

# **PADD du SCOT du Pays de la Baie**

**Contribution Frédérique Heurguier, Vice Présidente de la Région Basse Normandie**

## **1. Volet environnement**

---

Le PADD affiche une très forte priorité sur le volet environnement ce dont, en tant qu'élue régionale, je ne peux que me féliciter compte tenu des orientations politiques fortes prises par la région dans ce domaine. En particulier l'accent est mis sur le développement de la filière bois-énergie, l'approche environnementale de l'urbanisme au sens large, la certification HQE des bâtiments. De même, il faut souligner la prise en compte de la limitation de l'étalement urbain, de la préservation des terres agricoles, du respect des corridors écologiques et de la biodiversité.

Néanmoins, plusieurs points appellent des remarques. En effet, les aspects, qui font débat aujourd'hui sur le territoire, liés à l'implantation de la THT et aux centres de stockage des déchets sont présentés dans le PADD dans le volet solidarité territoriale au lieu du volet environnemental. Or, ces projets impactent directement notre environnement et ne peuvent donc être isolés dans un chapitre « à part » qui veut convaincre de partager les contraintes sans évoquer les nuisances. Je pense que les citoyens du sud Manche sont réalistes, responsables et non opposés systématiquement à tout développement. Ils savent par exemple que nous produisons tous des déchets et que leur traitement est nécessaire. Ils ont simplement le droit de contester les choix faits pour leur territoire.

En ce qui concerne **l'énergie**, il est noté que l'implantation d'éoliennes sur le territoire du Pays de la Baie du Mont Saint-Michel pourra être encouragée, en lien avec le schéma départemental éolien de la Manche mais que la grande sensibilité paysagère du territoire et en particulier les problématiques de co-visibilité avec la Baie interdisent l'implantation d'éoliennes sur l'Ouest du Pays. Je regrette que l'Ouest du Pays puisse supporter l'implantation de lignes électriques à très haute tension et se voit interdire l'implantation d'éoliennes. En effet, si l'on se réfère au schéma départemental éolien, celui-ci ressemble globalement plus à un recensement de sites à proscrire qu'à un plan de développement de l'éolien, énergie renouvelable, outil de développement durable. Il est aujourd'hui admis que les lignes à haute tension entraînent des nuisances non seulement sur les paysages (création de tranchées de déboisement) mais aussi sur le tourisme, l'habitat, l'avifaune, etc.. sans compter les aspects sanitaires sur l'homme et les animaux. Le PADD, compte tenu de son ambition d'excellence environnementale, ne devrait donc pas se limiter à un développement de l'éolien raisonné.

Par ailleurs, le département de la Manche produit de l'énergie hydroélectrique à partir de deux barrages implantés dans le Sud-Manche sur la Sélune. Sauf erreur de ma part, le PADD ne mentionne pas cette source de production d'énergie, ce que je trouve regrettable.

Enfin, le PADD ne montre pas une volonté politique forte de soutien à l'énergie solaire ou à la valorisation de la biomasse laissant cela aux collectivités locales.

En ce qui concerne **la qualité de l'eau**, l'absence de SAGE pour la Sée ne permet pas une bonne maîtrise de la qualité des eaux de la baie. De plus, ainsi que je l'ai évoqué plus haut, la question des déchets et de leur recyclage est évoquée dans le PADD uniquement au chapitre « contraintes ». Or, en matière environnementale, ce sujet est primordial et doit être investi

par les élus du Scot, le Plan départemental de Gestion des Déchets Ménagers et Assimilés (PGDMA) constitue l'un des outils d'organisation et il est important d'y être actif compte tenu des projets d'implantation ou d'extension dans le sud Manche. Ce plan est départemental et les alternatives à la création de centres d'enfouissement des déchets ultimes doivent être recherchées à ce niveau là avec un souci d'équilibre des territoires sans négliger les solutions locales de pré-traitement des déchets et de réduction de ceux-ci par le développement du tri et du recyclage.

En ce qui concerne **l'agriculture**, le PADD mentionne bien que le territoire du Pays de la Baie du Mont Saint-Michel est classé en zone vulnérable et la question des pollutions agricoles handicape le développement de ce secteur, en particulier sur les cantons de l'intérieur du Pays classés en zones d'excédent structurel. Il me paraît plus qu'indispensable d'augmenter les efforts visant à limiter les pollutions d'origine agricole et en faire une des priorités, afficher une volonté claire de développer les pratiques respectueuses de l'environnement et accompagner les porteurs de projets. Le Grenelle de l'Environnement offre un cadre général au développement de l'agriculture biologique, il s'agit donc de s'y inscrire de manière urgente, d'accompagner ce mode de production et développer la distribution par les circuits courts.

A propos des **activités maritimes et conchylicoles**, il est important que les professionnels et leurs représentants soient effectivement associés aux réflexions menées à travers des démarches innovantes telles que la Gestion Intégrée des Zones Côtières pour une bonne gestion du littoral. Il existe une association interdépartementale Manche/Ille-et-Vilaine « Baie du Mont Saint Michel » dans la démarche GIZC. Quel travail est mené pour assurer la nécessaire cohérence entre le PADD et la GIZC ? L'idée d'un volet littoral sur l'ensemble de la baie du Mont Saint Michel en concertation avec le pays de Saint Malo est à développer dans le cadre d'une réflexion approfondie sur le volet littoral du SCoT sur lequel le PADD est resté très discret.

