



Le Courrier des ports

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

Avril 2021 - Numéro spécial

Pour l'avenir des ports de Granville

Manifeste de l'APPG

L'APPG a été créée, en 1996, dans l'ambition de promouvoir les ports, c'est-à-dire de se projeter dans l'avenir et non pas de protéger une « chère vieille chose ». En vingt-cinq ans de mobilisation, nous avons appris que le monde n'était pas immuable. Les bonnes décisions anticipent les évolutions environnementales, économiques et sociales. Elles se focalisent sur une situation sans cesse changeante.

Ce manifeste est la première contribution de l'APPG au débat public sur l'avenir des ports que la loi impose au Conseil départemental. En prélude à ce débat, la question n'est pas de savoir si nous sommes pour ou contre le projet du Département, mais celle de dessiner, à l'échelle du territoire granvillais et en associant le public le plus large, les ports que nous serons fiers de léguer à nos enfants.

Une économie diversifiée pour s'adapter aux évolutions

Les ports de Granville nous ont habitués à l'excellence : premier port morutier de France au XVIII^e siècle, premier port charbonnier après-guerre, premier port coquiller aujourd'hui, CRNG première école de voile de France en 2018. Cette excellence est celle de l'une ou l'autre des activités (pêche, fret, plaisance) selon le contexte, la situation globale.

L'économie du territoire granvillais dépend pour une large part de la dynamique portuaire, dont il serait bien présomptueux de prédire les évolutions. Pour Éric Foucher, chercheur de l'Ifremer, affirmer avec certitude à quoi ressemblera la pêche dans la Manche d'ici cinquante ans, du fait du changement climatique, est un exercice de science-fiction. « *Les espèces peuvent bouger, mais aussi s'adapter au nouvel environnement local. [...] Personne ne sait comment les espèces, mais aussi les sociétés évolueront. Les pêcheurs ont aussi une grande capacité d'adaptation.* »

Préserver durablement l'économie portuaire, c'est prendre le même soin de la pêche, du cabotage, de la plaisance et du transport de passagers maritimes ; c'est maintenir ouvertes leurs possibles réponses aux évolutions naturelles, économiques et sociales. C'est en un mot adopter le principe d'un développement durable, contrairement aux choix de la CCI de Granville, qui estime depuis 1995 que le fret maritime ne présente pas d'intérêt, « *le port ne possédant pas de possibilité de crois-*

sance véritable, puisque situé en centre-ville ». Les infrastructures du cabotage sont toujours là, en particulier le quai d'Orléans et le quai sud, pour peu qu'on ne les livre pas aux promoteurs immobiliers voraces.

Non, le cabotage n'est pas une activité sale ! Non, la pêche ne sent pas mauvais. Par contre, les passagers maritimes polluent sans le savoir les eaux de Chausey, et les plaisanciers ne gèrent pas tous correctement leurs eaux grises et noires.

L'orientation prise par le Département, que nous récusons absolument, conduit à envisager pour le territoire granvillais une économie vouée au « tout-tourisme ». Une telle mono-économie est fragile, la période actuelle l'atteste.

Pour la CCI, qui n'est plus en charge des ports, il n'y a pas d'économie sans croissance et il n'y a pas de croissance sans extension. Ce dogme, dévorateur de ressources et d'espace, est aujourd'hui obsolète. À l'heure de la transition écologique, la gestion économe de l'espace n'est plus un règlement, mais un principe d'action.

Des espaces partagés ou à partager existent : lorsque le commerce de gravier n'occupe pas le quai sud, les pêcheurs peuvent y ramener leurs chaluts. Les pontons qui sont au feu vert pourraient aussi être partagés lorsque les vedettes n'assurent pas de traversées, particulièrement en hiver ; cela permettrait aux caseyeurs d'enchaîner à moindre fatigue deux marées consécutives. Sur le port, trop de bâtiments sont sous-utilisés ou servent de dépôt d'encombrants.

« Il faut être absolument moderne »

Depuis vingt-cinq ans, le Département, la CCI et les municipalités successives ne parviennent pas à dessiner un projet portuaire solide. Le monde a changé. Il n'est plus possible de faire comme autrefois.

Pratiquer la plaisance, ce n'est plus acheter son bateau à soi, louer son anneau à l'année dans le port, et sortir le moins souvent possible. La pratique de la plaisance, c'est aujourd'hui aussi louer un bateau entre amis, avec ou sans skipper. C'est embarquer sur un navire à utilisation commerciale (NUC) ou sur un des nombreux vieux gréements convertis à la croisière de courte ou moyenne durée. Il faut inscrire ces nouvelles pratiques de la plaisance dans le dessin de l'avenir des ports.

Il faut anticiper les perspectives économiques. Par exemple associer le lycée professionnel de Granville au développement des savoir-faire nécessaires aux chantiers navals. Il n'est pas normal que le Marité doive aller caréner à Lorient.

