



Département de la Guadeloupe
**Syndicat Mixte des Transports
 Du Petit Cul de Sac Marin**

Délibération du Comité Syndical
 3^{ème} séance ordinaire
 N°07-04-2023
SEANCE DU MARDI 09 AVRIL 2024

RAPPORT SUR LA SITUATION DU SMT EN MATIERE DE DEVELOPPEMENT DURABLE

Le mardi 09 avril 2024 à 10 heures, le Comité Syndical dûment convoqué le vendredi 29 mars 2024, s'est réuni au nombre prescrit par la loi en session ordinaire, au siège du SMT, Belcourt 97 122 Baie-Mahault, sous la présidence de Monsieur Georges DAUBIN, Président ;

Délégués	Nombre	CAPEX	CARL	REGION
En exercice	17	09	06	02
Présents (Titulaires)	08	Georges DAUBIN Harry DURIMEL	Elodie CLARAC Jules FRAIR Nadia CELINI Liliane MONTOUT Hughes CHATEAUBON	Philippe DEZAC
Présents (Suppléants)	03	Teddy MOUSSE Jacqueline FAVORINUS Alain SOREZE-EUGENE		
Absents	01	Dominique BIRAS		
Excusés	08	Alix NABAJOH Denis BERNADOTTE Nadiah SURVILLE-PERAFIDE Fulbert HENRY Danila BAZILE-CHALUS Jean-Luc CELIGNY	Christian BAPTISTE	Ary CHALUS

Assistaient également à la séance : M. Patrick RILCY (DGS) ; M. Ruiz CHALUS (Service Financier) ; Mme Nadine CYSIQUE (Service Financier) ; Mme Cladya SOUMENAT (Service Financier) ; M. Endrick ERAVILLE (Service RH) ; M. Laurent CHERALDINI (Service Transport) ; M. Patrick JEAN-CHARLES (Chargé de mission) ; M. Karim CYRILLE (Service Moyens généraux) ; M. Jean-Claude VATI (Service Informatique) ; Mme Sandrine DELVERT (Service Régie) ; Mme Lesly BIABIANY (Chargée de mission) ;

Secrétaire de séance : Mme Elodie CLARAC a été désignée pour remplir les fonctions de secrétaire de séance à l'unanimité (article L2121-15 du CGCT).

RAPPORT DE PRESENTATION

BILAN CARBONE :

Cette étude a pour objectif de déterminer les émissions de gaz à effet de serre (GES) du SMT selon le bilan réglementaire. Deux scénarios ont été étudiés : un scénario avec et un scénario sans les marchés et la DSP.

Quelques chiffres clés du transport A l'échelle nationale

- Le transport est le 1^{er} secteur émetteur de gaz à effet de serre (GES) : **30 % des émissions** ;
- **1 français sur 4 a déjà refusé un emploi** faute de solution de transport pour s'y rendre ;
- **Sur 80 % du territoire**, aucune collectivité ne propose de solution pour les transports du quotidien ;
- **Le transport est le 1^{er} poste de dépenses pour un ménage (18 % du budget en moyenne)**, devant l'alimentation et le logement ;
- **7 français sur 10** se rendent au travail **en voiture**.

A l'échelle de la Guadeloupe

En 2021 :

- Le **déplacement des personnes est le poste le plus émetteur** de GES de l'archipel avec **44 % des émissions**. A noter que le transport de marchandises est le troisième poste et représente 8% des émissions ;
- **Avec 228922 tonnes, la consommation de carburant routier** est particulièrement importante sur le territoire ;
- En termes de déplacement de personnes, le transport aérien est le mode le plus impactant avec **1,2 million de passagers entrant et sortant** ;
- Le transport maritime représente 566 214 **passagers entrant et sortant** ;
- L'évolution des consommations de carburant pour le transport routier est globalement stable en dehors des années 2020 et 2021 marqué par la crise sanitaire.

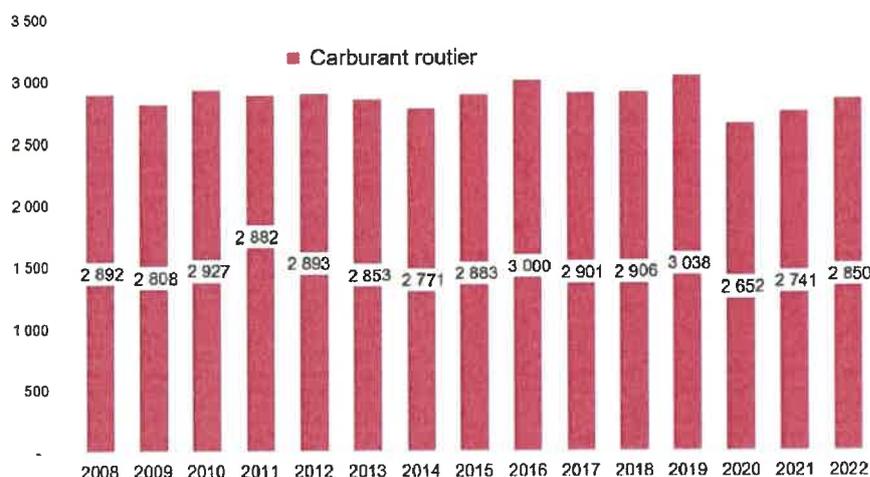


Figure 1 : Evolution de la consommation de carburant dans le transport routier (GWh) (Source : OREC)

RESULTATS DU BILAN CARBONE

Deux bilans des émissions sont présentés : une première version où les marchés et la DSP ne sont pas prises en compte, et une seconde version où les émissions liées aux marchés et la DSP sont prises en comptes (déplacements des bus, immobilisations des véhicules et bâtiments, achats d'électricité et émissions fugitives des climatiseurs).

1. Bilan des émissions du scénario « sans les marchés et la DSP »

1.1 Résultats globaux

Avec les hypothèses citées ci-dessus, le scénario « sans les marchés et DSP » émet environ **187 t CO₂e par an**.

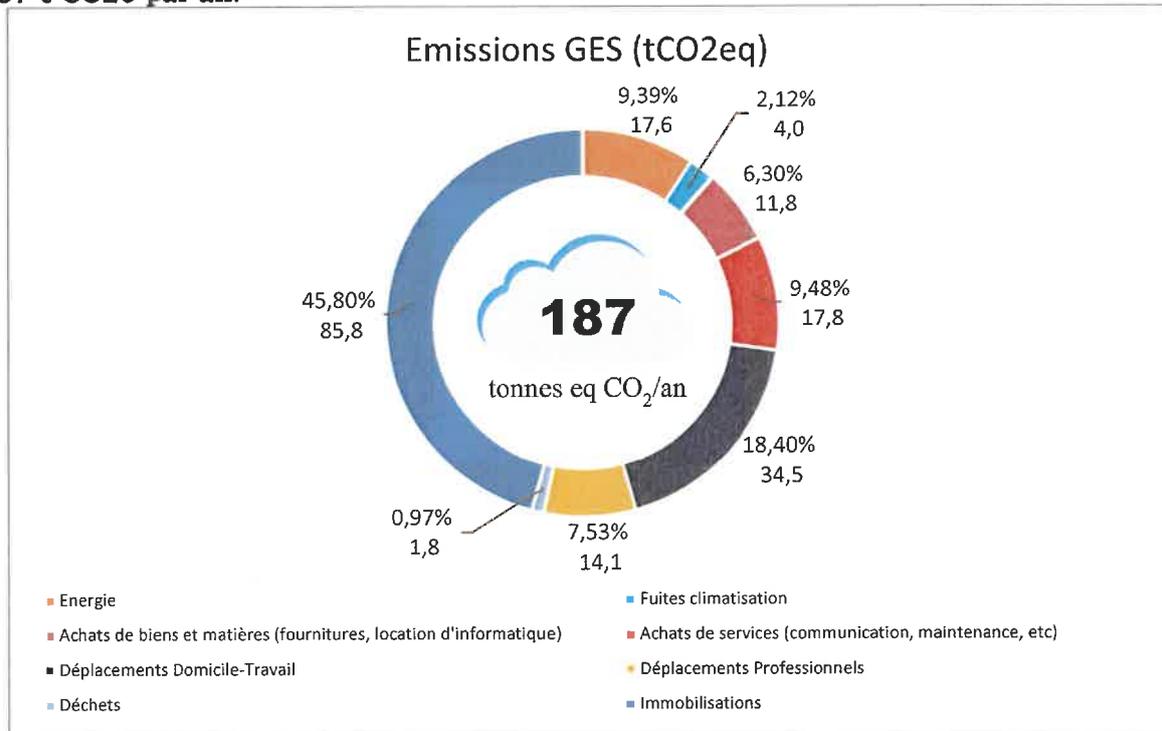


Figure 2 : Emissions du scénario « sans marchés et DSP »

Les émissions sont principalement portées par l'immobilisation (bâtiments et véhicules) pour 46% des émissions. Le bilan carbone est associé à une incertitude de 19%.