En ce qui concerne le **développement de l'urbanisation**, la limitation de l'étalement urbain et la prise en compte de la loi littoral sont impératives. Lors de l'université des maires de la Manche, la direction départementale de l'équipement (DDE) a mis les élus en garde : seuls onze plans d'occupation des sols (POS) et plans locaux d'urbanisme (PLU) sur cent sont compatibles avec la loi littoral !

Pour la Baie du Mont Saint-Michel plus particulièrement, il est à noter qu'une étude a été réalisée « Étude pré-opérationnelle sur la revalorisation de l'approche du Mont Saint-Michel par la RD 976 » par un cabinet mandaté par la Direction Départementale de l'Équipement de la Manche avec le Syndicat Mixte de la Baie du Mont-Saint-Michel. Cette étude aide à préciser les mesures qui pourraient être prises pour requalifier et valoriser de façon durable l'approche du Mont Saint-Michel par la RD 976 ainsi que pour ce qui concerne la route côtière (RD 275) la séquence d'approche de « la Caserne » depuis le hameau de « la Rive » à Ardevon. Les axes d'actions envisagés, notamment en matière de maîtrise des développements urbains, me semblent devoir être pris en compte dans le PADD et peut-être étendus à d'autres zones.

## 2. Volet attractivité du territoire

---

Le PADD met l'accent sur le développement des **nouvelles technologies de l'information et de la communication** au service du développement économique. Le SCoT souhaite que l'ensemble des zones d'activité puisse bénéficier d'une desserte numérique de qualité à terme à très haut débit, en priorisant néanmoins les zones d'activité de niveau Pays ou celles accueillant des entreprises dont l'activité est étroitement corrélée au très haut débit. Ceci va tout à fait dans le sens de la politique de la Région dans ce domaine, laquelle a lancé un appel à projets « programme régional de zones numériques multiservices » dont l'objectif est d'accompagner la labellisation d'une zone d'activité par pays.

En ce qui concerne **les transports**, un fort accent est mis sur le développement du ferroviaire dans le PADD :

- la modernisation du réseau ferroviaire du territoire et l'amélioration du service offert sont présentés comme nécessaires pour permettre de remplacer progressivement le transport individuel par la route.
- Le SCoT valide le projet de faciliter la desserte du Mont Saint Michel en modernisant le tronçon Pontorson-Dol-de-Bretagne, ainsi que les tronçons Folligny-Avranches et Avranches-Pontorson. Il recommande la modernisation rapide du reste de la voie jusqu'à Avranches puis jusqu'à Granville afin de favoriser le développement touristique de ces deux pôles.
- Le SCoT encourage l'amélioration de la liaison Granville-Caen par modernisation de la liaison Coutances-Folligny-Granville
- Et insiste sur l'amélioration de la ligne Paris-Granville qui souffre d'un manque de régularité.

Mais il ne parle pas de l'indispensable modernisation de la ligne Caen-Rennes programmée dans le contrat de projet Etat-Région 2007-2013. La Région s'est engagée depuis 2004 dans un plan de modernisation des transports ferroviaires régionaux ambitieux : renouvellement du parc matériel TER, augmentation du nombre de trains de 13%, programme de modernisation des gares et infrastructures pour environ 270 millions d'euros. Le nouveau PRDV, plan régional de déplacements des voyageurs, outil de programmation de la Région pour la période 2008-2014, prend en compte ces priorités. Les travaux de modernisation de la voie jusqu'à Granville ont été lancés en 2008. La réalisation de la dernière phase de travaux entre Coutances-Folligny et Granville est en cours avec une mise en service prévue pour mi-2011, permettant la création d'une desserte directe Caen-Granville. La ligne Transbaie sera opérationnelle à l'été 2009.

Le Schéma Régional des Infrastructures et des Transports qui sortira courant 2009 permettra de disposer d'un outil de planification de l'évolution des transports en Basse-Normandie, tous modes de transports confondus, afin de mettre en place une politique globale et intermodale des déplacements. Cette intermodalité est évoquée dans le PADD comme alternative aux déplacements individuels en voiture en zones urbaines et littorales.

Le PADD préconise l'amélioration de trois axes routiers à court terme. Il me semble que compte tenu du contexte mondial de raréfaction des énergies fossiles et de l'impact du réchauffement climatique, il est nécessaire de repenser les investissements routiers dans leur ensemble.

Enfin, pour finir, le PADD insiste sur l'organisation de l'accueil des activités économiques et de la nécessaire cohérence avec **les formations** en place ou à développer. Il préconise une organisation décentralisée de l'offre de formation avec un guichet unique facilement identifiable par les bénéficiaires et encourage la constitution de pôles emploi-formation. Aujourd'hui, un animateur territorial de la Région est en place et le Pays de la Baie porte une expérimentation emploi-formation (Etat-Région) sur son territoire.

## **Conclusion**

Les points majeurs à faire évoluer dans le PADD sont l'affichage des ambitions en matière environnementale et la prise en compte du développement des transports (ferroviaire et collectif sur l'ensemble du territoire). En effet, en matière environnementale, peut-on parler d'excellence quand les conséquences de l'implantation de la ligne à très haute tension et des projets de centres de stockage de déchets ne sont évoqués qu'à travers la solidarité territoriale ? Il n'est pas souhaitable d'ignorer les conséquences environnementales de tels projets pour le territoire. D'autre part, une réflexion plus poussée doit être menée sur le développement des systèmes de transport plus respectueux de l'environnement et ayant un impact en terme de solidarité sur tout le territoire et d'attractivité pour l'accueil de nouvelles populations et de nouvelles entreprises.

20/12/08