Être du passé, c'est tout faire pour échapper à la réglementation, en particulier environnementale. Être moderne, c'est anticiper les enjeux environnementaux et mettre en place les moyens d'une économie maritime respectueuse de l'environnement. C'est déjà ce que font nombre de pêcheurs et conchyliculteurs. Les gestionnaires du domaine portuaire ont le devoir de s'y mettre eux aussi.

Si les infrastructures sont là, prêtes à accueillir l'innovation portuaire, il manque encore et depuis vingt-cinq ans, la volonté de démarcher les acteurs économiques qui pourraient venir à Granville. C'est pourtant ce que font tous les ports de France. Il n'y a qu'à Granville que la promotion du port ne concerne que la plaisance !

Un port dans ses territoires

Le front urbain qui borde les ports est de moins en moins granvillais. Plus un pêcheur ne vit là. Ces immeubles, résidences secondaires ou touristiques, renforcent la fracture entre la ville et le port, ce port qui est pourtant l'âme de la ville, ce port dont tous les habitants du territoire granvillais sont les « usagers ».

L'avenir des ports de Granville n'est pas dans la seule économie touristique. Les ports de Granville sont la clé de voûte de la cohérence territoriale, de l'urbanisme du territoire granvillais. Granville est un port continental, une centralité urbaine. C'est aussi un port insulaire, et Chausey, relié au continent normand par les navettes et par des centaines de mouillages, est aussi familier aux Granvillais que le Plat-Gousset.

Granville n'est pas au bout du monde, il en est un des centres (la Compagnie générale transatlantique n'est-elle pas née ici ?). Granville est connecté au reste du continent par l'autoroute des Estuaires, qui permet d'aller de Belgique en Espagne sans passer par Paris ni quitter l'autoroute. En 2022, une « autoroute ferroviaire » reliera Cherbourg à Bayonne. Folligny et Argentan retrouveront alors leur fonction de nœud ferroviaire et généreront un flux ferroviaire dont les effets se feront sentir à Granville, pour peu qu'on sache en tirer parti.

Il faut penser l'économie portuaire comme un système de filières et non plus comme une mosaïque de métiers.

La filière pêche s'inscrit aussi dans un vaste espace. Les navires de pêche de Granville travaillent non seulement dans la baie de Granville, mais également bien au-delà. La filière pêche, c'est aussi la criée où les apports débarquent de navires venant de Saint-Malo, de Cancale, de Saint-Brieuc, de Jersey, de Blainville. La filière pêche, c'est aussi Logimer, implantée à Bréville; c'est aussi le réseau des mareyeurs et des acheteurs. La filière pêche a besoin de chantiers navals, d'aménagements pour la gestion de ses appareils.

La filière plaisance, ce n'est pas seulement le Hérel et les mouillages de l'avant-port, ce sont aussi les mouillages du Sound et dans l'archipel de Chausey; ce sont aussi les chantiers navals, ce sont les liens nautiques avec les mers et les océans. Le CRNG en fait aussi partie: c'est là que sont éduqués à la voile les enfants granvillais, ceux des classes de mer et tous ceux qui sont attirés par ce sport. Il n'est pas question d'amputer le site du CRNG.

Un port en vert et bleu

Demain, nous devons être respectueux de l'environnement. Fini d'envoyer les boues de dragage vers le Loup ou de les entasser au pied de la digue du Hérel. Bien gérer les boues et autres vases, c'est d'abord éviter d'en produire, ne pas étendre l'emprise portuaire sur les milieux naturels. C'est valoriser les sédiments extraits sous forme de couche de fondation de routes, de remblais techniques, de renforcement de cordons dunaires, de confortement de digue, de reconstitution de sols, d'utilisation agricole, ou de ré-ensablement de plages... Il serait possible d'assurer la bonne gestion des boues de dragage en s'inspirant de la démarche du schéma de référence des dragages dans le Finistère.

Respecter l'environnement, c'est aussi ne pas artificialiser des terres naturelles, l'estran en l'occurrence. À proximité immédiate des bassins de Hérel vivent de discrets animaux, les hermines, qui sont rares sur les côtes de France. Sachons nous montrer bons voisins et ne pas venir bouleverser leur milieu de vie.

Soyons bons voisins aussi parce que le milieu naturel est aussi la ressource des pêcheurs et des conchyliculteurs. Si les eaux marines et les fonds marins n'étaient pas aussi riches en plancton, en espèces animales et végétales, la pêche ne serait pas une activité économique aussi importante. Et pourtant, nous avons beaucoup d'efforts à faire pour que ces eaux et ces fonds marins soient à nouveau salubres. Trop souvent, la baignade, la pêche à pied ou la vente de coquillages sont interdites parce que les eaux n'ont pas la qualité requise, parce que les eaux de Chausey sont polluées par un trop-plein de tourisme, parce que les rivières déversent dans la mer autre chose que de l'eau propre, parce que

les eaux sont si chargées en particules qu'elles étouffent la faune et la flore.