1.2 Résultats détaillés

Voici un tableau récapitulatif des émissions des différents postes :

Postes	Emissions (tCO ₂ e)	Part des émissions (%)	Incertitudes (%)
Energie	17,58	9,4%	15%
Fuites climatisation	3,97	2,1%	65%
Achats de biens et matières (fournitures, location d'informatique)	11,80	6,3%	42%
Achats de services (communication, maintenance)	17,76	9,5%	35%
Déplacements domicile-travail	34,47	18,4%	55%
Déplacements professionnels	14,10	7,5%	32%
Déchets	1,82	1,0%	30%
Immobilisation (vélos électriques, mobilier, bâtiments)	85,77	45,8%	32%
Total	187,26	100%	19%

Tableau 1 : Emissions du scénario « sans marchés et DSP »

Emissions liées à l'immobilisation

Le poste « immobilisation » représente 46% des émissions du scénario « sans marchés et DSP ».

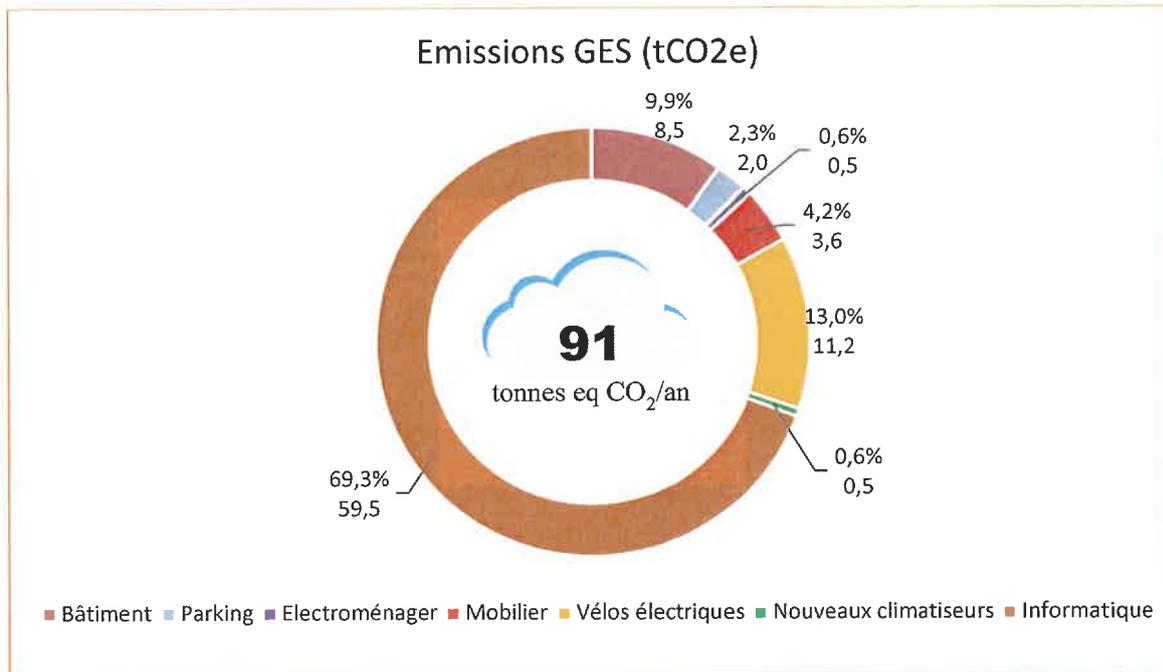


Figure 3 : Emissions du scénario « sans marchés et DSP » liées à l'immobilisation

Il est important de rappeler ici que les immobilisations sont amorties sur plusieurs années (30 ans pour les bâtiments et parking, 5 ans pour l'informatique, etc.) C'est cet amortissement qui réduit la part de l'immobilisation dans le bilan carbone annuel du projet.

Les émissions totales associées à l'immobilisation non amortie s'élèvent à : **647 tCO2e**

Déplacements domicile-travail

Le deuxième poste d'émissions du SMT concerne les déplacements domicile-travail de ses agents. Les déplacements domicile-travail représentent 18% des émissions du scénario « sans marchés et DSP », émettant ainsi plus de **34 t CO2e**.

Achats de biens et de services

Les achats du SMT représentent 15% des émissions de GES dans le scénario « sans marchés et DSP », avec près de 30tCO2e.

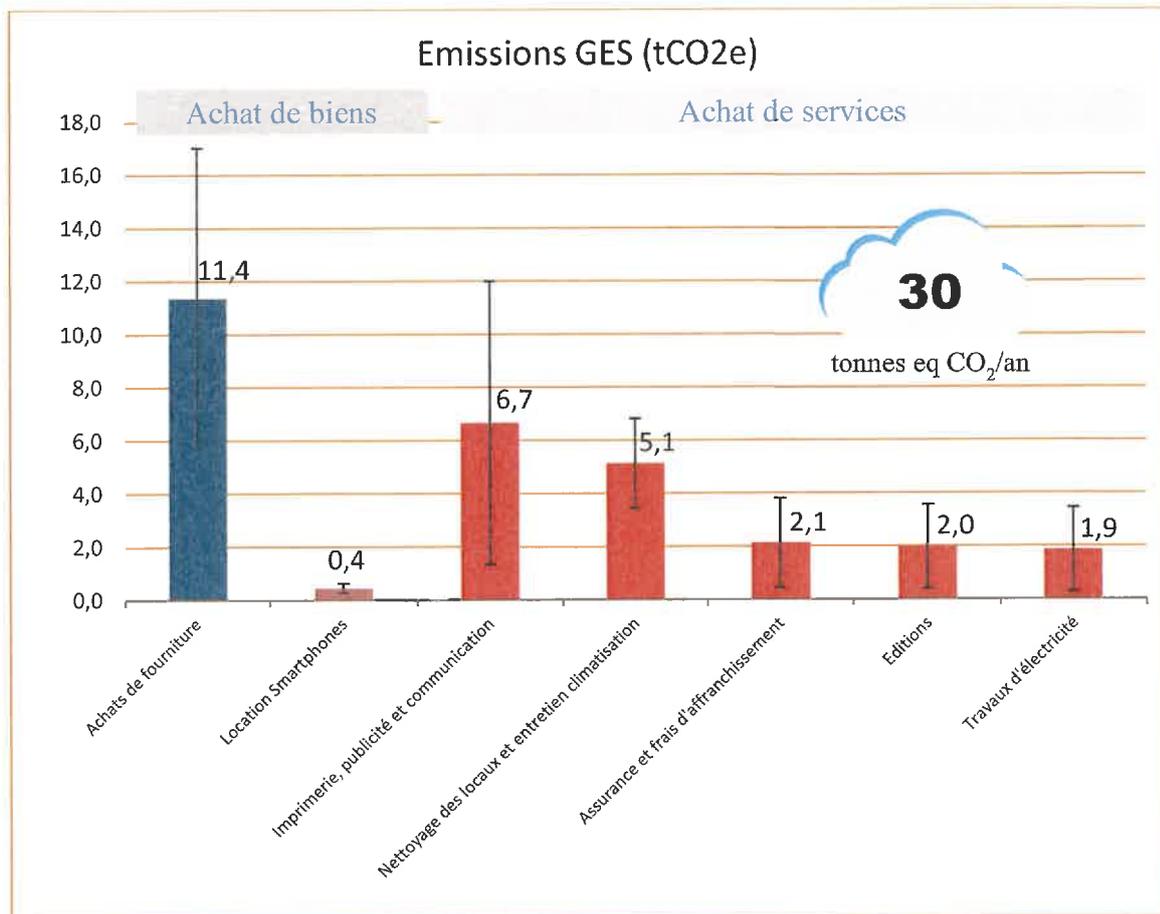


Figure 4 : Emissions du scénario « sans marchés et DSP » liées aux achats de biens et de services

2. Bilan des émissions du scénario « Avec marchés et DSP »

2.1 Résultats globaux

Avec les hypothèses établies, le scénario « Avec marchés et DSP » émet **13 508 tCO₂e** par an avec une incertitude de 15 %.

