RER MÉTROPOLITAIN

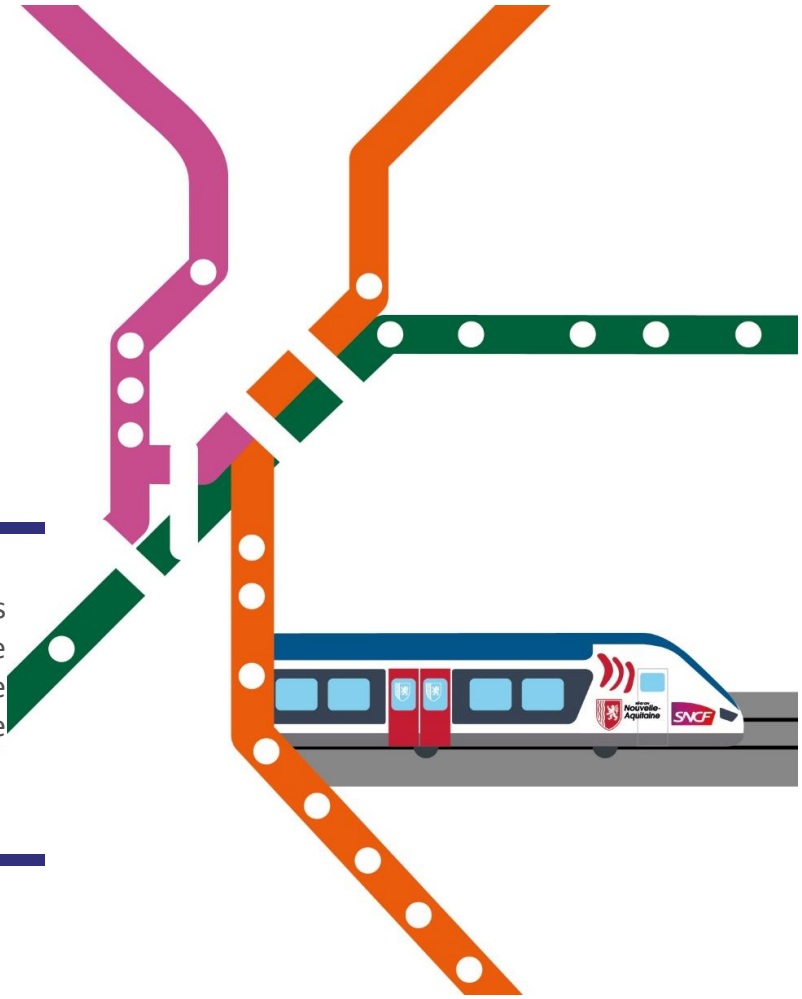
BORDEAUX MÉTROPOLE | GIRONDE | NOUVELLE-AQUITAINE

Concertations sur le RER Métropolitain

Atelier sur les conditions de réussite du projet

07 novembre 2022

Compte-rendu de l'atelier dédié aux conditions de réussite du projet, organisé le 07 novembre 2022 dans le cadre des concertations sur le projet de RER Métropolitain autour de Bordeaux.



