



CONCERTATION préalable
« De nouveaux horizons pour le tramway »

Note de réponse aux demandes de précisions issues du
bilan des garants du 24 février 2021



Le bilan des garants sur le projet de Développement de Nouvelles Lignes de Tramways et la Transformation du Pont Anne de Bretagne daté du 24 février 2021, demande à Nantes Métropole, dans son paragraphe 5.1, d'apporter des précisions concernant :

- L'évolution estimée du trafic des transports en commun et de l'ensemble des mobilités,
- La position de Nantes Métropole sur la mise en cohérence du réseau tramway et du réseau SNCF péri-urbain.

1. Evolution estimée du trafic des transports en commun et de l'ensemble des mobilités

Afin de répondre à la question posée page 21 du bilan des garants, il convient tout d'abord d'apporter quelques précisions sur les unités, la portée des objectifs du Plan de Déplacements Urbains de Nantes Métropole (PDU 2018-2027, perspectives 2030) et les horizons :

La définition d'un déplacement correspond à l'ensemble des trajets réalisés par un voyageur qui a une origine, une destination et un motif donnés. Aussi pour un déplacement, plusieurs trajets sont possibles, qui peuvent se faire par un ou plusieurs modes. Les trajets réalisés en transport collectif sont appelés voyages et pour la plupart des usagers, un déplacement sur le réseau de transports collectifs ne peut se faire sans la combinaison de plusieurs voyages effectués grâce aux points d'échanges (les correspondances). Selon les enquêtes origine-destination réalisées régulièrement par la SEMITAN pour le compte de Nantes Métropole, un déplacement correspond à 1,35 voyage ; 1,35 étant le nombre moyen de correspondance enregistré sur le réseau¹.

Le PDU exprime ses intentions en termes d'objectifs chiffrés de parts modales uniquement sur les résidents de la Métropole (non compris ceux qui viennent d'au-delà) et à l'horizon 2030 (et non 2035). Les estimations de ces évolutions, réalisées en 2015, étaient de **270 000 déplacements supplémentaires à l'horizon 2030** (comme indiqué page 14 du dossier de concertation), avec maintien de la mobilité actuelle.

Pour tenir compte de l'horizon différent 2035 au lieu de 2030 et des évolutions constatées depuis l'élaboration du PDU, ce chiffre a été actualisé dans le cadre de la réalisation des études de modélisations du projet tramway.

Ainsi, l'évolution estimée des déplacements en transports collectifs entre 2015 et 2035 dans le cadre des modélisations des différents scénarios présentés dans le dossier de concertation et ses annexes, est effectivement évaluée à environ **+ 269 000 voyages / jour** (comme indiqué en page 7 du dossier de modélisations accessible en page 27 du dossier de concertation) soit + 199 259 déplacements (en transport collectif) à l'horizon 2035, y compris les déplacements des non-résidents de la Métropole.

Pour réaliser les modélisations présentées dans le dossier de concertation (cf lien disponible via la page 27 du dossier de concertation), les modélisations se sont appuyées sur l'hypothèse d'un maintien des tendances des évolutions observées depuis plus de 10 ans sur le réseau TAN et applique un taux de croissance du nombre de voyages de 2%/an (une progression de 2.29%/ an entre 2015 et 2018²). L'application de ces taux a permis de recalibrer le modèle sur la réalité des chiffres de fréquentation de 2019 des lignes du réseau déjà existantes.

¹Enquête semitan (2014)

²2.86%/ an entre 2007 et 2015, données publiques issues des rapports du délégataire approuvé par Nantes Métropole. A titre d'exemple, lien vers la synthèse du rapport 2019 approuvé en juillet 2020:
https://metropole.nantes.fr/files/live/sites/metropolenantesfr/files/assemblees/deliberations/conseil-metropolitain/2020/07-17/documents/50_20200717_CNM_DELA09_synthese_rapp_deleg_TAN_transports_collectifs_2019_v1.pdf

Aussi et pour intégrer cette évolution qui dépasse la seule progression de la population de la Métropole à l'horizon 2035, la prise en compte de l'hypothèse de 2%/an dans l'estimation de la fréquentation permet à la fois de considérer :

- les tendances observées depuis 2015 des comportements de mobilité de tous les usagers de la Métropole mais aussi du département de Loire-Atlantique et des résidents non pris en compte par l'Enquête Déplacement Grand Territoire, tels que les étudiants et les résidents des départements limitrophes (Vendée, Maine-et-Loire, etc.)
- des hypothèses d'évolution socio-économiques intégrant les projets de développement urbain dont notamment les projets urbains de l'Île de Nantes (comportant le nouveau CHU), Pirmil-les-isles et Bas Chantenay.

