



Association pour la
Promotion des
Ports de
Granville

Critique du Bilan des ports de Granville pour 2021 publié par la SPL Les ports de la Manche

Le Bilan des ports de Granville publié par la SPL des ports de la Manche a certes le mérite d'exister

(suivre le lien <https://www.manche.fr/conseil-departemental/espace-presse-details.aspx?card=17176335>)

mais il présente plusieurs défauts dont trois sont bien embarrassants

Le manque de profondeur de vue : sur tous les aspects, ce bilan ne compare la situation 2021 qu'à celle de 2020 ou, au mieux, celle de 2019. Il ne permet donc pas d'estimer les évolutions de fond. Pourtant, dans les archives transmises par la Chambre de commerce figurent au moins les bilans des ports depuis 2009, qui sont par ailleurs accessibles sur internet.

La confusion des sujets : la SPL dit, par exemple, que ce bilan traite des activités du port de pêche. C'est inexact, il traite en fait des activités de la criée, où débarquent les pêches de 142 navires qui ne viennent pas tous, loin de là, de Granville. En revanche, rien sur le nombre de navires de pêche du port de Granville. De même, à propos du port de plaisance, il n'est question du bassin du Hérel. Pas un mot sur la réorganisation des mouillages dans l'avant-port. Il n'est en outre question que des « visiteurs » du bassin de Hérel mais pas des yachts résidents, ni de leur liste d'attente, sujet pourtant mis en avant par le Département pour tenter de justifier l'extension de ce bassin.

Les non-dits : la SPL ne fait aucun bilan de l'état des infrastructures portuaires, dont elle se préoccupe pourtant en provisionnant 20 000€ pour réaliser en 2022 une expertise que l'APPG a déjà publiée en 2020 ! Pas un mot sur la mise à mort du cabotage, si ce n'est sous forme d'un acronyme obscur : « *déclassement de la Zone ISPS* » Qui sait que ISPS veut dire International Ship and Port Security, qui en français signifie Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires ?

Enfin, on peut déplorer l'absence totale de l'activité des chantiers navals dans ce bilan. Cette activité portuaire génératrice d'emplois est pourtant bien présente et indispensable à toutes les activités maritimes et portuaires.

Non, décidément, ce bilan, présenté le 2 février par Damien Pillon, président de la SPL, ne rassure pas sur la capacité de la SPL de se doter des bons outils pour assurer une bonne gestion des ports de Granville/

Que peut-on malgré tout tirer comme enseignements de ce maigre bilan ?

Pour mieux lire ce bilan de la SPL, les bilans de la CCI publiés depuis 2009 ont été utilisés.

Trafic passager Chausey : il y aurait eu en 2021 172 000 passagers. Cette même année, un comité de pilotage a été mis en place par Communauté de communes Granville Terre et mer. Ce comité de pilotage, présidé par Gérard Dieudonné, devait répondre aux questions posées par la sur-fréquentation touristique de l'archipel.

En fait, la bride est lâchée : l'évolution du nombre de passagers transportés entre Granville et Chausey montre bien que, loin de maîtriser la fréquentation, les autorités la laissent galoper : l'augmentation est de 30% en 20 ans. L'expression « *renouer avec les années ante covid* » est, au mieux, une erreur.

Nombre de passagers à l'aller et au retour

1995	2000	2005	2010	2015	2020	2021
120 000	128 000	139 000	130 000	152 000	154 000	172 000

Le non-dit de cette partie du bilan est le trafic passagers assuré par les « Navires à utilisation commerciale », ou NUC, tels le Marité, la Bisquine, le Charles Marie, le Courrier des îles et plusieurs canots semi-rigides. Pourtant, ces navires occupent une place de plus en plus importante dans le bassin à flot et sont pris en compte, semble-t-il, dans les intentions du Département.

Cabotage

Pour ce qui est du fret hors Jersey, C'est la plus totale Bérézina. Il est écrit « *A noter, la vente de la chargeuse à gravier qui signifie la fin d'une période d'exportation qui aura duré plusieurs décennies. Aucune escale en 2021, ce qui se traduit par un déclassement de la Zone ISPS début 2022.* »

La vente de la chargeuse à gravier a été très discrète ! Si l'on ajoute le déclassement de la Zone ISPS et l'arrachage de la voie ferrée portuaire, 2021 aura été l'année de l'enterrement du cabotage.

Le cabotage avec Jersey a subi une baisse de 23% par rapport à 2020 (2020 : 13583 T pour 165 escales ; 2021 ; 10463 T pour 117 escales). Mais sur 5 ans, la progression est de près de 390%. Espérons que cette embellie se poursuivra en dépit de l'ouverture de la ligne de cabotage Saint-Malo – Jersey.

