

# AGENDA 21 - ÎLE DE GROIX



*Compte rendu du groupe de travail n°2 :*

## ***Amélioration du Bilan CO2***

### ***Table des matières***

*(Les mots marqués d'une astérisque dans le corps du texte sont explicités dans l'annexe à ce document)*

#### *I. Transports*

*1. les liaisons maritimes*

*2. transports sur l'île*

#### *II. Habitat*

*1. constructions neuves et rénovation*

*2. modes de chauffage*

*3. éclairage*

*III. Économie, consommation, production d'énergie*

*IV. Indicateurs*

# 1. Transports

## 1. Les liaisons maritimes

### État des lieux :

Le bateau est un lien crucial entre l'île et le continent. La plupart des activités de l'île en dépendent pour leur fonctionnement (transport de personnes, de marchandises, de véhicules, commerces et tourisme, actifs de Groix travaillant sur le continent et vice-versa). Au delà du simple bilan carbone, ce mode de transport qui conditionne la santé économique de l'île peut être considéré comme l'un des leviers les plus importants du développement local durable. Le Conseil Général qui délègue l'exécution du service public mais en garde la responsabilité politique est représenté à Groix par le conseiller général du canton. Les intérêts des usagers et de la collectivité sont représentés auprès du délégataire de service public par l'association de défense Pen Ar Vro qui ne dispose pas des moyens nécessaires (informations régulières, réunions de concertation) pour exercer son influence.

Les liaisons maritimes entre l'île de Groix et Lorient sont effectuées à l'heure actuelle par trois catégories d'acteurs :

- La compagnie recevant *Délégation de Service Public*<sup>1</sup> du Conseil Général du Morbihan, pour une durée de 7 années, et qui assure le transport de passagers, véhicules et fret, sur des bateaux propriété du conseil général
- Un caboteur privé, qui transporte une partie des pondéreux (essentiellement pour le secteur de la construction)

1 Sur la notion de DSP (Délégation de Service Public), lire le document <http://home.tele2.fr/bartmann/doc/dsp.htm>. Pour rappel, « une délégation de service public est un contrat par lequel une personne morale de droit public confie la gestion d'un service public dont elle a la responsabilité à un délégataire public ou privé, dont la rémunération est substantiellement liée aux résultats de l'exploitation du service. Le délégataire peut être chargé de construire des ouvrages ou d'acquérir des biens nécessaires au service » (Cette définition figure à l'article L 1411-1 du code général des collectivités territoriales).

- Le bateau Taxi

Le transport des marchandises pose un problème particulier; plusieurs cas de figure possibles :

1. le modèle actuel : passagers, véhicules et marchandises sont transportés par le délégataire de service public grâce aux mêmes bateaux, la majeure partie des pondéreux étant transportés par poids lourds embarqués (rouliers).
2. Une séparation des flux (passagers d'une part et marchandises/véhicules d'autre part) par le délégataire de service public : affecter certaines rotations au transport des véhicules et marchandises, les autres étant affectées au transport de passagers; un bateau par semaine est déjà affrété spécifiquement pour le transport des matières dangereuses.
3. Une séparation des trois flux passagers/marchandises/véhicules, entre plusieurs transporteurs délégataires du service public (fret). Le frein principal à la mise en oeuvre de cette possibilité est du à la configuration physique de Port Tudy qui ne dispose pas d'un espace spécifique au débarquement du fret .

Une privatisation totale du secteur des transports maritimes ne favorisera pas la mise en place d'une politique globale de développement durable.

Il est à noter que les problèmes de sécurité sur le port seraient aggravés par une augmentation des flux (véhicules, déchargement de fret, piétons)

En termes d'inter modalité, enfin, la prise en charge des passagers est assurée à l'heure actuelle sur l'île par les taxis privés avec un tarif spécifique, le service public de transports collectifs (CTRL) démarrant au bourg et non au port.

### Objectifs :

1. **Rendre effective la représentation de la municipalité et des usagers de la liaison**

*maritime Groix/Lorient auprès du conseil général et du délégataire de service public (fonctionnement tripartite).* Il semble illusoire pour la collectivité groisillonne de parvenir à mettre en place un programme de développement durable si elle n'est pas partie prenante.

