secteurs terrestres et marins d'un haut potentiel patrimonial, naturel et culturel, en conséquence protégés à plusieurs titres.

Le découpage du diagnostic en secteurs thématiques plutôt isolés les uns des autres ne facilite pas une vision d'ensemble des attendus d'un développement durable sur le territoire de Granville terre et mer.

Pourtant, le PLUI en cours d'élaboration doit prendre en compte les espaces maritimes des communes littorales, lesquels se prolongent en mer jusqu'à la limite extérieure de la mer territoriale, fixée à 12 milles marins. Une carte visualisant cette problématique serait très bienvenue.

Pour ce qui concerne l'aménagement du domaine portuaire sous la responsabilité du Conseil départemental,

Le projet de PADD prévoit :

III. L'activité portuaire de Granville

A. Accompagner l'extension et l'aménagement du port de Granville, projet structurant à l'échelle de Granville, de GTM et même au-delà des limites administratives.

- ➔ Orientation 1 : Soutenir le projet d'extension du port de Granville, qui représente une opportunité à différents points de vue : économique, touristique, mobilité, nautique etc.
- ➔ Orientation 2 : Prendre en considération les aménagements envisagés dans le PLUi.

L'APPG réfute le terme « extension du port de Granville ».

Ce terme en effet sous-entend que l'avenir des ports de Granville passe nécessairement par une extension de leur emprise territoriale.

Pour l'APPG, cette extension n'est ni possible ni souhaitable car elle empiéterait :

- Vers l'ouest, sur la ZNIEFF 250008124 Estran rocheux de Granville à Jullouville,
- Vers le sud sur le Domaine maritime occupé par le CRNG,
- Vers l'est et le nord, sur la ville de Granville

Par ailleurs, ce projet de PADD affirme que le projet d'extension du port de Granville « *représente une opportunité à différents points de vue : économique, touristique, mobilité, nautique etc.* » Il s'agit là d'une pure allégation qui ne se fonde sur aucune étude ou document référencé.

L'opportunité touristique est précisée dans le chapitre V Le tourisme (p. 30 et 31)

- ➔ Orientation 2 : Conforter le rôle touristique des îles Chausey, en prenant en compte leurs richesses paysagères, naturelles et patrimoniales sans les compromettre.

L'APPG ne peut que s'opposer à cette orientation, considérant que, depuis une vingtaine d'années au moins, Chausey souffre d'une sur-fréquentation chronique qu'il convient de maîtriser et non pas de « conforter ».

Cette orientation se trouve aussi dans le chapitre Mobilités p. 35 qui traite de la gare maritime qui dessert Chausey et les îles Anglo-normandes

➡ Orientation 2 : Prendre en compte les éventuels besoins de la gare maritime.

Pour ce qui est du cabotage :

Le projet de PADD passe sous silence l'économie du cabotage, qui est pourtant une économie durable, considérant son faible impact sur le climat. L'interconnexion entre les ports et le réseau ferré national ainsi que le nœud intermodal de Folligny sont des facteurs qui plaident fortement pour le retour du cabotage dans le port de Granville. La ré-installation de la voie ferrée entre le port et le réseau ferré national s'impose donc.

Au sein du domaine portuaire, en particulier sur le quai sud et le quai d'Orléans, il est nécessaire de laisser ces quais ouverts aux différentes activités économiques dont en particulier la pêche professionnelle, le cabotage et la maintenance des navires. Il est nécessaire de traduire cette ouverture dans le règlement du PLU.

Pour mémoire, le quai sud peut accueillir indistinctement le ramendage des chaluts, les engins de manutention des marchandises, les produits (graviers, ferrailles) destinés aux caboteurs, des manifestations festives (voiles de travail, nuit des soudeurs ...)

Pour ce qui est de l'économie des ressources marines (pêche professionnelle et conchyliculture)

Elle n'est abordée que dans le chapitre L'agriculture :

➡ Orientation 11 : Prendre en compte les besoins des activités de pêche, essentiellement au départ du port de Granville.

La formule « prendre en compte » (p. 30) paraît bien faible, surtout en regard de « conforter », employé dans la problématique de l'économie touristique. En effet, la pêche professionnelle, ou plus exactement les pêches, se trouvent en état de déséquilibre permanent et la perpétuation de leur activité suppose un accompagnement fort et à long terme.

Pour la conchyliculture, le PADD est aussi peu entreprenant en affichant une orientation « dans la mesure du possible » :

➡ Orientation 8 : Assurer le maintien et le fonctionnement des zones conchylicoles du territoire, dans la mesure du possible [Bricqueville-sur-Mer et Bréville-sur-Mer].