Cabotage Granville-Jersey en nombre de rotations et tonnage

année	2010	2015	2020	2021
Nb rotations	44	49	165	117
Tonnage		3616	13 583	10 463

Il est rageant d'apprendre qu'au moment même de la publication du bilan de la SPL, qui affiche l'arrêt de mort du cabotage à Granville, on apprend qu'une ligne de cabotage s'ouvre entre Saint-Malo et Jersey : un navire de 800 tonnes effectuera désormais au moins une rotation hebdomadaire, grâce à laquelle des entreprises normandes pourront reprendre leurs exportations vers Jersey.

Depuis 1996, l'APPG s'oppose de toutes ses forces à la mise à mort du cabotage à Granville. Cette bataille semble bien momentanément perdue mais nous ne désarmons pas pour autant.

Le retour du cabotage à Granville reste un enjeu crucial !

Pêche

2021 est présentée comme une bonne année : +32% en tonnage et + 44% en chiffre d'affaires par rapport à 2020. L'année du Brexit aura été donc une bonne année pour la pêche à Granville ??!!!

Mais les données du bilan se rapportent à l'activité de la criée. Qu'en est-il du port de pêche lui-même ? Le bilan n'en dit pas grand-chose (rien même).

On en est donc réduit à des conjectures à partir des bilans produits par la Chambre de commerce

année	2010	2015	2020	2021
Nb navires	60	52		
Nb Marins	220	200		

Autant dire que les responsables des ports ne portent que peu d'attention à la pêche granvillaise, à cette pêche qui habite le bassin à flot et procure directement de l'emploi à 200 personnes.

Le bilan de 2009 donnait une information bien intéressante sur la flotte de pêche de Granville :

59 unités et 220 hommes embarqués

- 6 chalutiers polyvalents de plus de 16 m.
- 18 chalutiers polyvalents de 12 à 16 m.
- 4 chalutiers polyvalents de 10 à 12 m.
- 19 caseyeurs bulotiers.
- 12 caseyeurs crustacés.

Mais il est vrai que le flou et le fumeux est le terreau idéal d'une gestion opaque.

Autre navrant non-dit : le bilan ne donne aucune information sur la débarque des produits des élevages marins dans Chausey (moules, huîtres, palourdes). Il s'agit pourtant bien d'activités maritimes qui sont exercées, au moins en partie, par des Granvillais. Seraient-ils invisibles ?

Les plus anciens bilans accessibles sur internet datent de 2009. Pourtant, il est difficile, surtout en matière de pêche, de faire une rétrospective des activités. Les informations relatives à la pêche sont, année après année, moins nombreuses. Il arrive aussi qu'il est difficile de les comparer

Il est toutefois possible de comparer 2010 à 2021

Tonnages débarqués

Prises	2010 en tonnes	2021 en tonnes
Coquilles St Jacques	1 480	3251
Bulots	2 934	2 027
Venus		1 000
Olivettes	2 688	1 000
Amandes de mer	1 952	1 288
Praires	378	373
Total Coquillages	9644	8874
Crustacés	346	283
Poissons	1 780	721
Céphalopodes	640	233
Total hors coquillages	2766	1237
Total débarque	12410	10110

Valeur débarquée

	2010 en millions d'€	2021 en millions d'€
Coquilles St Jacques	3,003	6,218
Bulots	5,177	5,180
Venus		1,000
Olivettes	1,647	1,000
Praires	1,688	1,766
Total Coquillages	12,505	16,880
Crustacés	1,234	1,334
Poissons	3,816	2,336
Céphalopodes	1,624	1,165
Total hors coquillages	6,674	4,775
Total débarque	19,179	21,655

D'après ces données, hélas très insuffisantes, la criée Granville est de plus en plus focalisée sur les coquillages. Ils représentaient 77% des tonnages débarqués en 2010 contre 88% aujourd'hui. En valeur, les coquillages représentaient 65% de la valeur totale des débarques en 2010. En 2021, ils représentent « seulement » 78%.

La coquille Saint-Jacques en est le moteur et a vu multipliés par 6 ses tonnages débarqués en 2010. Ce superbe bivalve représente à lui tout seul 88% du tonnage total débarqué mais seulement 29% de la valeur débarquée.

Les débarques de bulot s'amenuisent : 2 900 tonnes en 2010, 2 400 tonnes en 2015 et 2 000 tonnes en 2021. Cependant, leur valeur en 2021 est la même qu'en 2010.

Les débarques de praires restent stables mais à un faible niveau : 378 tonnes en 2010, 304 tonnes en 2015 et 373 tonnes en 2021. Leur valeur reste stable elle aussi.