2. **Faire du transport de passager et de marchandises une priorité, par rapport au transport de véhicules.** Les orientations qui vont être prises au plan national, européen et international en vue de réduire les émissions de CO2 vont conduire à une transformation importante du secteur des transport : vers une séparation des flux (marchandises / passagers), vers un accroissement massif du secteur des transports en commun, en menant progressivement à une réduction du parc de véhicules particuliers. Il n'est donc pas du tout souhaitable d'augmenter encore les capacités des bateaux en terme de transport de véhicules légers.

Par ailleurs l'île a des dimensions et des capacités d'accueil limitées. Les fréquentations journalières ne peuvent donc pas s'évaluer uniquement en termes commerciaux mais bien dans le cadre d'une politique globale.

3. **Améliorer l'inter modalité** : une intensification des relations entre les acteurs du secteur transport sur le pays de Lorient et l'île de Groix permettrait d'améliorer un certain nombre de problèmes, dont :
- engorgement des parkings publics trop peu nombreux à proximité de la gare maritime,
  - saturation progressive des capacités de l'île à accueillir des véhicules particuliers,
  - insuffisance des inter modalités.

## Moyens :

- Stabilisation voire diminution du nombre de véhicules transportés : on peut dire que nous sommes mal partis sur ce point dans la mesure où le nouveau bateau actuellement en construction (qui remplacera le Kreiz Er Mor) augmente sensiblement la capacité en transport de véhicules de tourisme. Néanmoins :
  - c'est aujourd'hui qu'il faut engager la réflexion concernant les prochains

renouvellements de bateaux;

- il est impératif de porter la réflexion sur la séparation des flux « véhicules / marchandises / passagers », malgré toutes les difficultés que cela peut poser car c'est dans ce sens que s'engage la tendance pour le secteur des transports. Cela permettrait d'affréter pour le transport de passagers des bateaux plus petits et plus rapides, permettant d'effectuer plus de rotations tout en consommant moins de carburant<sup>2</sup>.
- Transport de marchandises : Port Tudy ne disposant pas d'aire pour le stockage des matériaux débarqués, deux façons d'aborder le problème :
  - la formule actuelle, avec transport des pondéreux par véhicules embarqués sur les bateaux de la société délégataire, puis livraison par ces derniers aux entrepôts.
    - ✓ Avantages : cela fonctionne comme cela pour l'instant.
    - ✓ Inconvénients : possibilité d'un désengagement du délégataire de service public de l'activité fret, traversée à toute heure du bourg par des poids lourds de grande capacité, distribution en tous points de l'île par des poids lourds de grande capacité sur un réseau routier non dimensionné pour (cf. compte rendu du groupe « espaces », point II.1), mauvais bilan carbone global de la filière, problèmes de sécurité.
  - le transport de marchandises par rotations de bateaux réservés aux rouliers, ou par caboteur. En parallèle, il faut étudier la possibilité d'un débarquement centralisé du fret, puis transport vers une aire de stockage unique, en un lieu à définir sur l'île ; les marchandises seraient ensuite dispatchées à partir de cette aire vers les entrepôts par des véhicules de tonnage moins important.
    - ✓ Avantages : amélioration du transport passagers par une réaffectation de moyens à cet usage, amélioration du bilan carbone de la filière, amélioration de la sécurité des personnes, allègement de la charge de réfection du réseau routier communal.

<sup>2</sup> Par exemple, les bateaux desservant les îles de Sein, Molène et Ouessant dans le Finistère, ne transportent quasiment pas de véhicules et passent par tous les temps dans des eaux plus remuantes que les Courreaux.