D'une manière générale, on doit regretter que le document Diagnostic territorial version du 4 juin 2021 ne comporte aucune information sur la pêche professionnelle ni sur la conchyliculture. A l'exception d'un tableau récapitulatif succinct qui ne permet pas de comprendre la structure de l'économie de la pêche, articulée en trois principales activités (caseyeurs de moins de 12 m., navires employant des arts traïnants (chaluts, dragues) sur une ou deux marées, en général moins de 15 m. et navires pêchant au large (chalut bœuf le plus souvent). Chacun de ces trois types de pêche présente une problématique et une évolution spécifiques qu'il convient d'aborder particulièrement.

De plus, les chiffres de débarque qui sont donnés sont ceux des produits passant par la criée et débarqués par 142 navires en 2021 et non pas ceux de la flottille de pêche du port de Granville, estimée à 52 navires.

Pêche et ressources de la mer

- Le port de Granville : 1er port coquillier de France en tonnage (en 2015, 9 940 tonnes de poissons et coquillages ont été débarqués pour un montant total de 17,5 millions d'euros, en augmentation, 11 145 tonnes en 2018 pour un chiffre d'affaires de 21,5 millions).
- Des espèces emblématiques (dont certaines bénéficiant d'un Indication Géographique Protégée - IGP) : bulots, homards de Chausey, pétoncles et coquilles Saint-Jacques.
- 1 usine de transformation : Granvilmer.
- 52 navires.
- 200 marins.
- Conchyliculture : 41 exploitants pour 200 emplois en équivalent temps plein soit 11 millions d'euros de chiffre d'affaires.
- 650 tonnes d'huîtres produites par an en 2015.
- 5 600 tonnes de moules de bouchot produites par an en 2015.
- 350 tonnes de palourdes produites par an.

Un oubli regrettable : la vaste zone conchylicole de Chausey. La carte de la page 33 laisse à penser que, pour les auteurs du projet de PADD, la conchyliculture existe seulement à terre et non pas aussi et surtout sur l'estran. La conchyliculture est une activité qui occupe le Domaine public maritime des communes littorales de GTM : Granville, Donville, Bréville, Coudeville, Bréhal et Bricqueville. De plus, des établissements terrestres directement liés à la conchyliculture sont situés à Bréville (Granvilmer) et à Bricqueville (Chausey coquillages, Ouest Coquillages, Normandie coquillages... par exemple)

L'article L153-1 dispose que « Le plan local d'urbanisme couvre l'intégralité du territoire. » Le Domaine public maritime, étant partie du territoire communal, il doit être pris en compte dans le PLU, ce qui n'est pas explicite dans les documents que nous avons pu consulter

En conséquence, la carte de la p. 33 doit être révisée.

Pour ce qui concerne la pêche professionnelle, l'APPG estime que le PLUI doit également s'attacher à répondre aux préoccupations suivantes :

- Équiper le quai sud pour la manutention de tous types de marchandises, à l'export comme à l'import
- Poser une voie ferrée portuaire pour connecter le port au réseau ferré national
- Recruter un ou une commercial-e pour trouver de nouveaux marchés de cabotage
- Aménager les espaces pour une bonne gestion des appareils de pêche
- Réhabiliter la criée

Pour ce qui est de l'économie de la plaisance et du nautisme :

Le projet de PADD expose :

- ➡ Orientation 1 : Assurer la pérennité du port de plaisance et permettre son développement.

Pérennité et développement de la plaisance ce sont donc les maîtres mots de la politique d'aménagement exprimée par le PADD.

À l'appui de cette orientation générale, on s'attendait à trouver dans les documents diagnostiques un état des lieux de la plaisance. Hélas, il n'en est rien. On ne sait donc pas, d'une part, quelles sont les parties du territoire concerné par l'activité économique de la plaisance nez, d'autre part, ce qui est entendu par le mot plaisance. En particulier les activités de nautisme sont-elles incluses dans la plaisance ?

A Granville, les navires de plaisance sont nombreux :

- 1000 dans le bassin du Hétel,
- 183 stationnent dans l'avant-port,
- 192 dans la ZMEL des îles Chausey,
- 500 (?) navires sont clients des Ports à sec Saint-Nicolas et STL Nautisme,
- Un nombre non mesuré de bateaux sur remorques venant de tout le pays granvillais laissent leurs remorques Place de la Fontaine Bedeau.

La pratique de la plaisance s'exerce à plusieurs niveaux : utilisation de son propre navire, location, école de voile.

