

report modal # diminution des gaz à effet de serre
réduction de la pollution de l'air

MOBILITÉ PROPRE ET INTERMODALITÉ

Le cas du pôle d'échanges multimodal du Pays de Lunel



À retenir

1 M

nombre de voyageurs qui montent et descendent à la gare de Lunel en 2016. 1,4 million de voyageurs sont prévus à l'horizon 2020

5%

report modal estimé consécutif à la mise en place de systèmes d'information multimodale

290

nombre de tonnes de CO2 que le projet peut éviter chaque année

92%

part des «navetteurs» (personnes qui travaillent dans une autre commune que celle où ils résident) qui se déplacent en voiture, en Occitanie

81%

part du trafic routier dans les émissions d'oxydes d'azote dans l'Hérault

Un pôle d'échanges multimodal (PEM) est un lieu qui articule différents modes de déplacement : marche à pied, deux roues, transports en commun, train, voiture, taxi... Au-delà des équipements physiques, un PEM offre des services d'information multimodale, facilitant les correspondances et incitant à l'utilisation de modes de déplacement doux.

Le PEM de Lunel, dans l'Hérault, permet de combiner le transport ferroviaire avec des autobus et autocars ; il permet également le dépose-minute de passagers. La gratuité des 500 places de stationnement nouvellement créées favorise le dépôt des véhicules individuels pour un report vers des modes collectifs. Des terrasses végétalisées rendent le parcours plus agréable et des accès pour les personnes à mobilité réduite sont prévus.

La fin des travaux d'aménagement (début 2020) coïncidera avec l'accueil de 12 TER supplémentaires par jour. S'étendant sur 3,5 ha, le projet représente un coût d'investissement de 9,3 M€.

ODD 9: Infrastructures résilientes et innovation

Indicateur 9.i1: Part modale des transports collectifs de voyageurs

L'indicateur

L'indicateur permet de suivre l'évolution de la part des trajets réalisés en transports collectifs. Rapportés au voyageur-kilomètre, ces derniers exercent une pression moindre sur l'environnement, par rapport aux transports individuels.

L'indicateur et le projet

En France en 2015, les transports en commun représentent 19,7% des transports intérieurs terrestres de voyageurs (en voyageurs-km): 11% pour les transports ferrés et 8,7% pour les transports de type autocars, bus et tramways. Ce déséquilibre entre transport individuel

et collectif se pose avec une forte acuité en région Occitanie. Les chiffres de l'INSEE pour 2013 indiquaient qu'en Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées (anciennes régions constituant désormais l'Occitanie), si 57% des personnes en emploi sont des « navetteurs » (c'est-à-dire les personnes qui travaillent dans une autre commune que celle où ils résident), 92% d'entre elles se déplacent en voiture individuelle pour le trajet domicile-travail, avec une distance moyenne 20,4 km.

En faisant l'hypothèse de proportions identiques en Pays de Lunel, on estime que près de 68 millions de km sont parcourus chaque année en voiture pour des

trajets domicile-travail par les habitants de la communauté de commune. Le PEM peut dès lors inciter à diminuer ces déplacements individuels et à les reporter vers des modes collectifs.

Pour aller plus loin

Le groupe d'experts européen sur les « transports intelligents en milieu urbain » estime qu'une **information multimodale pertinente peut entraîner un report vers les modes durables allant jusqu'à 5 % des utilisateurs de voiture personnelle.** Cela équivaudrait à une diminution de près de 3,5 millions de kilomètres parcourus en voiture chaque année en Pays de Lunel.

ODD 13: Lutte contre le changement climatique

Indicateur 13.i4: Emissions françaises de gaz à effet de serre

L'indicateur

Cet indicateur permet de suivre les pressions sur le climat en calculant les quantités de gaz à effet de serre (GES) émises à l'intérieur du pays, exprimées en équivalent CO₂. Il peut être désagrégé par secteur. En 2014, les transports étaient à l'origine d'environ 110 millions de tonnes équivalent CO₂ en France.

L'indicateur et le projet

En retenant l'hypothèse de 85g de CO₂

par voyageur-kilomètre (Ademe et CGDD 2009), on estime que les kilomètres parcourus en voiture individuelle pour les trajets domicile-travail dans le Pays de Lunel sont responsables de l'émission de 5813 tonnes de CO₂ par an.

Un **report modal de la voiture vers les transports collectifs de 5% pour les trajets domicile-travail est susceptible d'économiser 290 tonnes de CO₂ par an**, soit l'équivalent de 1740 voyages Paris-Marseille en avion.

Pour aller plus loin

Le report modal dépend de politiques publiques qui dépassent le pôle d'échanges multimodal de Lunel. Cet investissement doit s'accompagner d'incitations au changement de comportement, que ce soit par des campagnes de communication et de sensibilisation, des incitations fiscales, des mesures restrictives à l'utilisation de la voiture ou encore des systèmes de tarification incitative.

ODD 3: Santé et bien-être

Indicateur 3.i1: Espérance de vie en bonne santé

L'indicateur

Cet indicateur ne fait pas seulement état de l'espérance de vie mais plus précisément du nombre d'années de vie en bonne santé, c'est à dire sans incapacité ou limitation d'activités. Or les différents gaz et particules émis dans l'air ont des conséquences néfastes sur la santé humaine.

L'indicateur et le projet

La pollution de l'air provoque chaque année 42 000 décès prématurés en France, entraînant des dépenses de santé allant jusqu'à 99 milliards d'euros. Ces effets équivalent

à une perte moyenne d'espérance de vie de 8,2 mois.

En Pays de Lunel, la pollution atmosphérique s'explique notamment par le nombre important de voies de communication, et particulièrement l'A9, avec ses 100 000 véhicules qui y circulent chaque jour. **Outre les moindres émissions de CO₂, le report modal favorisé par le PEM de Lunel, aura des impacts sur la pollution de l'air.**

Pour aller plus loin

AIR Languedoc Roussillon (récemment devenu Atmo Occitanie) est l'organisme

qui suit régulièrement la qualité de l'air sur le territoire. Dans son dernier bilan annuel, il indique que le trafic routier est responsable de 81% des émissions d'oxydes d'azote. Il relate par ailleurs que dans le cadre d'un partenariat avec Autoroutes du Sud de la France, la mise en place et le suivi de merlons végétalisés permettra d'évaluer de quelle manière la végétalisation limite l'exposition des zones environnantes de l'autoroute à la pollution de l'air.