PRÉFÈTE DE LA RÉGION NOUVELLE-AQUITAINE
Liberté
Égalité
Fraternité

RÉGION Nouvelle-Aquitaine

BORDEAUX MÉTROPOLE

Gironde LE DÉPARTEMENT

NOUVELLE-AQUITAINE MOBILITES

SNCF

SOMMAIRE

1 Contexte et déroulement de la rencontre 4

1.1 Le contexte de l'atelier et les personnes présentes 4

1.2 Le déroulement de l'atelier 4

2 Introductions et présentations liminaires 6

2.1 Claude Mellier, Vice-Présidente de Bordeaux Métropole en charge des grandes infrastructures de transport 6

2.2 Walter Acchiardi, garant de la concertation désigné par la CNDP 6

2.3 Frédéric Fiatte, consultant à Res publica, Assistance à Maitrise d'Ouvrage en charge de la concertation 7

2.4 Edouard Parant, Directeur du projet de RER Métropolitain, SNCF Réseau 8

3 Restitution des travaux des participants et des échanges 9

3.1 1er temps de travail collectif : priorisation des critères de réussite 9

3.1.1 Les critères de réussite prioritaires d'après les participants (tableau récapitulatif) 9

3.1.2 Pourquoi ces critères sont-ils prioritaires 9

3.2 2nd temps de travail collectif 10

3.2.1 L'amélioration de l'offre et de la qualité de service 10

3.2.2 L'amélioration de l'intermodalité avec le vélo 11

3.2.3 Amélioration de l'intermodalité avec les autres modes de transport (bus, cars, voitures…) 11

3.2.4 L'amélioration de l'accessibilité des gares et du service RER 12

3.2.5 La mise en place d'une billettique unique et la refonte de la tarification 12

3.2.6 Les autres sujets évoqués pendant l'atelier 13

4 Réactions et conclusions 14

4.1 Claude Mellier, Vice-Présidente de Bordeaux Métropole 14

4.2 Jérome Kravetz, Directeur de Nouvelle-Aquitaine Mobilités (NAM) 14

4.3 Walter Acchiardi, Garant de la concertation désigné par la CNDP 15

1 Contexte et déroulement de la rencontre

1.1 Le contexte de l'atelier et les personnes présentes

Le lundi 07 novembre de 18h30 à 21h, dans le cadre des concertations publiques à propos du projet de RER Métropolitain autour de Bordeaux, les partenaires financeurs et maîtres d'ouvrage du projet ont organisé un atelier sur les conditions de réussite du projet.

Après un rappel synthétique du projet pour les participants, les objectifs de l'atelier étaient les suivants :

- permettre aux participants **d'identifier collectivement les critères de réussite prioritaires** du projet
- **recueillir leurs avis** collectifs sur différentes thématiques liées à la réussite du projet de RER Métropolitain.

Environ 45 personnes ont participé à l'atelier, parmi lesquelles des élus locaux, des représentants associatifs et des particuliers.

En tribune, les personnes suivantes étaient présentes :

- Claude Mellier, Vice-Présidente de Bordeaux Métropole
- Édouard Parant, Directeur du projet de RER Métropolitain à SNCF Réseau complété par des représentants de SNCF Gares & Connexions, SNCF Voyageurs (TER Nouvelle-Aquitaine) et SNCF Réseau.
- Jérome Kravetz, Directeur de Nouvelle-Aquitaine Mobilités

Walter Acchiardi, garant de la concertation désigné par la Commission Nationale du Débat Public, a également assisté à la rencontre.

L'atelier a été animé par Frédéric Fiatte et Camille Bourdier de Res publica.

1.2 Le déroulement de l'atelier

L'atelier s'est déroulé en quatre temps :

- De 18h30 à 19h, les personnes en tribune ont introduit l'atelier et présenté brièvement le projet.
- De 19h à 19h30, les participants, divisés en sept groupes, ont réalisé **un premier travail collectif**. Après en avoir discuté entre eux, ils devaient **identifier trois critères prioritaires** parmi une liste de dix critères proposés par la maîtrise d'ouvrage. Les participants étaient également libres de proposer leur(s) propre(s) critères de réussite et devaient ensuite expliquer pourquoi ces critères leur semblaient prioritaires.
- De 19h30 à 20h15, un **deuxième temps de travail** a été organisé pour approfondir 5 thématiques clés pour la réussite du projet :
  - L'amélioration de l'offre et la qualité de service
  - L'amélioration de l'intermodalité avec le réseau de transports en commun local (bus/voiture)
  - L'amélioration de l'intermodalité avec le vélo

- L’amélioration de l’accessibilité des gares et du service
- La mise en place d’une billettique unique et la refonte de la tarification

Chaque groupe devait choisir une thématique de travail et répondre aux deux questions suivantes :

- Quels sont les points d’attention auxquels les porteurs de projet doivent être attentifs sur cette thématique ?
- Quelles propositions pour garantir la réussite de cette thématique ?