Dans le port lui-même, nous devons régler, enfin, la question de la pollution des sols du quai sud, de prendre en charge correctement les eaux issues des carénages ou de la vidange des eaux noires et des eaux grises des navires.

Penser environnement, c'est aussi anticiper les effets du changement climatique, qu'il s'agisse de la montée des eaux qui noieraient la ville basse, ou de l'augmentation de la fréquence et de la violence des accidents climatiques, tempêtes ou crues. Ces préoccupations sont du ressort de Granville Terre et Mer dans le cadre de sa compétence dite Gemapi. Que préparent donc les autorités publiques, Ville, Communauté de communes et Département, responsables de cette grave question? Pourquoi le public du territoire granvillais n'est-il pas invité à participer au dessin du port du futur, d'un port en harmonie avec son environnement?

Le patrimoine naturel et culturel est une ressource

Comme beaucoup de villes portuaires, mais peut-être plus que bien d'autres, Granville recèle un patrimoine maritime, naturel et culturel, exceptionnel.

Chausey tient une place particulière dans ce patrimoine. L'archipel offre une remarquable collection de milieux et d'espèces, dont beaucoup sont protégées, ce qui vaut à Chausey le label Natura 2000. Chausey est aussi un haut lieu de l'archéologie et on y trouve des témoins fort anciens de l'histoire humaine: des outils taillés par Néandertal, des silex taillés, un dolmen... L'histoire plus récente nous a légué là le phare, le fort, le sémaphore, la cale, Château-Renault...

Le port continental de Granville est riche en monuments protégés autant qu'en témoins plus modestes d'un passé maritime qui couvre tous les aspects de notre histoire maritime: la cale de radoub, la grande jetée et son corps de garde, le solide hangar du canot de sauvetage, le four à boulets, la pêcherie Cavey, les bunkers de la dernière guerre, le cimetière Notre-Dame... Tous ces éléments pourraient être autant de pages d'une magnifique «encyclopédie de la mer» à l'échelle de la ville, implantée partout où la mémoire raconte notre riche histoire. Pour peu qu'on s'en donne les moyens, cette «encyclopédie de la mer» contribuerait à l'attractivité de Granville sans amoindrir la valeur de son patrimoine.

Ce patrimoine et tous les éléments qui le composent sont une ressource pour l'économie du territoire granvillais (la remise en service de la cale de radoub en serait un bel exemple). Il faut donc en user avec respect et précaution pour qu'il ne perde pas son pouvoir d'attraction. Il est en particulier urgent et crucial de déterminer quelle est la capacité d'accueil de Chausey pour – enfin – réguler, et non pas subir, les flots touristiques qui

mettent en péril ses exceptionnelles qualités.

Le patrimoine naturel de la baie de Granville est la ressource de l'économie de la filière pêche. Ce n'est pas un stock stable, immuable, dans lequel on pourrait prélever toujours autant, toujours plus. Cette ressource doit être gérée, ne serait-ce que parce que le changement climatique l'impacte directement, en diminuant certaines espèces ou en faisant migrer d'autres espèces vers la baie de Granville. En tout état de cause, pour que l'effort de pêche puisse s'ajuster à la capacité de la ressource naturelle, des efforts ont été faits par exemple en ensemençant les eaux avec des coquilles Saint-Jacques juvéniles. D'autres efforts peuvent être faits pour d'autres espèces.

Pour accompagner cette bonne gestion de la ressource marine, les ports pourraient accueillir, d'une manière ou d'une autre, une station de l'Ifremer qui fournirait les données scientifiques utiles aux organisations de pêcheurs.

Une gestion démocratique des ports

Les ports de Granville sont un pilier de l'économie et l'âme du territoire granvillais. Chacun, chacune est en réalité usager des ports. Il est donc normal que nous participions tous à sa gestion et à la définition des investissements à faire.

Mauvaise habitude a été prise de gérer les ports en toute opacité sans se soucier toujours des besoins du territoire granvillais, ce qui génère le soupçon d'une mauvaise gestion.

«Chacun a le droit de vivre dans un environnement propre à assurer sa santé et son bien-être et le devoir de protéger et d'améliorer l'environnement dans l'intérêt des générations présentes et futures.» C'est pourquoi «les citoyens doivent avoir accès à l'information, être habilités à participer au processus décisionnel».

C'est ce qui doit être mis en place à Granville par un dispositif non pas éparpillé, dilué dans les différents «comités de quartier», mais dans une instance ad hoc, lieu de débats et d'échanges où tout serait mis sur la table, en particulier le vrai bilan des différents ports.

**

En résumé, l'avenir des ports de Granville est un enjeu trop important pour le laisser enfermé dans des faux-semblants, des petits arrangements négociés en catimini. Depuis l'origine, nous demandons qu'un débat public sincère éclaire les réflexions du Département, de la Communauté de communes, de la Ville. Le public a le droit de participer aux décisions publiques qui le concernent tout comme il a la responsabilité de léguer une économie portuaire robuste aux générations futures. Le débat public tel que le prévoit le code de l'environnement en est le meilleur garant.

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](#)