



Plan Climat Air Énergie Territorial

CONTRIBUTIONS DANS LE CADRE DU PCAET

Contributions de :

- Haude LE GUEN
- Gérard DARRIS
- Jean-Luc DANET
- Jean-Philippe OLIVIERI

Membres du comité de pilotage du PCAET

Le CDPL a intégré le comité de pilotage de Lorient Agglomération du PCAET. Pour aller plus loin, les membres ont choisi de contribuer en proposant des pistes d'actions sur les thèmes qui leur semblent essentiels afin d'enrichir le plan d'action. Cette contribution complète les actions proposées lors des ateliers organisés par Lorient Agglomération et la note émise sur les actions des ports de Lorient allant dans le sens du PCAET.

LE CHEVAL TERRITORIAL DANS LES MOBILITÉS

Dans le cadre de la Boucle énergétique de Lorient Agglomération, en 2014, le projet Cheval territorial a été étudié et lancé. (Ci-joint le dossier de candidature, donnant un résumé du projet, le contenu détaillant l'historique du projet, l'implication du territoire dans le développement de la filière équine et du cheval de trait breton, un descriptif détaillé du projet, ses objectifs qualitatifs et quantitatifs, les champs d'action concernés, les retombées économiques possibles, etc.). Depuis 2014 – à la suite d'un désengagement de l'Etat - les haras d'Hennebont ne sont plus des haras au sens de leur mission première de conservation et de reproduction des espèces. Ce lieu reste néanmoins dédié au cheval et aux activités équestres.

L'association Faire à Cheval travaille à la mise en œuvre des actions décidées par les communes. Récemment la ville d'Hennebont a fait l'acquisition de deux chevaux.

Le projet serait, avec leur concours et celui de l'association, de faire un bilan de ces premières actions. Puis, en fonction des résultats, d'inciter d'autres communes à poursuivre l'utilisation du cheval dans les mobilités locales.

Des initiatives voisines existent sur le territoire avec des ânes comme l'association Copaincoop'âne qu'il conviendrait d'associer à la démarche.

Haude Le Guen

TRANSPORTS TOURISTIQUES

La proposition consiste à inciter la CCI et Lorient Agglomération à demander aux compagnies de transport spécialisées dans le tourisme qu'elles subventionnent ou promeuvent, de fournir - au-delà des chiffres uniquement économiques contenus dans les rapports annuels (nombres de voyageurs, investissement, rentabilité, etc.) - des indicateurs incluant tous les critères de développement durable.

C'est-à-dire d'une part d'établir des chiffres concernant la préservation de l'environnement : quantités des émissions de gaz à effet de serre, non seulement celles qui sont causées par le moyen de transport lui-même (avion, bateau, bus, etc), mais aussi une évaluation de celles qu'engendre le trajet des passagers et des marchandises jusqu'à l'aéroport ou le port, de même que la consommation d'espace (parkings...), et autres.

D'autre part les critères sociaux, concernant le personnel au sol, navigant, etc. : salaires, nombres d'heures travaillées, congés, astreintes, retraites...

Nous visons notamment le développement du tourisme par avion à partir de l'aéroport de Lann Bihoué qui se trouve sur notre territoire. Et aussi les impacts de l'accueil des paquebots de tourisme s'arrêtant à Lorient.

Quelques éléments de contexte : les déplacements touristiques ont beaucoup augmenté ces dernières années en raison de la multiplication des compagnies low cost, le prix du billet ne tenant aucun compte des externalités (dommages à l'environnement, exploitation des personnels). On calcule que le « crédit » annuel d'émission de gaz à effet de serre pour un habitant de la terre est consommé par un aller-retour Paris-New York en avion. Le kérosène n'est pas taxé, alors que l'essence et le gas-oil de nos trajets quotidiens le sont. Certaines villes, certains endroits de la planète en viennent à se révolter contre l'envahissement par les touristes (Venise, Barcelone, les Baléares par exemple). Et des touristes se plaignent de n'être plus que des « porte-monnaie » pour ceux qui les reçoivent...