- De 20h15 à 21h, un rapporteur de chaque table a restitué les principales propositions de chaque groupe. Les partenaires présents en tribune ont ensuite réagi et conclu l’atelier.

2 Introductions et présentations liminaires

2.1 Claude Mellier, Vice-Présidente de Bordeaux Métropole en charge des grandes infrastructures de transport

Claude Mellier a remercié les participants pour leur présence. Après 6 réunions publiques et un atelier sur le projet, la participation est toujours importante. L'appétence du public pour les questions liées aux transports ferroviaires est visible. L'objectif de la rencontre du jour est de définir collectivement les conditions de réussite de mise en œuvre de ce projet.

Le projet de RER Métropolitain s'inscrit dans la continuité de la feuille de route définie en 2018 par les acteurs des mobilités sur le territoire. Celle-ci porte une ambition forte pour agir face à deux constats unanimes : la hausse de la congestion routière dans et autour de Bordeaux et le réchauffement climatique.

Le RER Métropolitain s'inscrit dans cette stratégie et doit répondre à des besoins croissants en offrant des solutions de transport efficaces et interconnectés. Les trajets entre les autres territoires alentours et la Métropole représentent 22% des trajets mais 58% des kilomètres parcourus, principalement en voiture.

Le projet poursuit trois objectifs :

- Réduire les inégalités vis-à-vis de l'offre de transports des habitants des zones périurbaines en offrant des solutions de transport en commun efficaces ;
- Lutter contre la congestion routière ;
- Baisser les émissions de gaz à effet de serre et de polluants

L'ambition du projet se traduit en 4 volets structurants :

- Le développement d'un volet routier avec les cars express à l'image de la nouvelle ligne Créon-Bordeaux ou encore la mise en place d'un bus entre Blaye et Saint-André-de-Cubzac qui est à l'étude. C'est un travail de fond qui est réalisé en concertation avec toutes les parties prenantes. Ce travail doit aboutir à la mise en œuvre d'une offre attractive qui permette de réduire les temps de parcours et de simplifier l'intermodalité.
- Le développement d'un volet ferroviaire, qui est le mode de déplacement le plus efficace, rapide, et capacitaire. Le RER permettra de réaliser un trajet Cenon-Pessac en 14 min, ce qui représente un gain de la moitié du temps de trajet. Le projet de RER Métropolitain repose sur de nombreux aménagements ferroviaires et la création de deux nouvelles haltes au Bouscat Sainte-Germaine et à Talence-Médoquine.
- Le déploiement d'une nouvelle politique de tarification et d'une refonte de la billettique pour favoriser l'intermodalité en coordonnant mieux les tarifs et les billets entre le réseau ferroviaire et les autres modes de transport dans l'agglomération bordelaise.
- Le développement d'un volet marketing et communication, pour faire connaître le nouveau service et garantir son succès.

2.2 Walter Acchiardi, garant de la concertation désigné par la CNDP

Walter Acchiardi, garant de la concertation désigné par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) a expliqué le cadre de l'intervention des garants et leur rôle pendant la concertation.

La CNDP est une autorité administrative indépendante, chargée de garantir, en vertu de la Constitution, le droit individuel à l'information et à la participation de toute personne sur des politiques publiques, plans, programmes et projets ayant un impact significatif sur l'environnement.

La concertation préalable est définie par l'article L.121-15-1 du Code de l'environnement, qui dispose qu'elle permet de débattre :

- de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques du projet ;
- des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire ;
- des solutions alternatives, y compris pour un projet, de l'absence de mise en œuvre ;
- des modalités d'information et de participation du public après cette phase de concertation préalable..