C'est qu'en effet, le CRNG et son bassin d'évolution de 19 hectares, qui ne sont pas sur le domaine

portuaire géré par le Département, est un remarquable établissement labellisé Qualité tourisme. Situé également à Jullouville, il met à disposition 220 « unités de navigation ».

Le PLUI doit pérenniser le CRNG non seulement pour son intérêt économique intrinsèque, mais aussi pour sa contribution à l'attractivité du territoire granvillais.

Pour ce qui est de l'économie de la plaisance elle-même, L'APPG affirme qu'il n'est nul besoin d'étendre son emprise territoriale, ce qui ne pourrait d'ailleurs être fait qu'au détriment de la ville, du patrimoine naturel ou du nautisme.

L'APPG demande que le PLUI ait pour ambition de :

- Contenir la plaisance dans l'emprise actuelle du bassin du Hével,
- Revoir l'aménagement de ce bassin pour répondre aux besoins actuels de la plaisance,
- Inclure le CRNG dans la stratégie portuaire,
- Intégrer les attelages de bateaux sur remorque dans l'enceinte du domaine portuaire,
- Aménager un meilleur dispositif de mise à l'eau des unités de plaisance des ports à sec.

Pour ce qui est de la construction et la réparation navales :

Cette activité économique est indispensable à toutes celles qui utilisent des bateaux. Elle est en outre porteuse d'emplois hautement qualifiés, ce qui est particulièrement intéressant.

Les terrains occupés par ces activités sont actuellement insuffisants. Pour autant, faut-il les regrouper en un seul espace ou prévoir deux pôles de construction et réparation navales ?

L'APPG souhaite en particulier que la forme de radoub, élément important du patrimoine maritime, soit remise en service, faute de quoi, les gros bateaux, dont le Marité, devront aller caréner dans d'autres ports.

Pour ce qui est de la pêche amateur (pêche à pied principalement)

Toutes les communes littorales de GTM offrent une très importante occasion d'un loisir, la pêche à pied, pratiqué aussi bien par les habitants de GTM, des territoires avoisinants et les touristes. Cette activité, qui est marqueur fort de l'identité du territoire de GTM, est absente du diagnostic comme du PADD.

Il y a là un oubli qu'il est indispensable de combler.

Pour ce qui est du changement du climat :

L'article L.151-5 du code de l'urbanisme dispose que « *Lorsque le territoire du plan local d'urbanisme intercommunal comprend au moins une commune exposée au recul du trait de côte, les orientations générales mentionnées aux 1° et 2° du présent article prennent en compte l'adaptation ... des espaces urbanisés exposés à ce recul.* ». D'après les documents disponibles sur les sites de l'État, les communes de Carolles, Jullouville, Saint-Pair, Granville, Donville, Bréville, Bréhal, Coudeville, Bricqueville sont exposées au recul du trait de côte ou au péril de submersion marine. Or, le PLUI ne semble pas prendre en compte ce risque alors que la Communauté de commune élabore par ailleurs un plan climat et exerce la compétence GEMAPI (Gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations).

L'adaptation des ports de Granville à ce risque avéré est primordiale. Le PLUI doit en traiter, ce qui n'est pas le cas dans le projet actuel qui pourtant y consacre un chapitre du rapport de présentation (en particulier, pour le port de Granville, p. 150).

Il n'est pas acceptable de différer plus longtemps l'identification des opérations à mener pour faire face aux risques de submersion marine.

Pour ce qui est des logements :

33490 logements ont été comptabilisés en 2018 sur le territoire de GTM, dont 2700 résidences principales (65%), 9470 résidences secondaires (28%) et 2330 logements vacants (7%).

Le projet de PADD comptabilise 44 464 habitants en 2016 qui occupent 21 700 résidences principales, soit 2,05 habitants par logement.

Pour satisfaire au logement des 5 536 nouveaux habitants espérés par le PADD, pour autant que cette espérance ne soit pas déraisonnable, et sur la base de 2,05 habitants par logement, 2 700 logements seraient nécessaires. L'occupation des 2 330 logements vacants permettrait de répondre à la demande à hauteur de 86% sans qu'il soit besoin d'artificialiser de nouvelles terres. Une étude fine des friches et espaces vacants dans les zones déjà urbanisées et une estimation plus raisonnable des besoins à couvrir éviterait d'artificialiser des terres.

Granville, le 6 juin 2022

A handwritten signature in blue ink, consisting of several overlapping, slanted lines that form a stylized, somewhat abstract shape.

Pour l'APPG,
Jean-François Seguin