Les tonnages débarqués cumulés des crustacés, céphalopodes (seiches et encornets) et poissons ne sont plus qu'une petite moitié de ce qu'ils étaient en 2010.

Il serait nécessaire d'étudier des séries plus longues de bilans pour mieux percevoir, et peut-être comprendre, les évolutions de la pêche à Granville et surtout de disposer de données relatives aux navires granvillais

Plaisance

Le bilan ne s'intéresse en fait pas à une donnée pourtant au centre des préoccupations du Département : les navires de propriétaires d'anneaux. Rien sur le fantasme de la liste d'attente, sorte d'Arlésienne du Hérél : tout le monde et parle mais nul ne la voit.

Ne sont disponibles que des données sur les navires de passage.

Année	Nb d'escales	Durée moyenne des escales (jours)	Nb de jours d'escales
2009	3153	3	9459
2012	2317	2,8	6488
2015	2459	2,77	6811
2019	2483	3,74	9286
2021	2420	2,47	5977

Cette prise de recul rapide montre que, d'une part, le niveau d'activité de la plaisance (rapporté aux escales) est très fluctuant et, d'autre part, que l'économie de la plaisance est tributaire de circonstances extérieures (ici la covid) qui peuvent l'impacter gravement.

En revanche, aucune donnée ne concerne l'activité des ports à sec ni des bateaux sur remorques, en particulier lorsqu'ils utilisent les aménagements et équipements du port de plaisance pour les mises à l'eau et les retours à terre. Et c'est bien dommage !

Investissements

Dans une interview publiée par La Manche Libre du 5 février 2022, Damien Pillon, président de la SPL des ports de la Manche affirme : « On n'abandonne pas le port de Granville ». Comme s'il fallait dissiper un malentendu, comme si nous avions cru un instant que la SPL et le Département allaient abandonner les ports de Granville !

Le Bilan 2021 annonce effectivement plusieurs dépenses prévues en 2022, baptisées investissements, ce qu'elles ne sont pas toutes.

De quoi s'agit-il ? (sont indiquées (g) les dépenses de gestion et (i) les dépenses d'investissement)

- Pour ce qui concerne la plaisance, il est prévu d'engager 940 000 €, dont certains sont liés à la gestion (g) et d'autres à des investissements (i). Les intitulés sont parfois peu explicites : Dragage Hérél (g), parking (i), modification station de carburant plaisance (i), aire de carénage (i), réfection du terre-plein (i), réorganisation BDP (i), maintenance élévateur(g), informatique(g), diagnostic digues Hérél(g), diagnostic port propre(g)
- Pour ce qui concerne la pêche on prévoit d'engager 848 000€ pour : Station avitaillement carburant (i), semi-remorque et camion (i), installation frigorifique criée (i), chariot élévateur (i), emballages-RFID (g), clients légers salle des ventes (?), évaporateur machine à glace (i), 2 potences (i), point de pesée (i), réorganisation réfectoire (g)
- Pour ce qui concerne le commerce on prévoit d'engager 80 000€ pour : Barrières automatiques (i), treuil câble pour manutention (g), réorganisation atelier (g), grue Mantsinen (i)

Il convient de préciser qu'une règle comptable impose que l'équilibre entre recettes et dépenses soit réalisé pour chacun des ports : il n'est pas autorisé de financer, par exemple, des travaux dans le port de plaisance avec des recettes issues du port de commerce.

Il serait donc utile de savoir quelles sont les budgets de chacun des trois ports, ce qui a été parfois fait par la Chambre de commerce lorsqu'elle était en charge de la gestion de l'outil portuaire.

Ainsi, le budget primitif 2018 peut être résumé comme suit :

	Produits	Charges	Résultat
Commerce	972 000	1 041 000	-98 000
Pêche	2 087 000	2 173 000	-86 000
Plaisance	1 974 000	1 899 000	+75 000

En comparaison, la SPL annonce ses projets d'investissement pour 2022 à Granville :

- Commerce : 80 000 €
- Pêche : 848 000 €
- Plaisance 940 000 €

En termes budgétaires, l'équilibre entre les trois ports de Granville (commerce, pêche et plaisance) a évolué au détriment du commerce (le cabotage étant aujourd'hui laissé pour mort) pour donner la primauté à la plaisance.

Un petit tableau de l'importance budgétaire respective des trois activités portuaires résume cette évolution

	2018	2022
Commerce	20%	5%
Pêche	42%	45%
Plaisance	38%	50%

Un long chemin semble donc encore à parcourir avant que le bilan des ports devienne ce qu'il devrait être, un des outils de la stratégie portuaire de Granville. Nous le regrettons.

Pour l'APPG,
Jean-François Seguin,
président

Le 11 février 2022