Les garants sont désignés par la CNDP pour « garantir » le bon déroulement de la concertation et le respect de la participation du public. Ils sont indépendants du maître d'ouvrage et de toute autre partie prenante, et se doivent de respecter une stricte neutralité vis-à-vis du projet. Denis Salles et Walter Acchiardi sont les deux garants désignés dans le cadre des concertations sur le RER Métropolitain.

Les garants jouent un rôle aux différents temps de la concertation :

- Avant le lancement de la concertation, leur mission a consisté à **rencontrer** les principaux acteurs politiques et techniques ainsi que des représentants associatifs de la société civile (34 entretiens), afin de mener une **analyse du contexte** territorial, de la nature des enjeux et des publics concernés.
- **Sur cette base**, ils ont conseillé la maîtrise d'ouvrage dans :
  - **la réalisation du dossier de concertation et de ses annexes**, afin que celui-ci respecte les principes de complétude, d'accessibilité et de lisibilité des informations mises à disposition du public ;
  - **le calendrier et les modalités de la concertation** à mettre en œuvre afin d'assurer la meilleure participation du public.
- **Pendant le temps de la concertation**, les garants participent aux réunions publiques, aux ateliers et autres évènements. Ils sont à la disposition du public en direct ou via leurs adresses courriels :

  walter.acchiardi@garant-cndp.fr denis.salles@garant-cndp.fr

- Dans un délai d'un mois **après la fin de la concertation préalable**, les garants rédigent **un bilan qui sera rendu public** comportant :
  - **Une synthèse** des observations et des préconisations formulées par le public;
  - **La méthodologie** retenue par la maîtrise d'ouvrage pour mener cette concertation ;
  - **Une appréciation indépendante** de la façon dont la concertation s'est déroulée ;
  - **D'éventuelles recommandations à la maîtrise d'ouvrage** sur les modalités de participation du public lors des étapes ultérieures jusqu'à l'enquête publique.

2.3 Frédéric Fiatte, consultant à Res publica, Assistance à Maitrise d'Ouvrage en charge de la concertation

Frédéric Fiatte a rappelé le cadre et les différentes modalités de d'information et de participation du public pendant la concertation.

Sa présentation est consultable sur le diaporama diffusé pendant la réunion et mis en ligne sur la plateforme de concertation.

2.4 Edouard Parant, Directeur du projet de RER Métropolitain, SNCF Réseau

Edouard Parant a présenté les grandes lignes du volet ferroviaire du projet de RER Métropolitain.

Sa présentation est consultable sur le diaporama diffusé pendant la réunion et mis en ligne sur la plateforme de concertation.

3 Restitution des travaux des participants et des échanges

3.1 1er temps de travail collectif : priorisation des critères de réussite

De 19h à 19h30, les participants divisés en sept groupes, ont réalisé **un premier travail collectif**. Après en avoir discuté entre eux, ils devaient **identifier trois critères prioritaires** parmi une liste de dix critères proposés par la maîtrise d'ouvrage. Les participants étaient également libres de proposer leur(s) propre(s) critère(s) de réussite et devaient ensuite expliquer pourquoi ces critères leur semblaient prioritaires.

3.1.1 Les critères de réussite prioritaires d'après les participants (tableau récapitulatif)

Critères de réussite	Nombre de fois où ces critères ont été identifiés comme prioritaires
Le service RER est fiable et régulier	6
L'usager utilise le même titre de transport pour le RER et pour les autres modes de transports collectifs dans l'agglomération bordelaise	4
Les trains sont pleins sans être saturés	2
Les gares du RER sont facilement accessibles quel que soit le mode de transport	2
Les horaires du service RER sont suffisamment élargis	2
L'usager peut facilement combiner l'usage du RER et le vélo	0
L'usage de la voiture a baissé dans et autour de l'agglomération bordelaise	0
Le coût et le calendrier de déploiement sont respectés	0
Les travaux se sont déroulés comme prévu et avec le moins de nuisances possible pour les riverains	0
Le RER est connu et a une bonne image auprès du public	0
La gratuité*	1
La sûreté à bord des trains et des gares*	1
Le désengorgement des heures de pointes*	1
La cohérence du réseau et les interconnexions*	1