L'utilisation de ces données d'entrée pour comparer des scénarios dans le cadre d'études d'ingénierie et d'exploitation postérieures à l'approbation du PDU, est courante, afin de recalibrer le modèle au plus proche de la réalité ; les résultats de ces modélisations ont d'ailleurs été portés en toute transparence à la connaissance du public dans le cadre de la concertation.

Notas :

Sources des chiffres de la population, des emplois et de la mobilité d'aujourd'hui

Population et des emplois d'aujourd'hui sur site de l'INSEE :

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/1405599?geo=EPCI-244400404>

Chiffres de la mobilité d'aujourd'hui sur site de l'AURAN :

<https://www.auran.org/publications/les-deplacements-des-habitants-de-la-metropole-nantaise>

2. La position de Nantes Métropole sur la mise en cohérence du réseau tramway et du réseau SNCF péri-urbain

Le Plan de Déplacement Urbain (PDU) adopté en décembre 2018 précise les objectifs de Nantes Métropole en matière d'intermodalité et de développement du ferroviaire. La valorisation de l'étoile ferroviaire nantaise constitue un axe important pour Nantes Métropole même si elle n'est pas autorité organisatrice du transport ferroviaire régional. Il précise donc que :

Nantes Métropole a fait part à l'Etat et la Région de ses souhaits :

- développer l'offre ferroviaire périurbaine en vue de la mise en place d'une offre cadencée à la demi-heure à l'heure de pointe et à l'heure aux heures creuses et sur une amplitude horaire compatible avec le réseau structurant de la Métropole (renforcement au quart d'heure sur l'axe Nantes-Savenay à long terme),
- maintenir la possibilité de créer de nouvelles haltes ferroviaires d'échanges avec le réseau TC urbain sur les secteurs de Baco et sur l'île de Nantes (Intersection L4 busway, intersection L2/L3) et un terminus à l'ouest de l'île de Nantes après la réalisation du transfert de Nantes Etat,
- dans une logique de maillage en Transports en Commun, conserver la possibilité d'utiliser l'emprise de l'axe Doulon Carquefou pour la mise en place d'un service performant."

Des études sont en cours (financées notamment par SNCF Réseau, l'Etat, la Région des Pays de la Loire et Nantes Métropole) dans le cadre du schéma directeur du nœud de Nantes qui devront tenir compte de la stratégie régionale des mobilités en attente de validation politique par les élus régionaux et des contraintes techniques liées à la saturation des infrastructures. Cette réflexion s'intègre dans les objectifs de la Loi d'Orientation des Mobilités de développement des services express métropolitains.

Nantes Métropole a par ailleurs lancé avec l'Etat et la Région des Pays de la Loire, un schéma directeur d'accessibilité à l'aéroport qui doit conduire à la réalisation d'un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre la gare de Nantes et le secteur aéroportuaire, et la création d'une halte ferroviaire sur la ligne existante SNCF Nantes - Sainte-Pazanne, qui sera desservie par le BHNS.

Nantes Métropole souhaite renforcer l'intermodalité entre les réseaux TER et TAN et agit en ce sens depuis plusieurs années :

- avec la tarification TAN/TER qui permet de voyager sur le réseau TER dans le périmètre de Nantes Métropole avec un billet ou un abonnement TAN,
- le financement des P+R des gares (stationnement véhicules légers et vélos),
- en desservant systématiquement les gares TER situées sur le territoire métropolitain,
- en participant aux projets de développement de l'étoile ferroviaire périurbaine nantaise (Nantes / Vertou, Nantes / Châteaubriant), intégrant la création de nouvelles haltes,
- en développant des points de connexion avec des lignes structurantes du réseau de Transports en Commun (Gare de Pont Rousseau, gare de Nantes, Haluchère Batignolles, Babinière, ...).