Il s'agit d'asseoir la réflexion des citoyens et des élus sur des éléments aussi précis que possible, et d'éclairer les décisions. Et aussi de défendre l'image de pionnier du développement durable de notre territoire, en promouvant « un tourisme durable ». Une image confortée par le fil rouge introduit dans la démarche de Marketing Territoriale : la RSOT (responsabilité sociétale des organisations du territoire).

Haude Le Guen

DÉVELOPPER LES ÎLOTS DE FRAICHEUR EN VILLE

Dans les fiches actions du PCAET, "Chantier 9 – S'adapter au changement climatique", il est fait référence très succinctement au renforcement de l'eau et du végétal dans la ville et dans les aménagements pour lutter contre les ICU (îlots de chaleur urbains). Cet objectif est inscrit dans le chapitre 9.5 « informer et protéger les personnes fragiles », pour limiter les effets des épisodes canicules ou pics de pollution à l'ozone sur la santé des personnes âgées et fragiles. Mais l'enjeu de créer des îlots de fraîcheur en ville est beaucoup plus large, et peut bénéficier à l'ensemble de la population.

On sait que les températures moyennes diurnes et nocturnes en ville sont plus élevées de quelques degrés que les températures observées en milieu naturel. Les surfaces imperméabilisées (sols bitumés, toitures, façades...) absorbent la chaleur (surfaces sombres) ou la réverbèrent (surfaces claires) et la restituent, contribuant à la hausse des températures en ville.

Le SCOT approuvé récemment va plus loin – Document d'objectifs et d'orientations – partie 2.3 – un territoire qui s'inscrit dans la transition énergétique – chapitre 2.3.6 – Tirer partie de la trame verte et bleue et de la trame verte urbaine. Il est évoqué notamment la nécessité de perméabiliser et végétaliser les espaces publics, les toitures et les façades dans les projets d'urbanisme et de construction nouvelle, d'offrir des îlots de fraîcheur à proximité de chaque habitation. Les communes sont invitées à traduire ces objectifs dans les PLU. Les PLU ne peuvent empêcher les toitures végétalisées, les murs végétaux pour protéger les bâtiments du rayonnement solaire, ni d'isoler les bâtiments et de récupérer et stocker les eaux pluviales.

Proposition d'action à inclure dans le PCAET

A l'exemple de ce qui s'est fait à Strasbourg (voir document de l'agence d'urbanisme ADEUS – Les îlots de fraîcheur dans la ville – Novembre 2014)

- Analyser et cartographier les îlots de chaleur urbain et les îlots de fraîcheur pour affiner la connaissance du fonctionnement climatique et énergétique de la ville
- Mettre en œuvre un plan de réduction des espaces artificialisés au profit des espaces végétaux (arbres, surfaces en pleine terre, façades et toitures végétalisées...)
- Appliquer un coefficient de végétalisation selon la typo-morphologie du bâti
- Développer la végétalisation en ville en intervenant sur certains espaces actuellement imperméabilisés (parkings) et en les réaménageant pour partie en pleine terre
- Développer la présence de l'eau dans la ville (bassins, fontaines, gestion des eaux pluviales en surface...)

Gérard Darris



ISOLONS ENSEMBLE

Pour passer du diagnostic à l'action : une opération coordonnée par Lorient Agglomération, Aloen, et une association de propriétaires (des riverains se regroupent pour faire isoler leur maison par des artisans locaux).

- Une opération qui mobilise et implique des acteurs locaux.
- Une opération qui expérimente une nouvelle façon de réfléchir à l'isolation de sa maison et à la maîtrise des consommations d'énergie.
- Une opération qui met l'Agglomération au cœur de la transition énergétique sur son territoire et la rend actrice de son PCAET avec ses citoyens

Une opération en deux étapes :

Étape 1 : Étude et diagnostic

a) Dans un quartier, regrouper une trentaine (ou plus) de propriétaires qui souhaitent faire faire des travaux d'isolation thermique.

Les acteurs :

Lorient Agglo lance le recrutement

- > presse
- > radio
- > télés

b) Recueillir les demandes de chacun des propriétaires.