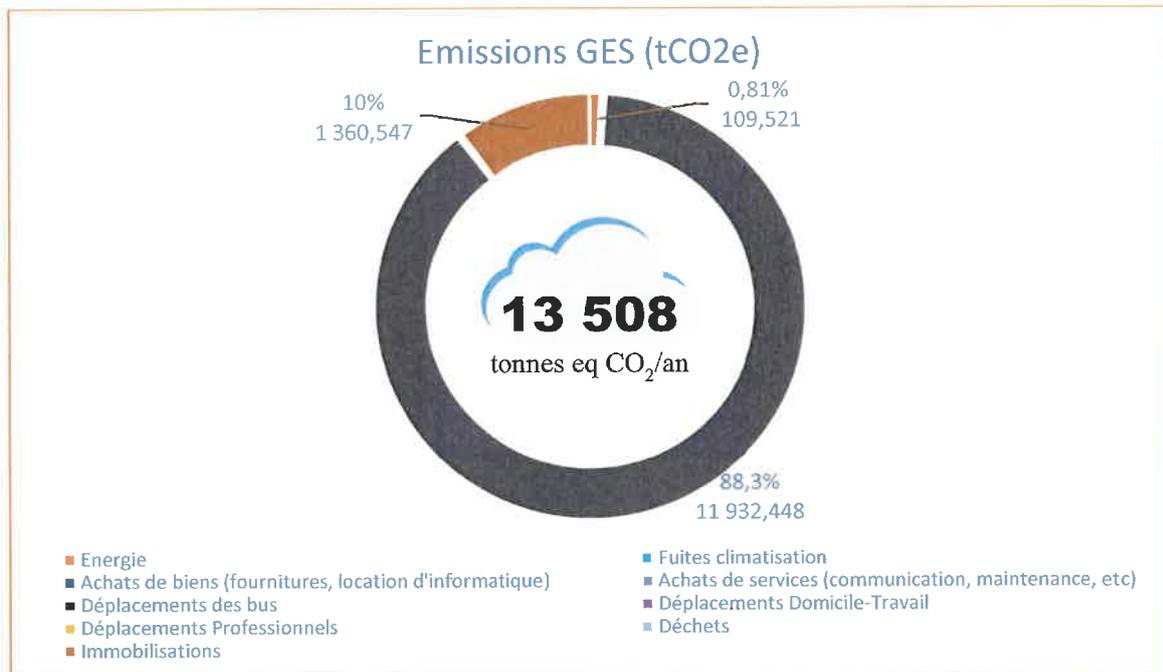


Figure 5 : Emissions du scénario « avec marchés et DSP »

Les émissions sont principalement portées par le déplacement des bus des marchés et DSP pour 88% des émissions. Le bilan carbone est associé à une incertitude de 15%.

3.2.2 Résultats détaillés

Voici un tableau récapitulatif des émissions des différents postes :

Postes	Emissions (tCO ₂ e)	Part des émissions (%)	Incertainitudes (%)
Energie	109,5	0,81%	39%
Fuites climatisation	25,2	0,19%	50%
Achats de biens et matières (fournitures, location d'informatique)	11,8	0,09%	42%
Achats de services (communication, maintenance)	17,8	0,13%	35%
Déplacements des bus	11 932,4	88%	16%
Déplacements domicile-travail	34,5	0,26%	55%
Déplacements professionnels	14,1	0,10%	32%
Déchets	1,8	0,01%	30%
Immobilisation (véhicules, mobilier, bâtiments)	1 360,5	10%	39%
Total	13 508	100%	15%

Tableau 2 : Emissions du scénario « avec marchés et DSP »

Emissions liées aux déplacements des bus des DSP

Les déplacements des bus des différents marchés et la DSP émettent près de 12 000 tCO₂e par an, soit 83% des émissions du SMT.

Les trois transporteurs les plus émetteurs sont :

- STAC en transport urbain, avec près de 5 000 tCO₂e par an (41% des émissions des déplacements des bus des DSP)
- Pajamandy en transport scolaire, avec plus de 3 000 tCO₂e par an (25% des émissions des déplacements des bus des marchés transports scolaires)
- Translom en transport scolaire, avec plus de 1500 tCO₂e par an (13% des émissions des déplacements des bus des marchés transports scolaires)

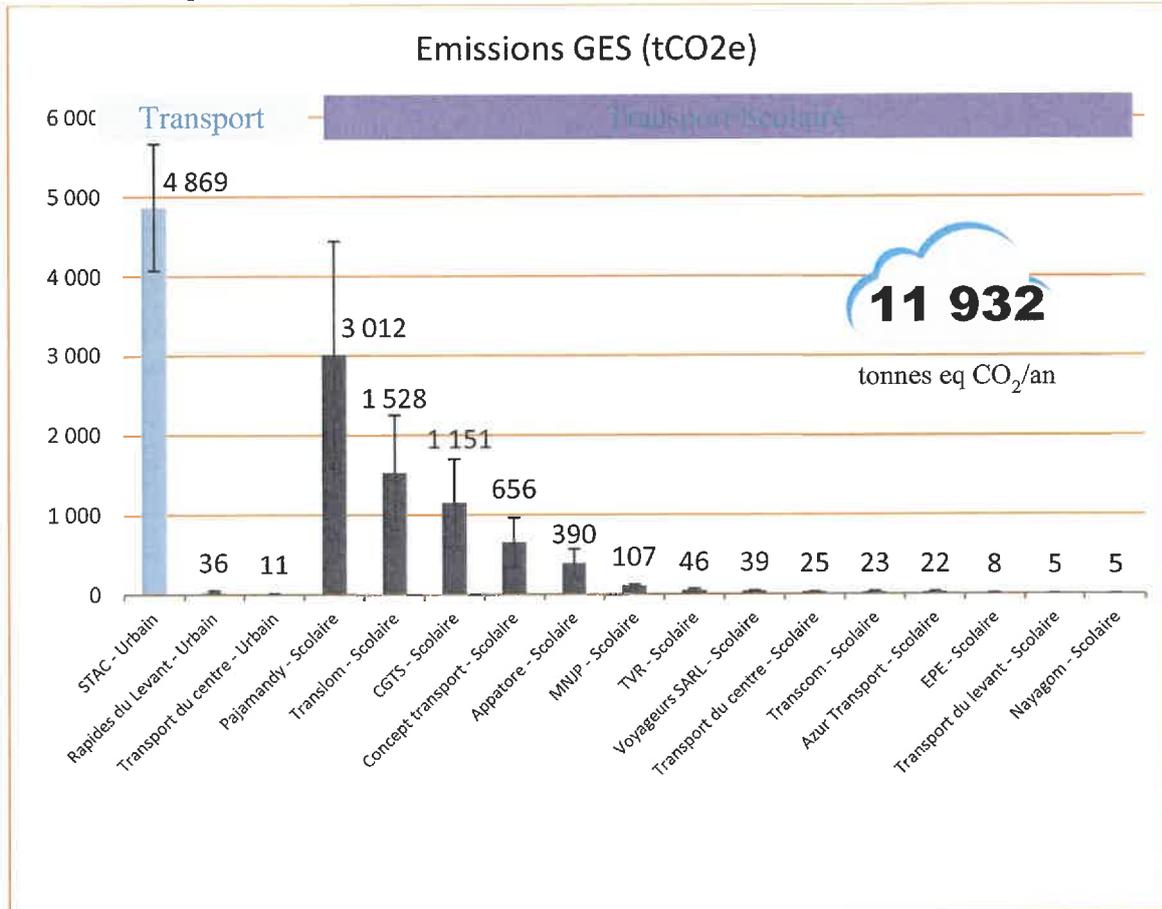


Figure 6 : Emissions du scénario « sans marchés et DSP » liées aux déplacements des bus des DSP

3. Analyse concernant les deux scénarios étudiés

3.3.1 Analyse des différentes catégories en jeu

La réalisation d'un Bilan Carbone permet aussi de faire l'extraction d'un Bilan des Emissions de Gaz à Effets de Serre (BEGES) réglementaire. Cette extraction permet de voir la répartition des émissions par catégories.