- ✓ Inconvénients : difficultés liées à la mutualisation de moyens entre acteurs publics et privés, travaux de grande ampleur.
- Améliorer le service à l'usager avec des horaires:
  - Permettant aux insulaires, d'effectuer des voyages brefs (visites à la famille, besoins de santé).
  - Permettant aux personnes actives de l'île de travailler sur le continent : il ne s'agit pas ici de transformer l'île en « banlieue dortoir » mais plutôt de permettre aux actifs résidants sur l'île et n'y trouvant pas de travail (jeunes en recherche d'emploi par exemple) ou connaissant une période de chômage, de maintenir leur foyer sur Groix en pouvant profiter du bassin d'emploi du pays de Lorient. Combien de jeunes ont quitté l'île dans les dernières décennies pour cette raison ? Les jeunes de l'île scolarisés sur le continent pourraient également disposer d'une alternative à la solution de l'internat.
  - Permettant aux entreprises ayant besoin d'embaucher des saisonniers ou intérimaires (secteurs du tourisme et du bâtiment par exemple) de trouver la main d'oeuvre d'appoint nécessaire.
- Améliorer l'inter modalité :
  - transport quotidien : il est souhaitable de continuer l'effort engagé avec Cap Lorient et la CTRL, de développement des lignes de bus reliant l'embarcadère aux principales zones d'échange (gare d'échange, parking de Lorientis, principales zones d'emploi).
  - transport touristique : développer des « packages » permettant une prise en charge des bagages, du point d'arrivée du visiteur saisonnier à Lorient à la chambre d'hôtes, d'hôtel, ou maison louée. Beaucoup de personnes venant pour une ou deux semaines sur l'île ne font passer leur véhicule sur le bateau que parce qu'il leur faut transporter les bagages de la famille. Ensuite, la voiture reste garée et ils se déplacent en vélo ou à pied. Plusieurs degrés d'organisation sont possibles :
    1. le minimum est une prise en charge **sérieuse** des bagages (de type caddie ou aérogare) à l'arrivée à l'embarcadère à Lorient, et un déchargement sur le quai en même temps que les passagers.
    2. La prise en charge de ces bagages par les

transporteurs sur l'île (taxis) avec livraison au lieu de résidence.

3. La prise en charge des bagages en partenariat avec la SNCF et la CTRL, à l'arrivée du train ou sur les parkings distants de la gare maritime (Lorientis), par la société délégataire gérant les bateaux.
  - Une information sur ces possibilités de prise en charge peut être organisée entre partenaires comme l'office du tourisme et Cap Lorient.
- Améliorer la représentation des usagers du bateau et de la collectivité : elle peut prendre deux formes :
  - une forme institutionnelle au sein d'un Conseil d'Administration,
  - la constitution à Groix d'une force de pression ayant une action de lobbying permanent et regroupant la municipalité, l'association Pen Ar Vro, l'office de tourisme et le futur comité Agenda 21.

En conclusion sur ce point fort complexe, il semble important d'engager entre partenaires publics une étude à long terme de type « livre blanc des transports maritimes et terrestres pour l'île de Groix ».

## 2. Transports sur l'île

Voire sur ce point le chapitre « **II-Réseaux** » du rapport du *groupe de travail* « *Espaces* ». A noter quelques actions concernant plus spécifiquement l'amélioration du bilan carbone :

- développer les services aux cyclistes :
  - zones aménagées spécifiquement pour les deux roues (parkings)
  - développer l'offre en transports écologiques (vélos et triporteurs électriques)
- développer des modes de transport alternatifs:
  - mise en place d'un pédibus (sur le modèle de la commune de Quéven par exemple) sur la zone du bourg et sa périphérie.
- Privilégier dans les décisions publiques, les solutions faisant appel aux circuits courts de l'île.
- Étudier l'intérêt et la faisabilité d'une production d'agro-carburants pour les filières pêche et agricole de l'île sur les terres agricoles non

valorisables pour la production d'aliments (voir sur ce point le chapitre « III. Espaces Agricoles » du rapport du *groupe de travail* « *Espaces* »).

- Veiller à ne pas autoriser de transport privé par voie aérienne sur l'île (hélicoptère), sécurité civile exceptée.