- Affiner les demandes
- Rédiger un cahier des charges des rénovations thermiques des maisons, ce cahier des charges sera ensuite transmis à un Bureaux d'études (BE)
- Chacune des étapes est co-construite par les propriétaires et Aloen (animation)

Les acteurs :

Création d'une association de propriétaires ou utilisation de BEC association car besoin d'un interlocuteur unique

c) Rédaction d'un Appel d'offres à l'attention des BE thermicien.

Demande au BE de décrire les rénovations proposées et les matériaux utilisés.

Demande de chiffrer les objectifs de réduction de consommation et les économies envisagées.

Les acteurs :

Aloen

Bureau d'Études

d) Financement de l'étude*

e) Les propriétaires reçoivent chacun une étude individualisée et décident ou pas de passer à la seconde étape.

Étape 2 : les travaux

- a) Choix d'une Assistance à Maîtrise d'Ouvrage qui coordonne les différents corps de métiers. Et veille à ce que les conclusions du BE soient respectées.
- b) Appel d'offres pour effectuer les travaux par l'AMO
- c) Choix des artisans par l'AMO et asso de propriétaires
- d) Réalisation des travaux par des artisans locaux

*Financement : L'agglo pourrait aider au financement des animations et de tout ce qui est collectif. Les propriétaires participent à ce financement aussi ; (50/50)

*les propriétaires payent les travaux sur leur propres maisons. Les factures sont individuelles.

* Voir avec Aloen les aides possibles. (ADEME ? ...)

Remarques :

Toutes ces propositions sont à discuter afin de les améliorer.

Il serait nécessaire d'appuyer une communication efficace au lancement de l'opération avec une mise en avant de Lorient Agglomération, instigatrice et coordinatrice de l'opération.

Pour commencer, privilégier un quartier qui a déjà une vie collective (Asso de quartier, fête des voisins)

La seconde partie demande à être détaillée, étoffée.

Jean-Luc Danet

Proposition d'une réunion de réflexion, enrichie par des praticiens de la méthanisation, pour poser les bases d'une avancée concrète du Biogaz GNV et de la Méthanisation notamment agricole, sur notre territoire.

Dans le cadre de la lutte contre les gaz à effet de serre et les particules, l'utilisation du biogaz GNV (Gaz Naturel Véhicule) est une solution très intéressante.

De plus elle permet la transformation de rejets polluants notamment de l'agriculture.

Son utilisation par les bus de la CTRL permettrait de réduire la pollution sur notre territoire en se substituant au diesel utilisé par ces mêmes bus.

D'autres villes proches comme Quimper ont déjà mis en place des bus GNV sur leur réseau et ce depuis plus de dix ans.

La RATP, dont une filiale gère désormais le réseau de la CTRL, est aussi très en avance sur les bus propres au GNV ou électriques.

Par ailleurs le port de pêche est alimenté quotidiennement par des norias de camions diesel. Pour info, Intermarché, maison mère de la Scapêche utilise déjà des camions GNV sur ses plateformes d'approvisionnement de magasins

Lorient est, concrètement, totalement absent de cette problématique notamment dans la réalité du transport collectif local.

Aussi pour partager le même niveau d'information, il nous paraît intéressant de sensibiliser les élus et les représentants de la société civile à ce thème, d'autant plus que de nombreuses idées reçues, le plus souvent fausses, justifient une inertie regrettable alors même que l'on envisage un plan climat ambitieux.

L'utilisation de Biogaz GNV est d'ailleurs évoqué dans le plan climat.

Ce sujet qui concerne à la fois les mobilités et l'agriculture pourrait faire l'objet d'une réunion de travail à laquelle seraient invités le directeur de LIGER, société publique d'exploitation de la méthanisation à Locminé, ainsi que d'autres intervenants que nous pouvons proposer.

Pour mémoire rappelons que l'UBS, dans son IUT de Pontivy a mis en place une formation de techniciens de la méthanisation.

Il est déterminant qu'au delà des membres des groupes de travail « alimentation et agriculture », « mobilités » et « économie verte » du CDPL, des élus et responsables opérationnels de Lorient Agglomération soient présents à cette réunion pour enrichir leurs connaissances du sujet et débattre de ce qui pourrait être fait sur notre territoire en envisageant les avantages et freins que représente cet objectif.

Nous pouvons prendre, en charge les invitations des intervenants.

Jean-Philippe Olivier