Pour rappel, l'outil Bilan Carbone V8 permet de réaliser le bilan des émissions directes et indirectes de GES :

- **Catégorie 1** : émissions directes de GES. Par exemple, les émissions provenant de la combustion d'énergie par les sources fixes (ex : chauffage des bâtiments) et mobiles (ex : consommation de carburants des véhicules),
- **Catégorie 2** : émissions indirectes associées à l'énergie. Par exemple, les gaz à effet de serre émis pour la production de l'électricité ou de la chaleur collective.
- **Catégorie 3** : émissions indirectes associées au transport. Par exemple, les émissions provenant des déplacements domicile-travail des agents.
- **Catégorie 4** : émissions indirectes associées aux produits achetés. Par exemple, les gaz à effet de serre émis lors de la production du mobilier acheté.
- **Catégorie 5** : émissions indirectes associées aux produits vendus. Par exemple, les émissions associées à la fin de vie des produits vendus. **Cette catégorie est nulle dans le cas du SMT.**
- **Catégorie 6** : autres émissions indirectes. **Cette catégorie est nulle dans le cas du SMT.**

Voici la répartition des émissions pour le scénario « sans marchés et DSP » :

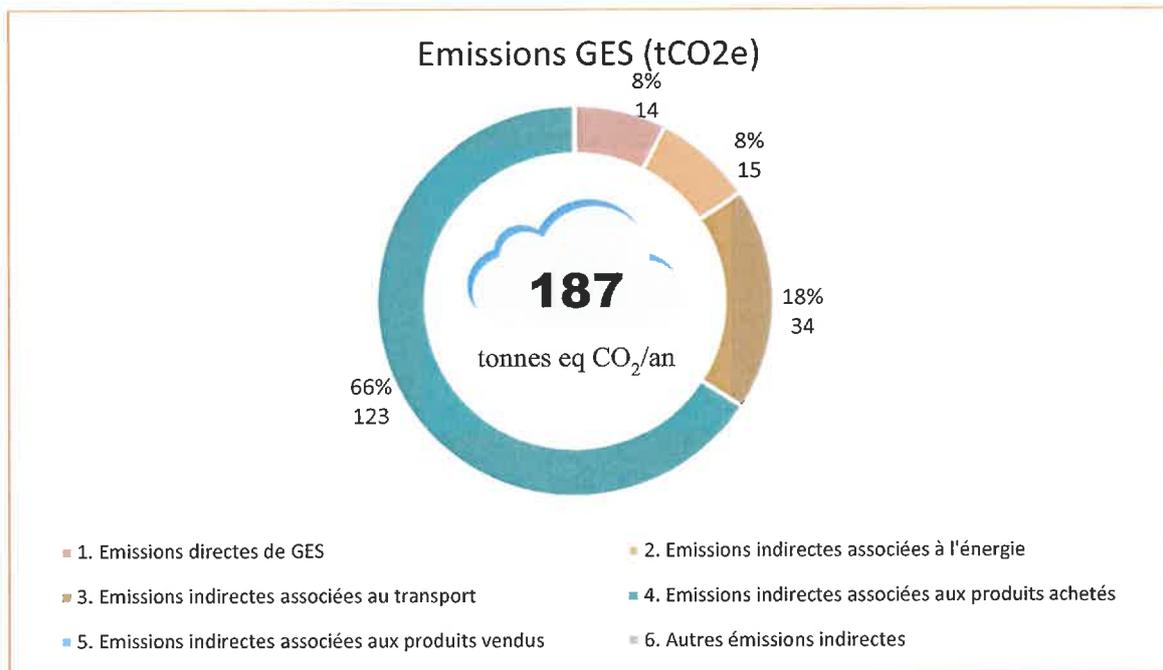


Figure 7 : Répartition des émissions par catégories « sans marchés et DSP »

Voici la répartition des émissions pour le scénario « avec marchés et DSP » :

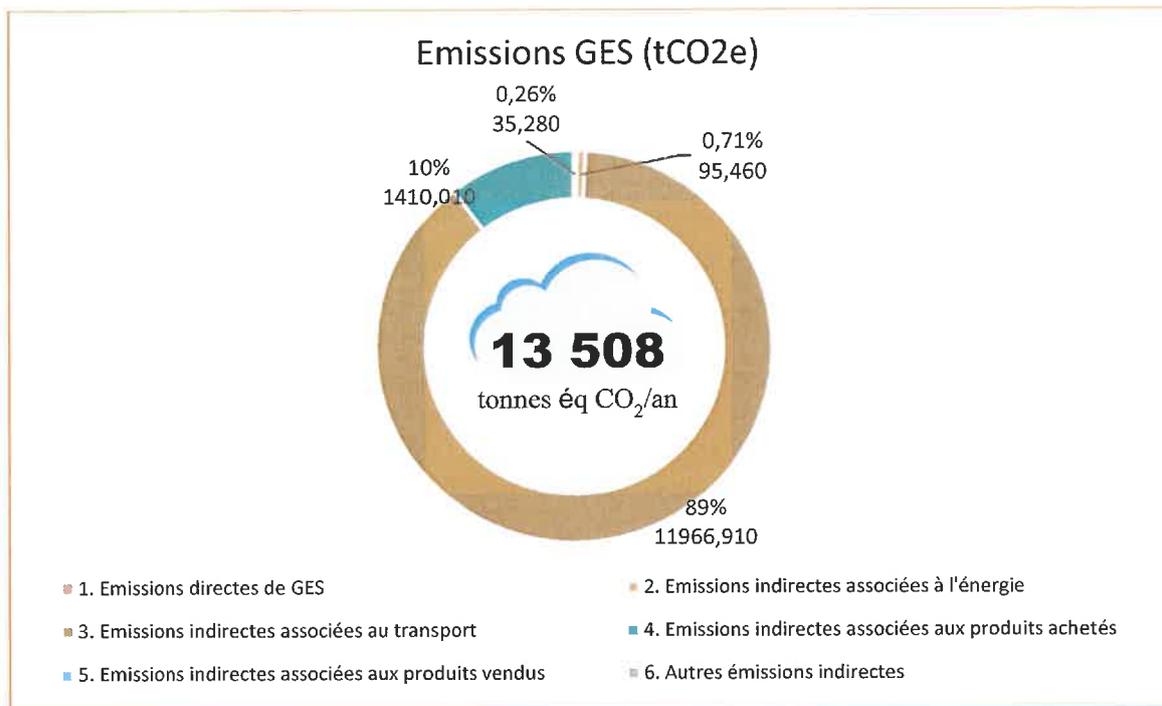


Figure 8 : Répartition des émissions par catégorie « avec-avec marchés et DSP »

3.3.2 Comparaison des scénarios et pistes de diminution

Le scénario « avec marchés et DSP » est plus émissif que le scénario « sans marchés et DSP », notamment à cause des émissions des bus urbains et scolaires qui roulent au diesel, un carburant très émetteur de GES. L'analyse « sans marchés et DSP » permet néanmoins de mettre en évidence les principaux postes d'émissions du SMT et souligne ainsi des plusieurs pistes d'améliorations qui peuvent être mise en place :

- Le verdissement des consommations énergétiques du SMT permettrait de réduire les émissions indirectes associées à l'énergie du SMT. Avec l'installation de panneaux solaires et 100% d'autoconsommation, 16,5 tCO₂e seraient évitées par le SMT chaque année (soit 8,6% de ses émissions sans marchés et DSP) ;
- L'allongement des durées d'utilisation du matériel informatique, du mobilier, de l'électroménager et des vélos permettrait de réduire les émissions indirectes liées aux produits achetés. En allongeant d'un an les durées de vie de ces trois types de produits, 15 tCO₂e pourraient être évitées par le SMT chaque année (soit 8,7% de ses émissions sans marchés et DSP) ;
- A ce jour, les marchés et la DSP utilisent tous du gazole pour leurs bus. En passant à tous les bus au GNV, les émissions de GES pourraient être réduites de près de 1 000 tCO₂e par an (soit 6,9% des émissions avec les marchés et la DSP).
- Les déplacements domicile-travail des agents du SMT sont responsables de 34 tCO₂e par an. Une sensibilisation vers un report modal des voitures thermiques vers les bus ou les mobilités douces partagés et une incitation au covoiturage permettraient de réduire ces émissions.

STRATEGIE BAS CARBONE

1. Interconnexion aux réglementations

1.1 A l'échelle internationale

Le changement climatique est une problématique planétaire inéluctable. Ces effets sont déjà visibles et ont poussé l'ensemble des pays à réfléchir à ces questions dans le cadre des grandes conventions internationales qui se déclinent en réglementations nationales :

- ❏ Le **Protocole de Kyoto** et sa traduction en Facteur 4 pour la France (diviser par 4 les émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2050 sur une base 1990), il fixe des objectifs spécifiques par pays de réduction ou de limitation des émissions de GES (8% globalement pour l'Union Européenne, et plus particulièrement un retour au niveau de 1990 pour la France).
- ❏ **L'Accord international de la COP 21** (dit accord de Paris), qui est le premier accord international sur le climat a également été signé à Paris en 2015 lors de la 21ème Conférence de la Convention-cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques (COP21). 169 pays et l'Union Européenne ont ratifiés cet accord fixant la limite du réchauffement climatique à 2°C d'ici 2100 à travers notamment le désinvestissement des énergies fossiles.
- ❏ Le **Pacte de Glasgow de la COP 26** a permis la finalisation de l'Accord de Paris, en le rendant plus opérationnel. Il demande également aux Etats de rehausser leurs ambitions nationales dès lors qu'elles ne seraient pas dans la trajectoire de l'Accord de Paris. Le **Global Methane Pledge** a également été ratifié par plus de 100 pays lors de cette conférence : l'objectif est de réduire de 30% les émissions de méthane d'ici 2030 par rapport à 2020.