**Ces critères ont été ajoutés par les groupes de participants.*

3.1.2 Pourquoi ces critères sont-ils prioritaires

- La fiabilité et la régularité du service sont « fondamentales » car elles sont nécessaires pour fidéliser les usagers et en attirer de nouveaux. Un groupe a souligné que les personnes qui se rendent au travail avec le RER seront particulièrement concernées par ces problématiques (elles le sont déjà de fait).
- La mise en place d'un titre de transport unique au niveau de la métropole ressort comme une priorité pour que le RER soit emprunté en toute simplicité et en correspondance avec les modes de transport du réseau TBM et des autres collectivités.
- Plusieurs groupes ont évoqué l'importance de répondre « aux besoins du plus grand nombre » et de « mettre les moyens conséquents » (gares, longueur des quais, accès PMR, nombre de trains suffisants), notamment pour optimiser le nombre de places offertes à la fréquentation aux différentes heures de la journée.
- Un groupe a demandé la gratuité estimant que le projet est « politique » et n'a pas fait l'objet d'une consultation démocratique.

3.2 2nd temps de travail collectif

De 19h30 à 20h15, un deuxième temps de travail a été organisé pour approfondir 5 thématiques clés pour la réussite du projet :

- L'amélioration de l'offre et la qualité de service
- L'amélioration de l'intermodalité avec le réseau de transports en commun local (bus/voiture)
- L'amélioration de l'intermodalité avec le vélo
- L'amélioration de l'accessibilité des gares et du service
- La mise en place d'une billettique unique et la refonte de la tarification

Chaque groupe devait choisir une thématique de travail et répondre aux deux questions suivantes :

- Quels sont les points d'attention auxquels les porteurs de projet doivent être attentifs sur cette thématique ?
- Quelles propositions pour garantir la réussite de cette thématique ?

Ci-après, le travail des groupes est restitué par thématique.

3.2.1 L'amélioration de l'offre et de la qualité de service

3 groupes ont traité cette thématique.

Les participants ont identifié les points d'attention suivants :

- Avant même la mise en place du RER, les participants attirent l'attention des porteurs de projet sur **les problèmes de fiabilité et de régularité** des circulations des TER actuels, notamment dans les gares situées à l'ouest de la métropole.
- Le projet doit être **« lisible »** afin qu'emprunter le RERM soit une démarche « simple ». Le plan du réseau doit notamment être intelligible.
- Les **bornes de paiement doivent être visibles** et plus faciles à utiliser que les bornes actuelles.

En matière d'offre et de qualité de service, les participants ont fait les propositions suivantes (elles apparaissent dans l'ordre de leur occurrence dans les contributions des groupes) :

- Concentrer les efforts financiers et en termes d'aménagements pour **favoriser la régularité des trains**
- Mettre en place **une fréquence au quart d'heure**
- Etendre **l'amplitude horaire** pour permettre aux usagers de prendre le train plus tard le soir.
- Réévaluer l'opportunité de **la réouverture de gares précédemment fermées** (exemple cité des groupes de celle de Toctoucau ou de Caudéran Pin Francs) et même envisager l'ouverture de nouvelles gares.
- Mettre en place **des RER « non omnibus »**, c'est-à-dire qui ne s'arrêtent pas dans toutes les gares.
- Définir **une identité visuelle simple** pour chaque ligne du RER (plus simple que les numéros de ligne TER)

- Permettre aux usagers **d'acheter leurs titres de transport à bord**
- Installer un **service WIFI** à bord des trains pour que les usagers puissent profiter du trajet pour travailler ou étudier
- Instaurer **un service de petit-déjeuner à bord des trains**, pour permettre aux usagers qui le souhaitent d'optimiser leur temps de trajet le matin.