## 2. Habitat

### 1. Constructions neuves et rénovation

Voire sur ce point le chapitre « *I-Construction* » du rapport du *groupe de travail* « *Espaces* ». A noter quelques actions concernant plus spécifiquement l'amélioration du bilan carbone :

- Établir un écobilan (thermique, eau,...) des bâtiments publics et engager un effort de rénovation de ces derniers pour les rendre économes en énergie.
- Profiter du programme de rénovation de 800 000 HLM français prévu par le gouvernement, pour mettre aux normes thermiques le parc insulaire.
- Viser comme objectif, pour toute nouvelle construction de bâtiment public ou logement social, des performances atteignant au minimum les 40kwh/m2/an (cf. point « I.1 Bâtiments performants » du rapport du *groupe de travail* « *Espaces* ») ; la construction d'une nouvelle maison des jeunes peut devenir un projet pilote de bâtiment à bilan énergétique nul ou positif.
- Mutualiser les expériences particulières.

### 2. Modes de chauffage

#### État des lieux :

Le faible coût des énergies fossiles a conduit à un développement prépondérant de modes de chauffage à base de fioul domestique ou de gaz naturel. La pénurie à moyen terme étant un phénomène dorénavant largement reconnu, il est urgent de changer de cap.

En l'absence de réseau de gaz sur l'île, le chauffage électrique est très développé. Dans les logements sociaux, il entraîne des charges locatives importantes.

#### Objectifs :

- améliorer le bilan carbone des modes de chauffage sur l'île

#### Moyens :

- Informer : une commission extra-municipale (comme proposé au chapitre « I.1 Bâtiments performants » du le rapport du *groupe de travail* « *Espaces* ») pourrait se charger de centraliser - en la mettant à jour - l'information sur le montage financier d'opérations de rénovation du mode de chauffage des bâtiments ; à l'intention de la collectivité et des particuliers.
- Développer une filière énergie bois sur l'île : de toutes les énergies renouvelables, c'est celle qui demande le moins d'investissements pour un bilan carbone nul. Étudier :
  - une filière de valorisation des boues de station d'épuration par saulaie à croissance rapide (cf. point « III.2 limiter la pollution souterraine » du rapport du *groupe de travail* « *Espaces* »);
  - la possibilité de valoriser de manière non destructive les friches de prunelliers : une rotation des coupes permettrait de récolter une quantité probablement non négligeable (à évaluer) de bois, tout en améliorant la biodiversité de ce biotope;
  - débouchés possibles :
    - ✓ réseau de chaleur pour les bâtiments publics et les logements sociaux,
    - ✓ revente de la production aux utilisateurs de poêles à bois ou à pellets.

### 3. Éclairage

#### Objectifs :

- Remplacer systématiquement, dans les bâtiments publics, les ampoules à incandescence en fin de vie par des lampes à basse consommation.
- Limiter la consommation électrique de l'éclairage public

## 3. Economie, consommation, production d'énergie

### État des lieux :

Toutes nos activités peuvent être évaluées en terme de l'énergie fossile qu'elles requièrent pour pouvoir s'exercer. Si l'action des états et collectivités territoriales est primordiale pour diminuer notre consommation en énergies fossiles sur les postes « transports » et « chauffage des bâtiments », dans les domaines de la consommation des ménages ou de l'activité économique, l'action individuelle est primordiale.

### Objectifs :

- Favoriser les comportements responsables
  - inciter à l'utilisation des énergies

renouvelables domestiques,

- en termes d'alimentation, privilégier autant que faire se peut les circuits courts, promouvoir à ce titre la pratique du jardinage et la plantation d'arbres fruitiers
- améliorer le tri sélectif des déchets en période estivale.
- Développer les énergies renouvelables

### Moyens :

- information et mutualisation d'expériences
- Engager une étude prospective sur la capacité de production d'énergie sur le périmètre terrestre et maritime de l'île.

## 4. Indicateurs

### Objectif : Se doter d'indicateurs pour évaluer les progrès effectués au cours des années

- Indicateurs quantitatifs : se rapprocher d'experts extérieurs disposant des compétences, pour leur mise en place sur l'île (Cap Lorient par exemple).
- Indicateurs qualitatifs : le réseau cohérence développe en Bretagne, sur l'exemple hollandais (très suivi), un « baromètre du développement durable », indicateur permettant d'évaluer et de comparer entre elles les communes s'engageant dans des agenda 21 locaux. Se rapprocher d'eux.