1.2 A l'échelle Européenne

- ❏ Le **Paquet Européen Energie Climat Horizon 2020** définit les ambitions des « 3x20 » pour 2020. Il est composé d'un ensemble de directives, règlements et décisions fixant des objectifs précis à l'horizon 2020, dont un objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre de l'Union européenne de 20 % par rapport à 1990.
- ❏ Le **Paquet Européen Energie Climat Horizon 2030** a été arrêté par le Conseil européen en octobre 2014. L'objectif de réduire les émissions d'au moins 40 % en 2030 par rapport à 1990 a, à ce titre, constitué le cœur de l'engagement de l'Union européenne dans le cadre de l'Accord de Paris de décembre 2015.
- ❏ Le **Pacte vert européen** adopté en 2019 annonce la fin des émissions nettes de GES d'ici 2050. Il se décline en plusieurs stratégies sectorielles telles qu'une stratégie industrielle, une stratégie pour la biodiversité, ou encore une stratégie pour une vague de rénovations.
- ❏ Le « **Fit for 55** » a été adopté en 2021 : ce texte se donne pour objectif d'atteindre une réduction de 55% des émissions de GES d'ici à 2030 par rapport à 1990. Il est accompagné de 13 mesures juridiquement contraignantes telles que la fin de la vente des véhicules thermiques d'ici 2035 ou la réforme du système d'échange des quotas d'émissions européen.

1.3 A l'échelle nationale

- ☐ La **loi Grenelle II** portant l'engagement national pour l'environnement du 12 juillet 2010, rend obligatoire dans son article 75 la réalisation d'un bilan des émissions de gaz à effet de serre et d'un plan climat énergie territorial pour toutes les collectivités de plus de 50 000 habitants. L'obligation de réaliser un bilan des émissions est également appliquée aux entreprises de plus de 500 salariés.

- ☐ Le **Plan Climat national** de 2004, révisé en 2006, 2011 et 2013, fixe les grandes orientations d'actions. Un décret, publié le 28 juin 2016 recentre la gouvernance des plans climat énergie territoriaux sur l'échelon intercommunal et renforce leur contenu.

- ☐ La **Loi de la Transition Énergétique pour la Croissance Verte (LTECV)** du 17 août 2015, fixe les grands objectifs du nouveau modèle énergétique français, instaure une stratégie nationale bas carbone et précise l'objectif de -40% d'émissions de GES à 2030.
 - Introduite par la LTECV, La Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC) définit une trajectoire de réduction des émissions de gaz à effet de serre jusqu'à la neutralité carbone en 2050 et fixe des objectifs à court-moyen termes : le budget carbone. La nouvelle version de la SNBC et les budgets carbone pour les périodes 2019-2023, 2024-2028 et 2029-2033 ont été adoptés par décret le 21 avril 2020.

- ☐ Le **2ème plan national d'adaptation au changement climatique national (2^e PNACC)** sur la période 2018-2022

- ☐ La **loi énergie-climat du 8 novembre 2019** qui permet de fixer des objectifs ambitieux pour la politique climatique et énergétique française. Comportant 69 articles, le texte inscrit l'objectif de neutralité carbone en 2050 pour répondre à l'urgence climatique et à l'Accord de Paris.

- ☐ La **loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM)** vise à transformer la politique des mobilités afin de rendre les transports du quotidien à la fois plus faciles, moins coûteux et plus propres. La loi fixe l'objectif d'une neutralité carbone des transports terrestres d'ici 2050 avec un objectif intermédiaire de réduction de 37,5% des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 et l'interdiction de ventes de voitures à énergies fossiles carbonées d'ici 2035

- ☐ **Loi climat – résilience** : Issu des travaux de la Convention citoyenne pour le climat, le projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et le renforcement de la résilience face à ses effets a été définitivement adopté par le Parlement le mardi 20 juillet 2021.

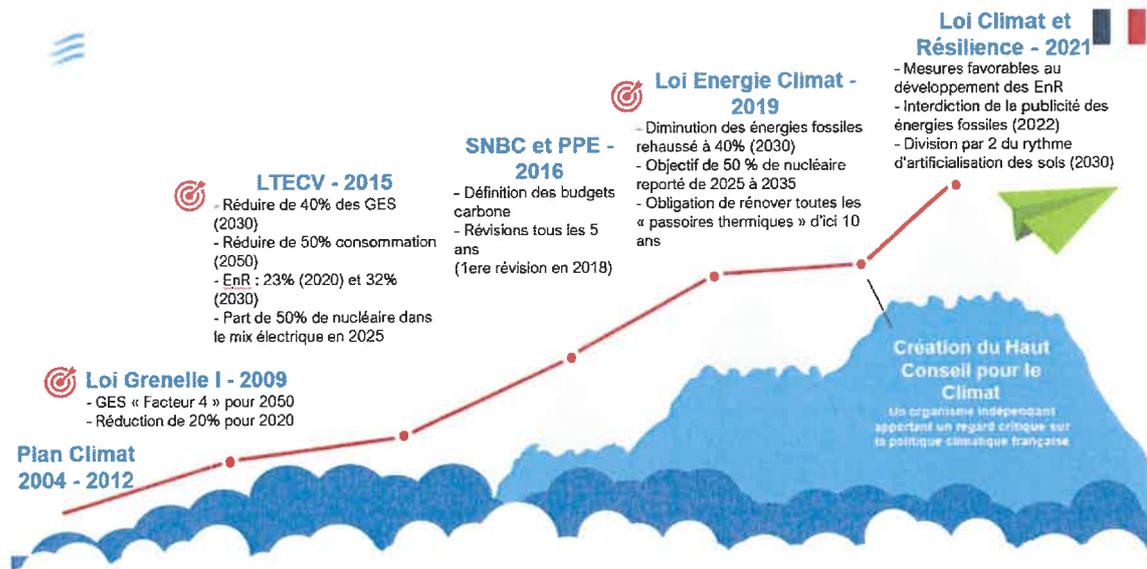


Figure 9 : Politique Air Energie Climat française

1.4 Focus sur la Loi d'Orientation des Mobilités (Loi LOM)

La loi d'orientation des mobilités a été publiée au Journal officiel le 26 décembre 2019. Cette loi transforme en profondeur la politique des mobilités, avec un objectif simple : des transports du quotidien à la fois plus faciles, moins coûteux et plus propres.

La programmation s'inscrit également dans la perspective d'une enveloppe quinquennale en progression à 14,3 Md€ sur la période 2023-2027, après un investissement de 13,4 Md€ sur 2018-2022. Cet investissement est réorienté clairement en faveur des transports du quotidien plutôt que de nouveaux grands projets dans une volonté de désenclavement des territoires ruraux.

Dans le cadre de cette enveloppe globale, l'État met en place des financements et appels à projets pour développer des solutions alternatives à la voiture individuelle proposées sur 100 % du territoire par les collectivités : covoiturage, transport à la demande, navettes autonomes, etc.

La mobilité domicile-travail se place au cœur du dialogue social dans les entreprises : elle devient un thème obligatoire de négociation sociale pour s'assurer que les entreprises s'engagent à faciliter les trajets de leurs salariés. De plus, un forfait mobilité durable jusqu'à 400 €/an pour aller au travail en covoiturage ou en vélo pourra être mis en place par les employeurs qui pourront ainsi contribuer aux frais de déplacements de leurs salariés par ce forfait, exonéré d'impôts et de cotisations sociales.

La loi LOM appelle également à la création d'un **plan covoiturage du quotidien**, lancé officiellement en décembre 2022. Celui contient 14 mesures, notamment la mise en place d'une prime de 100€ pour les nouveaux conducteurs, et une mobilisation du Fonds vert à hauteur de 50M€ pour soutenir les collectivités dans leurs projets de développement d'infrastructure de covoiturage.

1.5 A l'échelle régionale

La Loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) publiée le 17 août 2015, dans son article 203, prévoit que la Guadeloupe fasse l'objet **d'une Programmation Pluriannuelle de l'Énergie (PPE)** qui lui soit propre. Document de planification stratégique élaboré conjointement par l'État et la Région, la PPE Guadeloupe constitue le volet énergie du SRCAE et doit servir les objectifs de :

- Développement économique et social local lié au développement des filières d'énergie renouvelables et aux autres installations de production d'énergie ;

- Mobilisation des ressources énergétiques locales en intégrant les problématiques de conflit d'usage (biomasse, géothermie, etc. ...) mais également de valorisation des déchets dans une logique d'économie circulaire,
- Développement durable et de lutte contre le changement climatique.