3.2.2 L'amélioration de l'intermodalité avec le vélo

2 groupes ont traité cette thématique.

Les participants ont identifié les points d'attention suivants :

- Les deux groupes ont souligné **la nécessité de renforcer le stationnement dédié** aux vélos autour de toutes les gares comprises dans le périmètre du projet. Le stationnement doit être **sécurisé** et le **nombre de places plus conséquent.**
- Un groupe a suggéré de **ne pas traiter le vélo comme un sujet à part** mais bien d'avoir une vision globale de l'intermodalité incluant le vélo et les autres modes de transport.

Les participants ont fait les propositions suivantes (elles apparaissent dans l'ordre de leur occurrence dans les contributions des groupes) :

- Un groupe souhaiterait que **l'emport des vélos dans le RER soit possible**, via une rame dédiée. D'autres au contraire ont exprimé leur préférence pour des installations *ad hoc* en gare qui évitent de devoir voyager avec son vélo, source de conflits entre voyageurs.
- Un groupe a estimé qu'il fallait **doubler ou tripler le stationnement vélo** autour des grandes gares notamment à Bordeaux Saint-Jean et à Talence Médoquine (250 places minimum) en s'inspirant de ce qui se fait aux Pays-Bas.
- Un groupe a donné l'exemple **des abris vélos sécurisés à la gare de Biganos** comme source d'inspiration.

3.2.3 Amélioration de l'intermodalité avec les autres modes de transport (bus, cars, voitures…)

4 groupes ont traité cette thématique.

Les participants ont identifié les points d'attention suivants :

- Plusieurs groupes ont insisté sur l'importance de **bien penser les correspondances** entre les différents modes de transport public que ce soit en termes d'horaires ou de parcours. Selon eux cette réflexion est nécessaire pour garantir **la cohérence et l'utilité** concrète du réseau.
- La question du **nombre de places de stationnement** pour les voitures a été évoquée par un groupe. Le nombre actuel risque d'être insuffisant dans certaines gares si le trafic double comme les prévisions menées dans le cadre du projet semblent l'indiquer.

Les participants ont fait les propositions suivantes (elles apparaissent dans l'ordre de leur occurrence dans les contributions des groupes) :

- **Favoriser le covoiturage** en intégrant cet usage dans l'application TBM/Nouvelle Aquitaine Mobilités. Il faut que l'usager potentiel du RER se rende compte de toutes les possibilités qui s'offrent à lui pour rejoindre une gare et du temps de parcours à envisager.

- Réduire au maximum **la distance entre les gares du RER et les autres modes de transport**. A titre indicatif, un groupe a indiqué que la distance entre le quai et le parking/l'arrêt de bus/le parking vélos ne devrait pas être supérieure à 150 mètres.
- Augmenter la fréquence des tramways à Bordeaux, surtout autour de la gare Saint-Jean.
- Faire de la halte de **Talence Médoquine un Pôle d'Echange multimodal (PEM) d'envergure** régionale, faire de Lesparre un PEM bien desservi par les bus avec des horaires coordonnés et faire de Biganos un PEM pour les Landes et le Nord-Bassin.
- **Créer une halte** entre la ligne du Médoc et le BHNS/Bus à haut niveau de service Saint-Aubin/Bordeaux Saint Jean.
- **Trouver des modes de financements supplémentaires** en sollicitant les collectivités locales pour financer l'intermodalité entre les différents modes de transport.

3.2.4 L'amélioration de l'accessibilité des gares et du service RER

1 groupe a traité cette thématique.

