



**Association pour la
Promotion des
Ports de
Granville**

Présents : Gilles Ménard, Maire de Granville, Stéphane Sorre président de Granville Terre et Mer, Hervé Bougon, Vice-Président de Granville Terre et Mer, Françoise de Lignac (Amis de l'Anse de Hérel), Catherine Devos (Vie et Mémoire du vieux Granville), Alain Cabos (Un avenir avec les Saint Pairs), qui avait pouvoir de Marcel Jacquot (Agissons pour le climat GTM), Pierre Hédouin (Strand Hugg), Alain Millien (Manche Nature), Daniel Mouton (Collectif de défense des axes ferroviaires sud-Normandie), Jean-François Seguin (APPG)

En introduction, les associations remercient les élus présents de la rapidité de leur réponse à notre demande d'audience, qui contrastait singulièrement avec le silence obstiné de Jean Morin, président du Conseil Départemental de la Manche, à qui une demande d'audience avait été adressée le 14 mars 2023.

La première question posée portait sur les projets d'extension portuaire et d'aménagement de la rue des îles, portés par le département de la Manche. Gilles Ménard et Stéphane Sorre ont rapporté que lors de la réunion de la coordination portuaire du 24 mai 2023, Jean Morin aurait annoncé que le Conseil départemental renonçait à son projet d'extension portuaire comme au projet porté par la SAS Port Granville. Depuis, un communiqué du Département daté du 4 août officialise cet abandon, explicite pour l'aménagement de la rue des Isles et implicite pour l'extension portuaire.

Par ailleurs, nous avons été informés que le Département prévoyait un projet de modernisation des ports de Granville, projet composé de 18 briques (et de broc ?) Concernant divers sujets portuaires. Parmi ces « briques » figurent les digues du bassin du Hérel, en particulier la digue secondaire, dont l'état semble bien préoccupant : il serait question de la déconstruire pour la reconstruire ailleurs (où ?), d'ici 10 à 15 ans.

Les associations ont rappelé leur demande que tout projet sur les ports de Granville soit précédé d'un débat avec le public. Or, la démarche « Bric à brac » du Département semble s'engager sans que les publics concernés à savoir au premier chef les habitants du territoire Granvillais, soient informés.

Cette nouvelle considérable renforce la question de la prise en compte des activités portuaires dans le PLUi, document fondamental. Monsieur Hervé Bougon, en charge de l'élaboration du PLUi, indique que, bien évidemment, il est nécessaire de revenir sur le PLUi pour y inscrire, d'une part, la nouvelle donne de l'économie maritime que constitue l'abandon du projet par le Département. D'autre part, la thématique des infrastructures ferroviaires met en avant Folligny, situé au croisement de deux voies ferrées importantes et renforce la nécessité d'une meilleure desserte sur la ligne Paris-Granville. Ce document doit aussi intégrer la fragilité de la filière pêche, le principe du développement d'un tourisme durable, c'est-à-dire d'un étalement tout au long de l'année. La concertation dans l'élaboration de ce document devrait reprendre à l'automne.

Pour les associations, l'abandon, ou du moins la refonte complète, du projet du Département devrait permettre de mieux aborder la question du patrimoine, en particulier maritime, à l'échelle du territoire granvillais.

A signaler que le SCOT reste à écrire

Pour ce qui est du CRNG, dès lors que le département a abandonné le projet d'étendre le bassin de Hérel, la question de l'intégrité du CRNG semble ne plus se poser avec autant d'acuité. Cependant, les associations se montrent très soucieuses de la continuité du soutien de la communauté de communes à cet équipement utile non seulement à tous les enfants de Granville terre et mer, mais aussi à nombre d'apprentis voiliers venus de tous horizons, le CRNG étant l'une des toutes premières écoles de voile en France. Les associations considèrent qu'il serait regrettable que l'utile développement de la base de Jullouville se fasse au détriment du nécessaire soutien à la « maison mère ». M. Stéphane Sorre dit

partager tout à fait ce point de vue. Il se montre en particulier très sensible au bénéfice qu'en retirent tous les enfants de l'intercommunalité.

Pour que le CRNG conserve sa renommée et son attractivité, Monsieur Bougon dit qu'il est envisagé de « moderniser » son hébergement dont la conception a vieilli (notamment les chambres par 4).

En ce qui concerne la conservation des limites actuelles du bassin d'évolution liées à l'enseignement de la voile M. Bougon a reconnu les contraintes liées à l'enseignement de la voile mentionnées par les associations (sécurité + espace suffisant pour « remonter au vent ») dans le but de démontrer la nécessaire conservation des limites actuelles du bassin d'évolution qui a été bien conçu et est toujours d'actualité.