Actuellement en révision, les objectifs de la PPE de Guadeloupe ont fait l'objet d'une première présentation auprès des acteurs socio-économique de la Guadeloupe :

PPE 2024-2028/2029-2033	
Consommations finales d'énergie Toutes énergies et tous secteurs	Réduire : -3% en 2028 et -5% en 2033 par rapport à 2022
Consommations d'électricité hors mobilité	Poursuivre la maîtrise, voire la baisse, des besoins à 2033 par rapport à 2022.
Energies renouvelables	<ul style="list-style-type: none"> • Dès 2028 100% d'EnR dans la production d'électricité • 2028 : viser 35% d'EnR dans les consommations finales • 2028 : avoir une capacité installée de 708 MW d'EnR, soit « +501 MW » d'EnR supplémentaires par rapport à 2022 (x 2,5). • 2033 : viser 40% d'EnR dans les consommations finales • 2033 : avoir une capacité installée de 870 MW d'EnR, soit « +665 MW » d'EnR supplémentaires par rapport à 2022 (x 3).
Objectifs associés au transport routier & à la mobilité électrique	<ul style="list-style-type: none"> • Maîtriser l'augmentation structurelle des consommations de carburant dans le secteur des transports (télétravail...), • Viser +10% de report modal vers des mobilités alternatives à l'autosolisme (co-voiturage, transport collectif, mobilité douce...), • Viser 15% des véhicules électriques dans le parc total à horizon 2033, • Viser 1000 points de recharge en accès public 100% pilotés à horizon 2030, • Viser 60% de recharges à domicile intelligentes pour éviter la pointe,

Figure 10 : Tableau de synthèse des objectifs chiffrés 2024-2028-2018/2029-2033 de Guadeloupe

2. Méthodologie employée

2.1 Les 3 leviers de la stratégie : Identification des enjeux

Au regard des résultats du diagnostic, le poste d'émissions le plus impactant concerne les déplacements des bus portés par les marchés et la DSP. Ils sont suivis de très loin par les immobilisations qui comprennent à la fois les véhicules professionnels et les bus puis des déplacements domicile – travail des agents.

On distingue 3 principaux leviers pour réduire significativement les émissions Carbone, détaillées dans le schéma suivant :



Figure 11 : 3 principaux leviers d'action du SMT pour réduire ses émissions

2.2 Les actions phares identifiées

Les résultats du bilan des émissions de gaz à effet de serre ont été réalisés, avec des focus sur les déplacements des bus des marchés et de la DSP, sur les achats de services et de biens du SMT, sur les immobilisations du SMT, et sur les déplacements des agents du SMT.

Propositions de solutions agissant sur les 3 principaux leviers d'action du SMT, sur lesquelles il a pu travailler ces dernières années :



Solution de mobilité court-terme :

- Entretiens avec les utilisateurs pour comprendre les freins, les attentes ...
- Miser sur l'intermodalité pour changer les comportements
- Mettre en place des services partagés, sécuriser les cheminements piétons, améliorer les horaires des bus, navette autonome à terme



Amélioration de la desserte :

- Entretiens avec acteurs du secteur (dysfonctionnements, attentes...)
- Aménagements ponctuels afin de fluidifier circulation bus
- Nouvelles lignes de bus pour assurer desserte directe
- Chiffrage et phasage des propositions



Plan de Mobilité

- Entretiens salariés



- Ateliers de travail sur les actions retenues
-
- Une stratégie globale mobilité – développement territoire avec vision prospective
- Déclinaison de ce plan en actions concrètes (chiffrage – planning)



Etude d'un corridor vert

- Enquêtes et analyses des déplacements
- Aménagement du corridor, des hubs de mobilité et de places urbaines
- Chiffrage des propositions et calcul de réduction d'émissions



Pôles d'échanges

- Scénarios d'aménagement (Esquisse, coupe, girations, plan de circulation, paysagement)
- Intégration des problématiques cyclables
- Accompagnement aux changements d'habitude
- Phasage, chiffrage, solution provisoire
- Comparaison des solutions



Etude de faisabilité d'un corridor bus

- Report modal selon les scénarios
- Impacts sur la circulation, dimensionnement des dépôts bus



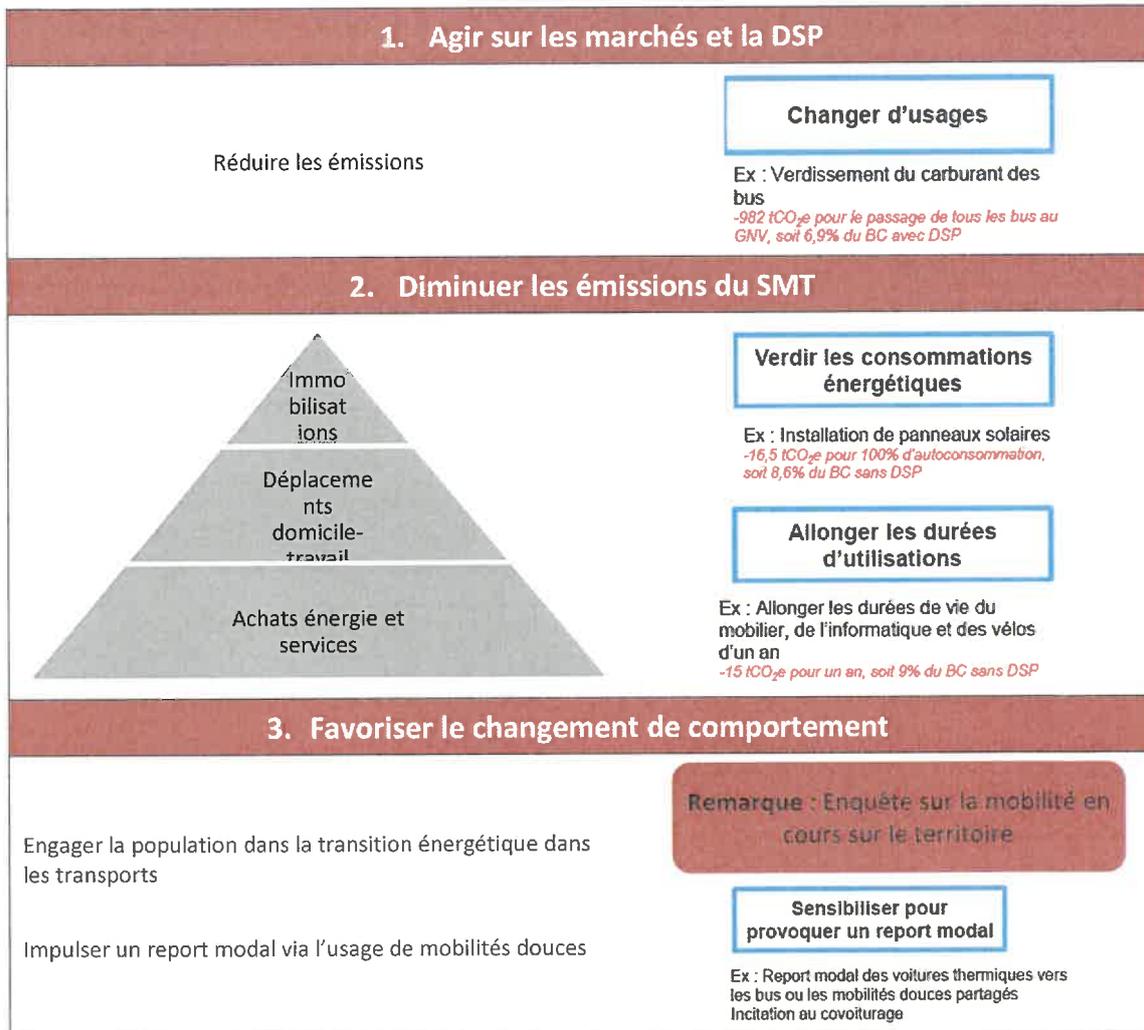


Tableau 3 : Liste des actions pré-identifiées

Agir sur les marchés et la DSP

Réflexion collective entre les AOM un **plan pluriannuel de renouvellement des bus**

Préconisation environnementale supplémentaire pour les futurs marchés/DSP

Scolaire : Ouverture de places aux usagers commerciaux → **renouvellement des marchés** (phase d'expérimentation)

Proposition d'un **abonnement complet aux scolaires** (urbain/Vélo électrique) → **Sept 24 ?**

Optimisation des circuits et amélioration du service → **Sept 24 ?**

Diminuer les émissions du SMT

Carte agents (d'abonnement) : pour utiliser le réseau gratuitement (une grande majorité des agents ont des horaires administratif)

Délibération sur le **télétravail** en cours → à terme, mettre en place d'une organisation permettant de réduire la surface des bâtiments administratif

Favoriser le changement de comportement

Amélioration de l'**information voyageur** (via l'application, QR code arrêt de bus) → en cours

Amélioration de **vitesse voyageur** des bus : aménagement de bandes d'arrêt d'urgence (en projet)

Renforcement du **nombre d'arrêts**, multiplication des **stations vélo** (tous les 300m)

Communication sur l'offre de service mobilité du SMT (entreprise et grand public)

Renforcement de l'**implication du SMT** dans les choix d'aménagement sur le territoire

Elaboration d'**itinéraires spécifiques** aux vélos et aux mobilités douces

Aménagement des pôles scolaires et d'une zone d'autopartage multimodale

4.2.3 Les orientations de la stratégie Bas Carbone du SMT

De l'analyse précédente des résultats du Bilan Carbone et des actions identifiés en atelier ont émergé les quatre orientations de la stratégie Bas Carbone du Syndicat Mixte des Transports.