Les participants ont identifié les points d'attention suivants :

- A ce jour, **la plupart des gares du futur RER Métropolitain ne sont pas accessibles aux** PMR/Personnes à mobilité réduite. Or l'accessibilité profite à tous et pas seulement aux PMR. Le groupe qui a travaillé sur la question propose aux porteurs de projets de se « mettre dans la peau d'un touriste avec une poussette » pour mieux appréhender les difficultés d'accès que peuvent rencontrer les usagers.
- Ils recommandent de **simplifier l'accessibilité aux gares les plus importantes** et d'**améliorer la communication** auprès des PMR : informations sur les gares et les trains accessibles, indications pour se rendre sur les quais.
- Ils invitent à penser la mise en accessibilité du réseau RER **dans une logique de territorialité** : même si toutes les haltes ne sont pas accessibles, il faut que le maillage territorial de gares accessibles permettent à tous les usagers de trouver une gare à proximité de chez eux.

Les participants ont fait les propositions suivantes :

- **Améliorer la signalétique** tant sur le plan quantitatif (ajouter davantage de panneaux et multiplier les annonces) que qualitatif (améliorer la clarté des messages)
- Etablir un diagnostic de l'accessibilité des gares à la fin des travaux en se plaçant dans la position d'une PMR ou d'une personne âgée.
- Veiller à ce que **les nouveaux matériels roulants soient accessibles aux PMR,** même si ce sont plutôt les infrastructures que les trains qui posent des problèmes d'accessibilité.
- Associer les PMR **aux réflexions concernant l'aménagement des gares**.
- **Conserver une marge budgétaire** dans le financement du projet pour faire des ajustements à la fin du projet.

3.2.5 La mise en place d'une billettique unique et la refonte de la tarification

2 groupes ont traité cette thématique mais tous les groupes l'ont évoqué en filigrane.

Les participants ont identifié les points d'attention suivants :

- Pour les participants, la **mise en place de la billettique unique** est indissociable du succès de l'intermodalité. Les modèles cités sont : « le pass navigo », « la carte orange ».
- Deux groupes souhaiteraient **une réduction des tarifs du billet de RER**, voire que le service RER soit **gratuit** pour les usagers.

Les participants ont fait les propositions suivantes :

- **Unifier la billettique** pour permettre aux usagers de voyager sur tous les réseaux de transports de l'agglomération bordelaise avec **un seul billet Modalis** et **une seule application mobile** pour simplifier.
- **Unifier les tarifs** lorsque deux modes de transport (par exemple : un bus et un RER) effectuent des missions identiques (le même parcours). Ce groupe suggère également d'utiliser le prix de base du réseau TBM et en complément un prix forfaitaire sur le périmètre du RERM (« plus avantageux que l'offre actuelle proposée par Modalis »).

3.2.6 Les autres sujets évoqués pendant l'atelier

Un participant a contesté le bien-fondé de l'atelier et a exprimé des réserves sur la concertation et le projet. Selon lui, le projet de RER Métropolitain est un projet politique, non désiré par les habitants. Dès lors, le service devrait être proposé gratuitement aux usagers.

Un participant a évoqué l'enjeu de la gouvernance et du portage du projet. Selon lui, une des conditions de réussite du projet réside dans la capacité de ses porteurs à travailler main dans la main tout au long de sa mise en œuvre. Quatre institutions différentes portent ce projet. Comment travaillent-elles ensemble ? Y-a-t-il une équipe d'études dédiées ?

Edouard Parant, Directeur du projet à SNCF Réseau a précisé les modalités de travail entre les partenaires financeurs et la maîtrise d'ouvrage. Le syndicat mixte Nouvelle Aquitaine Mobilités/NAM accueille l'équipe dédiée au RER dans ces locaux : SNCF dans ses différentes composantes (SNCF Réseau, SNCF Voyageurs, Gares et Connexions), l'Etat, la Région Nouvelle Aquitaine, Bordeaux Métropole, et le Département. Il s'agit d'un plateau commun dans lequel les équipes techniques se retrouvent toutes les semaines. Des instances de gouvernance politique existent également pour évaluer les solutions proposées par les services techniques et entériner leur choix.