Pour ce qui concerne Chausey, les élus se disent opposés au principe d'une limitation de la fréquentation. Pour eux, l'exemple de Bréhat n'en n'est pas un car il n'est en fait qu'une gesticulation politique.

Voyez ; <https://www.iledebrehat.fr/a-la-une/regulation-des-flux-de-visiteurs-du-14-juillet-au-25-aout-2023-de-8h30-a-14h30-du-lundi-au-vendredi/>

Les élus disent vouloir procéder à un étalement de la fréquentation, une régulation sans limitation. Ils annoncent la mise en place d'une instance de gestion de Chausey qui serait transversale. Les contrats qui lient les différentes autorités à la société Jolie France (eau, fuel pour les groupes électrogènes, évacuation des déchets, passage des salariés de Granville ...) devraient être prochainement réexaminés.

Chausey appartient à une SCI privée à plus de 90% des terres émergées. La situation foncière des îles est complexe. Une information précise serait la bienvenue.

Le maire de Granville se dit hostile à toute limitation des passagers, en particulier de n'appliquer cette limite qu'aux seuls navires venant de Granville, ouvrant la porte aux transporteurs malouins (expertise juridique à mener)

Les élus parlent d'un lissage de la fréquentation, d'une régulation, mais sans en indiquer les modalités.

Apparemment, la multiplicité des organisations qui gèrent l'archipel (terrestre et maritime) est source d'embrouillamini dans les prises de décision (jeu de la patate chaude)

La cale de Chausey est toujours sous main de l'État. La ville de Granville n'est pas, en l'état actuel des choses, attachée à en prendre la gestion.

Quant à la thématique des risques de submersion marine, M. Sorre précise que la compétence GEMAPI ne concerne que la prévention des inondations et n'inclut pas la défense contre la mer. L'étude des menaces liées à la montée des eaux sur les 42 km du littoral de GTM sont hors champ de GEMAPI. L'étude est subventionnée par l'État à hauteur de 80%.

Pour les communes classées « à risques » par l'État, GTM réalise une carte des risques qui sera intégrée au PLUi. (Une question : pourquoi un Plan de prévention des risques littoraux n'est pas engagé sur le littoral de GTM ?)

M. Sorre souligne qu'une éventuelle relocalisation des constructions se heurterait à la disponibilité du foncier

Pour ce qui est des sédiments de dragage des bassins (bassin à flot, bassin du Hérel et avant-port), ce sujet mérite une attention particulière, le rejet des sédiments en mer devant être bientôt interdit. Pour les élus, ce sujet n'est pas de la compétence GTM ni de la ville de Granville, mais de la SPL Les Ports de la Manche, qui dépend du Département. Pour autant les élus évoquent de manière assez floue, une évacuation par pompage, style pipe-line, ou par bateau vers un lieu hypothétique...

Pour les associations, seule une mise à terre doit être envisagée. Il y aurait une opportunité d'utiliser la voie ferrée pour transporter les sédiments mis à terre par rame de wagons étanches vers la gare de Folligny, par exemple. Une coordination avec la Région Normandie, permettrait de mutualiser cette

rame et cette aire de traitement. Il semblerait en outre utile de se rapprocher des travaux cofinancés par la Région Normandie visant à trouver des usages industriels de ces sédiments. Ce dispositif aurait en outre l'intérêt d'appeler l'attention sur la capacité de Granville à accueillir du fret marchandise. De plus, la perspective d'une écotaxe sur le transport routier invite à envisager dès à présent le retour du cabotage maritime à Granville.

Cette question a pour conséquence la perspective de la pose d'une voie ferrée dans le Val es fleurs. Il y aurait ainsi une opportunité de mettre en service un Train/tram desservant les gares et haltes entre Granville et Pontorson Mt St Michel (St Jean des Champs, St Planchers, Folligny, point de connexion du Paris/Granville et du Caen/Rennes, La Haye-Pesnel, Avranches...) et d'améliorer des circulations ferroviaires vers Dol de Bretagne, un 6^{ème} A/R Paris/Granville, arrivée plus hâtive à Granville et Paris, remise en service d'un A/R entre Argentan et Granville...

En résumé, les échanges ont été courtois, ce qui est de règle dans une démocratie apaisée ; de nombreuses annonces ont été faites mais leur contenu et leurs modalités restent à préciser.