Axe A : Mettre en place une gouvernance de la transition énergétique dans les transports

Cet axe stratégique cherche à organiser la transition énergétique dans les transports et à promouvoir le rôle du SMT dans cette transition.

Axe B : Agir sur les marchés et la DSP

Cet axe stratégique s'attaque à la principale source des émissions de GES du SMT : les émissions des bus. Grâce aux quatre fiches actions dédiées, le SMT cherche à réduire leurs émissions en encourageant le verdissement de la flotte et en optimisant les services rendus.

Axe C : Diminuer les émissions du SMT

Cet axe stratégique s'attelle à la réduction des émissions du Syndicat Mixte des Transports et de ses agents. Deux fiches actions y sont consacrées.

Axe D : Accompagner le changement de comportement

Ce dernier axe stratégique se propose d'accompagner les usagers des services du SMT dans leur changement de comportement afin de provoquer un report modal vers les transports en commun et les mobilités douces. Trois fiches actions y sont consacrées.

3. Le programme d'actions du SMT

Le programme d'actions du SMT a été créé suite à la définition des orientations stratégiques du SMT et des actions identifiées. Ce programme cherche à s'aligner sur les objectifs internationaux, européens, nationaux et régionaux, tout en prenant en compte les spécificités de la région.

Rappelons qu'à l'échelle nationale, l'objectif de neutralité carbone en 2050 est inscrit dans la loi LOM, conformément au Plan climat, avec une trajectoire claire : **- 37,5 % d'émissions de CO₂ d'ici 2030 et l'interdiction de la vente de voitures utilisant des énergies fossiles carbonées d'ici 2040.** **A l'échelle régionale,** la Programmation Pluriannuelle de l'Energie de Guadeloupe **visé 10% de report modal vers les mobilités alternatives.**

Le plan d'actions du SMT est organisé en **onze fiches actions** réparties en **quatre axes stratégiques.**

Tableau 4 : Plan d'actions du SMT

Axe Stratégique A	Mettre en place une gouvernance de la transition énergétique dans les transports	
F.1	Mettre en place un comité de pilotage de la transition énergétique dans les transports entre AOM	<i>Ce groupe devra se rencontrer à minima annuellement pour définir des études à mener sur le territoire, proposer un programme d'actions opérationnel qui répond aux objectifs de réduction des émissions nationales et régionaux.</i>
F.2	Faire du SMT un acteur incontournable des projets structurant d'aménagement du territoire	<i>Des projets sont déjà identifiés : aménagement et amélioration des axes routiers et des ZAC, construction du CHU.</i>
Axe stratégique B	Agir sur les marchés et la DSP	
F.3	Engager une réflexion collective entre les AOM sur un plan de renouvellement de la flotte de bus	<i>Il s'agit notamment de concerter l'ensemble des AOM afin de définir la stratégie la plus adaptée pour le territoire en matière de renouvellement des bus, ainsi que de s'assurer de la bonne intégration des transporteurs dans la démarche.</i>
F.4	Entamer une démarche volontariste de réduction des émissions GES du transport urbain et scolaire à travers la mise en place de clauses environnementales impactantes	<i>Il s'agit notamment d'imposer la réalisation annuelle du bilan carbone des DSP (Patrimoine et compétences avec le détail des postes), de suivre le kilométrage réel par ligne et par véhicule en imposant la mise en place d'un système de géolocalisation, de connaître la liste détaillée des véhicules utilisés. Ce sera également l'occasion de mettre en place une consultation annuelle des DSP pour recueillir des propositions d'optimisation des circuits et de la fréquence de certaines lignes, des lieux propices à l'installation de mobilité douce, etc.</i>
F.5	Poursuivre les actions d'augmentation du nombre de passager/ véhicule sur l'ensemble des lignes (scolaire et urbain)	<i>Cela couvre en autres l'ouverture de places aux usagers commerciaux, et la proposition d'un abonnement complet aux scolaires (urbain/vélo électrique)</i>



F.6	Développer une offre de service mobilité efficace et vertueuse	<i>Il s'agit d'optimiser les circuits et la fréquence des bus, ainsi que de développer une offre de mobilité douce attractive et adaptée aux besoins et aux infrastructures existantes et prévues</i>
Axe stratégique C Diminuer les émissions du SMT		
F.7	Inciter les agents à réduire l'impact de leurs trajets (professionnels et domicile-travail)	<i>Il s'agit notamment d'inciter à l'utilisation de l'offre de covoiturage, de la prime de covoiturage et de la carte agent du réseau, de mettre en place 'une politique de télétravail, ainsi que de verdir la flotte du SMT.</i>
F.8	Mettre en place une stratégie de communication adaptée aux agents et aux visiteurs du SMT pour impulser la pratique des écogestes	<i>Il s'agit notamment de décliner les outils de communications régionaux et de les compléter en créant une palette d'outils internes.</i>
Axe stratégique D Accompagner le changement de comportement		
F.9	Améliorer l'information voyageur	<i>Cette amélioration peut se faire via l'application et des QR codes aux arrêts de bus.</i>
F.10	Mettre en place des aménagements adaptés pour impulser le déploiement des mobilité douces	<i>Cette action couvre l'engagement d'études de faisabilités pour les PEM programmé ainsi que l'identification des zones et des types d'aménagement à mettre en place.</i>
F.11	Améliorer la communication sur l'offre de service mobilité du SMT (entreprise et grand public)	<i>Il s'agit notamment d'analyser les facteurs du changement et de contribuer activement aux actions de sensibilisation</i>

4. Outil de suivi de la mise en œuvre

L'élaboration du plan d'actions et sa conduite supposent un pilotage et ne peut se concevoir sans disposer d'un outil nécessaire au suivi. Un tel outil a été créé pour permettre d'assurer la continuité du suivi au sein du SMT.

Celui-ci permet de suivre l'avancement de chaque action en fonction d'un indicateur que le SMT pourra choisir. L'avancement est suivi annuellement pendant 6 ans (de 2024 à 2030).

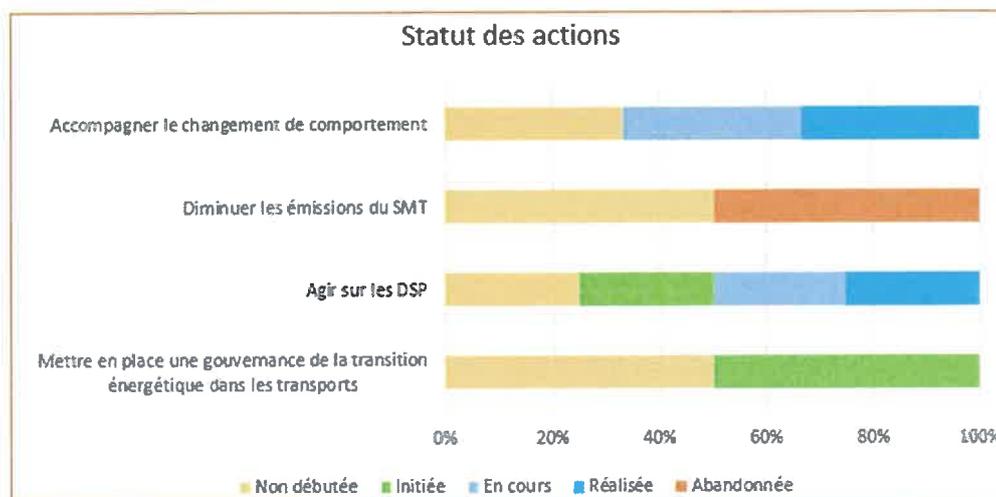


Figure 12 : Visualisation du statut des actions par axe stratégique – Outil de suivi