4 Réactions et conclusions

4.1 Claude Mellier, Vice-Présidente de Bordeaux Métropole

Claude Mellier a remercié les participants pour leurs nombreuses propositions. Elles seront étudiées pour améliorer le projet et faire en sorte qu'il soit plus en adéquation avec ce qui est attendu par les usagers. Les partenaires ont déjà réfléchi aux thèmes évoqués lors de l'atelier.

Plusieurs éléments ont particulièrement retenu son attention :

- La billettique et la tarification sont des clés de réussite essentielles du projet. Il faut nécessairement repenser la politique tarifaire et mettre en place un billet unique pour emprunter les différents modes de transport.
- L'utilisation du vélo explose ces deux dernières années et obligent les collectivités à réfléchir à de nouvelles dispositions pour accueillir, faire stationner, sécuriser l'usage et le stationnement.
- Les réflexions sur la connexion du réseau de RER avec les autres modes de transport, notamment le BHNS sont également essentielles.

Le projet de RER Métropolitain est un projet d'intérêt général, qui dépasse les étiquettes politiques et qui doit être proche des réalités du quotidien. Les élus et les services techniques des collectivités impliquées dans le projet travaillent ensemble autour d'une ambition commune, celle définie dans la feuille de route des mobilités 2018-2030.

Une question posée par un participant a retenu son attention : qu'est-ce qui sera fait au-delà de 2030 ? Les porteurs du projet partagent cette préoccupation. C'est maintenant qu'il faut commencer à réfléchir ! Pendant la concertation, des habitants ont posé des questions légitimes. Par exemple, pourquoi ne pas prolonger jusqu'à Marmande ou jusqu'à Coutras ? Toutes ces propositions seront à étudier dans les années à venir pour concevoir un service qui répondent aux évolutions constantes des habitudes de déplacements sur le territoire. Le nombre d'habitants augmente sur le territoire ce qui nécessite la mise en place de modes de transport plus écologiques.

L'enjeu financier est également important. Par exemple, les demandes de gratuité des transports ont émergé pendant la concertation. La Loi LOM a offert des leviers de financement des transports pour les collectivités. Les collectivités s'engagent financièrement dans le développement des transports, à l'inverse de l'Etat qui se désengage. Mais il peut y avoir d'autres pistes à débattre : les grandes entreprises qui utilisent les infrastructures de transport devraient contribuer davantage.

4.2 Jérome Kravetz, Directeur de Nouvelle-Aquitaine Mobilités (NAM)

Plusieurs thèmes évoqués par les participants sont directement pilotés par le syndicat mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités (NAM). NAM coordonne l'ensemble de l'intermodalité en tant que syndicat de type SRU (La loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 Solidarité et Renouvellement Urbain - Composé exclusivement par des autorités organisatrices de mobilité, il est un outil de coordination qui permet de concrétiser les coopérations intercommunales en matière de transports urbains).

Plusieurs des thèmes font écho aux travaux menés par NAM sur la billettique, l'information voyageurs, la tarification. Les équipes du plateau commun du RER métropolitain sont dans les mêmes locaux que NAM. La SNCF travaille sur le volet ferroviaire pendant que NAM travaille sur les autres thématiques.

L'état d'avancement du travail de NAM sur ces sujets est consultable sur le document joint au compte-rendu et mis en ligne sur la plateforme de concertation.

4.3 Walter Acchiardi, Garant de la concertation désigné par la CNDP

Cet atelier fera l'objet d'un compte-rendu qui sera diffusé sur la plateforme de concertation, comme ceux de l'ensemble des rencontres précédentes. Le public peut réagir et poster des avis jusqu'au 19 novembre 2022. Le bilan des garants sera consultable sur cette même plateforme, un mois après la fin de la concertation.

Après la fin de la concertation, il y aura encore des études puisque tout n'est pas encore fixé. Il y aura une enquête publique pour au moins une des lignes : celle de Libourne-Arcachon. Il y aura aussi vraisemblablement des modalités de concertation complémentaires sur le projet. Cela fera l'objet de discussions entre les garants et les partenaires du projet de RER.