



Le transrade à l'heure du transport vert

TRANSPORTS COLLECTIFS

Victimes de leur succès, les liaisons maritimes devront s'adapter à une fréquentation de plus en plus importante dans les années à venir tout en respectant la transition écologique dans laquelle s'inscrit notre territoire.

De plus en plus d'habitants de la rive gauche de la rade choisissent le transrade pour effectuer leurs trajets domicile travail. En reliant les deux rives de la rade en seulement sept minutes, ce dernier concurrence de loin tout autre mode de transport. Aujourd'hui, il contribue considérablement à la réduction de l'empreinte carbone des usagers qui l'utilisent. Chaque bateau-bus peut

transporter près de 150 personnes. Ce sont autant d'automobiles en moins sur

Un bateau à énergie propre

les routes aux heures de pointes. « *Le transrade doit impérativement répondre à son succès croissant, en proposant un meilleur niveau de service pour ses usagers tout en s'inscrivant dans la nécessaire transition écologique de notre territoire*, souligne Maria Colas,

vice-présidente en charge des mobilités. *Il convient alors de nous interroger sur la capacité et la motorisation des futurs bateaux à passagers qui continueront d'assurer les liaisons maritimes.* »

Aujourd'hui, la liaison Locmiquélic/Pen Mané – Lorient/Quai des Indes connaît quelques difficultés. La première est née de la panne survenue, il y a plus d'un an, sur le bateau électrique mis en service en 2013. Pour des raisons techniques, ce bateau ne peut plus effectuer la liaison transrade dans les conditions de sécurité requises. « *Le fabricant n'est plus capable d'assurer la maintenance des batteries*, explique Maria Colas. *Elles ne se chargent qu'à 70 % et peuvent lâcher au beau milieu de la rade. Nous sommes à la recherche d'une solution pour ne pas le laisser à quai, y compris en changeant de motorisation.* » En attendant, et afin de pallier cette panne, Lorient Agglomération a mis en service deux nouveaux bateaux, l'un acheté, l'autre loué.

Cette situation provisoire permet de disposer de quatre navires, un nombre indispensable aux heures de pointe, et d'un cinquième de réserve en cas de panne.

Désormais, Lorient Agglomération doit réfléchir à une solution plus pérenne, économiquement moins onéreuse et écologiquement plus vertueuse. « *La solution, ce n'est pas forcément d'augmenter la fréquence, mais la capacité des bateaux*, poursuit Maria Colas. *L'enjeu, c'est de choisir le prochain bateau en essayant d'anticiper l'augmentation du trafic, d'autant que l'est du territoire gagne des habitants. Le bateau électrique ne peut accueillir que 140 passagers. Au regard de la prospective démographique, c'est sûrement insuffisant. Nous allons donc constituer un groupe de réflexion qui associera les usagers du transrade, les élus des trois communes de Port-Louis, Locmiquélic et Rianteq et les marins. L'objectif est de rédiger ensemble le cahier des charges du prochain bateau. Ce qui est sûr c'est que nous resterons sur une énergie propre, non fossile.* »

Autre problème à résoudre : embarquer davantage de vélos sur les bateaux-bus. De plus en plus d'usa-

gers montent à bord avec leurs deux-roues afin de poursuivre leur trajet une fois à terre. On est ainsi passé de quelques vélos par trajet en 2013 à plus de cinquante par jour, avec des pointes de l'ordre de 8 à 10 vélos sur certains départs. Il est même arrivé que certains cyclistes/passagers se voient refuser l'embarquement et doivent prendre le bateau suivant. « *Bien évidemment, privilégier les modes de*

Une concertation avec les maires et les usagers

déplacements actifs est une priorité. L'aménagement de nos futurs bateaux doit faciliter l'embarquement des deux-roues en leur attribuant plus d'espace à bord. À ce titre il faudra que l'on mette en place une véritable concertation avec les cyclistes, souligne Marie Colas. *Même si le prochain bateau devra sûrement proposer plus de place pour les deux-roues, il faut définir ce qu'est un vélo. Si vous embarquez un vélo cargo, il prend la place deux ou trois vélos classiques. Il y a 14 places de vélo dans le bateau électrique. Si vous acceptez un vélo cargo, il n'y en a plus que 12.* » ■

Une étude sur l'énergie hydrogène



Lorient Agglomération s'associe à une étude départementale pour le développement d'une filière hydrogène. Cette énergie, encore peu courante, pourrait être utilisée pour les transports publics (bus, bateaux) mais également privés, par exemple pour des flottes d'entreprises. Une enquête va donc être lancée auprès des entreprises locales, utilisatrices potentielles ou futures d'hydrogène durable.

Il est également prévu, lors de ces investigations, d'interroger les besoins et les attentes de Lorient Agglomération, des 25 communes et

des établissements publics du territoire. Dès 2021, les données de cette étude permettront à Lorient Agglomération et Morbihan Énergies de se prononcer sur un plan d'actions (création d'une unité de distribution ou de production, acquisition de bus et de bateaux...) au regard des potentialités du territoire.

« *Notre volonté est d'aboutir à une production d'hydrogène décarboné, dont l'impact est négligeable sur l'environnement* », souligne Bruno Paris, vice-président chargé de la transition écologique. En effet si l'hydrogène peut être produit à partir d'hydrocarbures, avec un fort rejet de CO₂ dans l'atmosphère, Lorient Agglomération veut se tourner vers une production par électrolyse de l'eau. Le procédé consiste à séparer les deux atomes formant l'eau (hydrogène et oxygène) grâce à un courant électrique. « *Cette électricité devra elle aussi être verte*, précise Bruno Paris. *Elle peut venir des éoliennes flottantes ou de panneaux photovoltaïques.* »