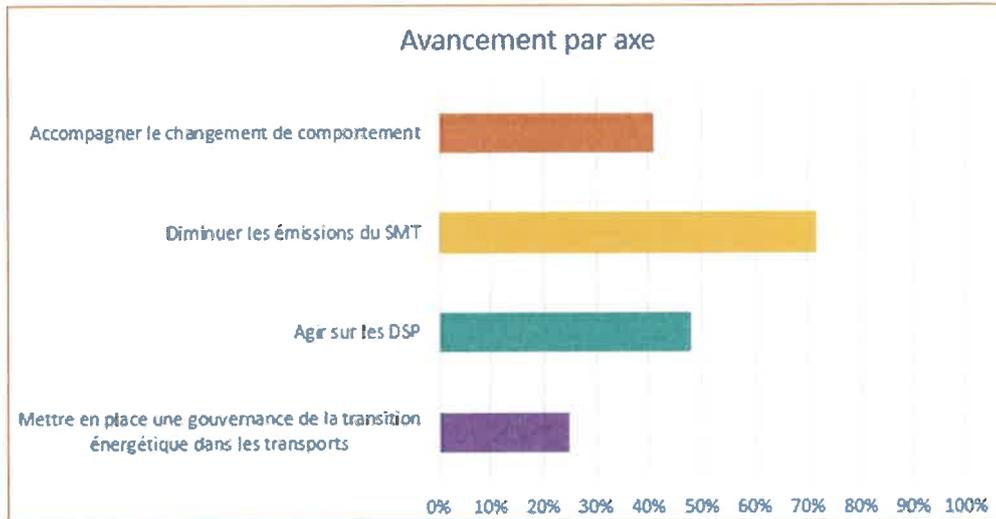


Figure 13 : Visualisation de l'avancement des actions par axe stratégique – Outil de suivi

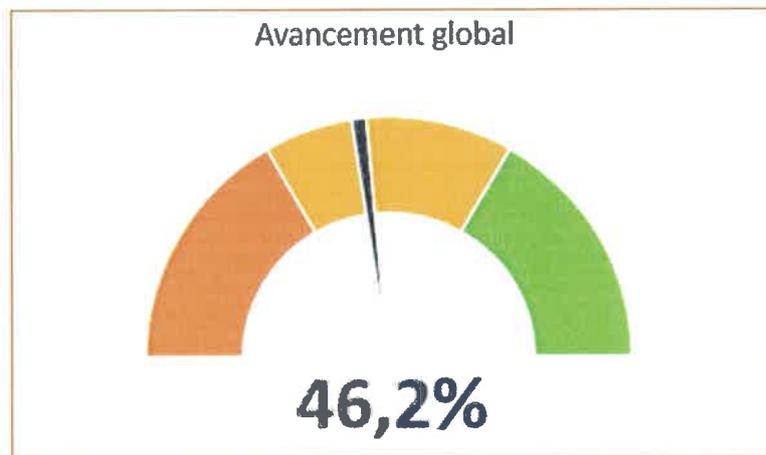


Figure 14 : Visualisation de l'avancement global du plan d'actions



Annexes

Catégories d'émissions	Numéros	Postes d'émissions	Valeurs calculées							Emissions évitées de GES		
			Emissions de GES							Total (t CO2e)	CO2 b (t CO2e)	Incertitude (t CO2e)
			CO2 (t CO2e)	CH4 (t CO2e)	N2O (t CO2e)	Autres gaz (t CO2e)	Total (t CO2e)	CO2 b (t CO2e)	Incertitude (t CO2e)			
1. Emissions directes de GES	1.1	Emissions directes des sources fixes de combustion	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	1.2	Emissions directes des sources mobiles de combustion	10	0	0	0	10	0	4	0	0	
	1.3	Emissions directes des procédés hors énergie	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	1.4	Emissions directes fuitives	0	0	0	4	4	0	3	0	0	
	1.5	Emissions issues de la biomasse (sols et forêts)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		Sous total	10	0	0	4	14,05	0	5	0	0	
2. Emissions indirectes associées à l'énergie	2.1	Emissions indirectes liées à la consommation d'électricité	15	0	0	0	15	0	3	0	0	
	2.2	Emissions indirectes liées à la consommation d'énergie autre que l'électricité	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		Sous total	15	0	0	0	15,32	0	3	0	0	
3. Emissions indirectes associées au transport	3.1	Transport de marchandise amont	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	3.2	Transport de marchandise aval	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	3.3	Déplacements domicile travail	34	0	0	0	34	0	19	0	0	
	3.4	Transport des visiteurs et des clients	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	3.5	Déplacements professionnels	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Sous total	34	0	0	0	34,46	0	19	0	0		
4. Emissions indirectes associées aux produits achetés	4.1	Achats de biens	16	0	0	0	16	0	6	0	0	
	4.2	Immobilisations de biens	87	0	0	0	87	0	28	0	0	
	4.3	Gestion des déchets	2	0	0	0	2	0	1	0	0	
	4.4	Actifs en leasing amont	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	4.5	Achats de services	18	0	0	0	18	0	6	0	0	
	Sous total	123	0	0	0	123,42	0	30	0	0		
5. Emissions indirectes associées aux produits vendus	5.1	Utilisation des produits vendus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	5.2	Actifs en leasing aval	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	5.3	Fin de vie des produits vendus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	5.4	Investissements	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Sous total	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
6. Autres émissions indirectes	6.1	Autres émissions indirectes	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		Sous total	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
TOTAL			183	0	0	4	187	0	36	0	0	

Figure 15 : Bilan GES Réglementaire du scénario « sans marchés et DSP »

Catégories d'émissions	Numéros	Postes d'émissions	Valeurs calculées							Emissions évitées de GES		
			Emissions de GES							Total (t CO2e)	CO2 b (t CO2e)	Incertitude (t CO2e)
			CO2 (t CO2e)	CH4 (t CO2e)	N2O (t CO2e)	Autres gaz (t CO2e)	Total (t CO2e)	CO2 b (t CO2e)	Incertitude (t CO2e)			
1. Emissions directes de GES	1.1	Emissions directes des sources fixes de combustion	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	1.2	Emissions directes des sources mobiles de combustion	10	0	0	0	10	0	4	0	0	
	1.3	Emissions directes des procédés hors énergie	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	1.4	Emissions directes fuitives	0	0	0	25	25	0	13	0	0	
	1.5	Emissions issues de la biomasse (sols et forêts)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Sous total	10	0	0	25	35	0	13	0	0		
2. Emissions indirectes associées à l'énergie	2.1	Emissions indirectes liées à la consommation d'électricité	94	0	1	0	95	0	42	0	0	
	2.2	Emissions indirectes liées à la consommation d'énergie autre que l'électricité	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		Sous total	94	0	1	0	95	0	42	0	0	
3. Emissions indirectes associées au transport	3.1	Transport de marchandise amont	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	3.2	Transport de marchandise aval	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	3.3	Déplacements domicile travail	34	0	0	0	34	0	19	0	0	
	3.4	Transport des visiteurs et des clients	11 932	0	0	0	11 932	0	1 904	0	0	
	3.5	Déplacements professionnels	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Sous total	11 967	0	0	0	11 967	0	1 904	0	0		
4. Emissions indirectes associées aux produits achetés	4.1	Achats de biens	28	0	0	0	28	0	12	0	0	
	4.2	Immobilisations de biens	1 362	0	0	0	1 362	0	527	0	0	
	4.3	Gestion des déchets	2	0	0	0	2	0	1	0	0	
	4.4	Actifs en leasing amont	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	4.5	Achats de services	16	0	0	0	16	0	6	0	0	
	Sous total	1 410	0	0	0	1 410	0	527	0	0		
5. Emissions indirectes associées aux produits vendus	5.1	Utilisation des produits vendus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	5.2	Actifs en leasing aval	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	5.3	Fin de vie des produits vendus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	5.4	Investissements	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Sous total	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
6. Autres émissions indirectes	6.1	Autres émissions indirectes	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		Sous total	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
TOTAL			13 441	0	1	25	13 508	0	1 976	0	0	

Figure 16 : Bilan GES Réglementaire du scénario « avec marchés et DSP »

Le Comité Syndical,

Vu le Code Général des Collectivités territoriales en son article L.2311-1-1 du CGCT ;

Considérant que dans les collectivités territoriales de plus de 50 000 habitants et les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre regroupant plus de 50 000 habitants, préalablement aux débats sur le projet de budget, est présenté un rapport sur la situation en matière de développement durable intéressant le fonctionnement de la collectivité, les politiques qu'elle mène sur son territoire et les orientations et programmes de nature à améliorer cette situation ;

ACTE

ARTICLE 1 :

Que le rapport sur la situation en matière de développement durable a été présenté préalablement à l'adoption du budget.

ARTICLE 2 :

La présente délibération peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif, dans un délai de deux mois à compter de sa publication et de sa réception par le représentant de l'Etat.

Fait à Baie-Mahault, le 19 avril 2024

Le Président,

Georges DAUBIN

