

## Métropole | Bordeaux Métropole : les transports en commun à l'épreuve du 11 mai



**Quels types de transports ? Quelle fréquence ? Avec quelles mesures de sécurité ? Pour qui et où ? À dix jours du début du déconfinement national, de nombreuses questions demeurent encore sur la reprise, à partir du 11 mai, de la circulation des transports en commun dans de nombreuses villes et métropoles de France. Celle de Bordeaux ne fait pas exception. Ce jeudi 31 mars, le président de la métropole Patrick Bobet et son vice-président aux transports, Christophe Duprat, ont donné des précisions sur les mesures prévues sur le réseau TBM dans les semaines et mois à venir. Voici ce que l'on sait.**

Ce jeudi 30 avril, le président de Bordeaux Métropole (et maire du Morsacq) Patrick Bobet et le vice-président en charge des transports Christophe Duprat ont donné des éléments concernant la reprise des transports publics (bus, tramways, vélos) au moment du déconfinement, le 11 mai prochain. Pour cette semaine-là, le responsable politique évoque une offre de transports "assurée à plus de 70%" sur les trams et les bus de la métropole bordelaise, avec 64 rames de tram et 260 bus censés assurer le service entre 5h du matin et 22h30 le soir (amplitude horaire justifiée par la fermeture des bars, restaurants et autre lieux de rassemblements). La fréquence, dans un premier temps, devrait être adaptée : un tram (sur les quatre lignes) toutes les 7 minutes 30, un bus toutes les 15 à 20 minutes. Cette première phase devrait durer 15 jours. Deux autres phases devraient suivre : la première dès le 25 mai avec 85% de l'offre en place, la même amplitude horaire mais une fréquence réduite à cinq minutes pour les trams A et B, 7 minutes 30 pour les lignes C et D et une fréquence "quasi normale" pour les bus. Enfin, à compter du 14 juin, 90% de l'offre TBM devrait circuler "sauf les services partiels, destinés aux surplus de clientèle en période scolaire, dont nous n'aurons pas forcément besoin". Les parc relais, eux, seront ouverts et les vélos (VCub) seront disponibles dès le 11 mai.

### Personnel et enjeu sanitaire

Pour ce qui est du personnel supplémentaire pour assurer la reprise, Christophe Duprat évoque "une centaine de personnels répartis sur les stations les plus importantes, avec des gilets spécifiques. Ils seront essentiellement sur Bordeaux étant donné la fermeture des lycées et des universités", à l'exception de l'arrêt de tramway Buttinière, à Lormont. Les chauffeurs de bus, eux, seront équipés d'une fenêtre en plexiglas pour éviter les contacts avec les

usagers. Leurs horaires de travail devraient être plus élargis, le trafic en heures de pointe étant forcément diminué. Pour ce qui est de la clientèle, l'élu ne s'attend pas à de très grosses fréquentations. "Le fait de mettre de l'offre de manière importante reste un effort considérable. Avant le confinement, on transportait 500 000 personnes par jour. Là, ce sera peut-être 20 ou 25 000 dans un premier temps. On s'attend à 30 à 25% de notre fréquentation habituelle, on ne devrait pas dépasser les 50% avant l'été. Les usagers, eux, devront monter dans les bus par la porte arrière et celle du milieu et descendre par la porte avant, pour éviter les croisements. Dans une première estimation, TBM s'attend à avoir "une centaine de personnes" par rame de tramway, au lieu de 330 habituellement.

Mais la question qui brûle les lèvres, y compris au niveau national, c'est celle des conditions sanitaires et de la sécurité de la réutilisation des transports en commun, et surtout des mesures concrètes qui seront prises. Dans quelles conditions les bordelais et les habitants de la métropole prendront-ils les transports à partir du 11 mai ? Là-dessus, le responsable de TBM a fourni des éléments de réponses, et le président de la métropole n'a pas écarté quelques pistes de réflexion. D'abord, le premier a précisé les modalités de désinfection des véhicules. "Il y en aura plusieurs. La première, c'est une désinfection globale de la rame ou du bus lorsqu'elle rentre au dépôt par aspersion de produit bactéricide. Ensuite, une équipe volante viendra dans la journée donner un coup de spray aux endroits les plus "à risques" : la poignée à côté du valideur de tickets, les barres, etc". Pas encore à l'ordre du jour le 11 mai mais "en réflexion" : un distributeur de gel hydroalcoolique sur les stations de tramway, ou même à l'intérieur des rames. Mais attention : "l'idée n'est pas de favoriser le regroupement, et on a encore des craintes sur la question du vandalisme de ces distributeurs. Il faudrait qu'ils soient électroniques pour pouvoir distribuer une dose à chaque fois".

## Sécurité et finances

Si c'est au niveau national qu'a été annoncée l'obligation du port du masque dans les transports en commun, Christophe Duprat a pour sa part affirmé avoir fortement incité les maires de la métropole à prendre des arrêtés municipaux rendant ce port obligatoire partout, un arrêté juridiquement possible si cette injonction concerne des zones précises (en l'occurrence, ici, les arrêts de transports en commun). Pour la distanciation sociale, elle devrait être incitée par une signalétique spécifique sur une quinzaine de stations de tram importantes (Stalingrad, Hôtel de Ville, Gare Saint Jean, Quinconces notamment), avec des "stickers jaunes au sol en forme de croix, placées tous les mètres". Même chose à l'intérieur des transports, où une place sur deux (assise) devrait être "condamnée". Dernière question pour ce qui est de la pratique des transports TBM, et non des moindres : celle du vélo. Si leur utilisation a été fortement réduite en cette période de confinement (à peine 300 par jour "contre 5 à 6000 en moyenne"), ils devraient bénéficier aussi d'une désinfection. Mais cette dernière ne sera pas systématique à chaque utilisation. "Il y a 2000 vélos sur la métropole, on ne peut pas mettre une personne par vélo pour désinfecter. C'est un peu la même logique que le caddie de supermarché, vous passez un coup de désinfectant dessus avant de faire vos courses. On ne peut pas garantir plus le nettoyage du VCub que le vélo propre de chaque personne", a précisé le responsable. L'appel au civisme est donc présent, tout comme la crainte que les usagers ne bourent, en tout cas dans un premier temps, les transports en commun... et ne lui préfèrent la voiture ? La question est en tout cas sur la table. "Au sein de la métropole, on a mis en place six groupes de travail", a précisé Patrick Bobet : "quatre qui correspondent aux pôles territoriaux de la métropole et deux groupes supplémentaires, l'un dédiée à la mobilité et à la récupération des voies cyclables et le deuxième dédié au stationnement. On devrait avoir des réponses la semaine prochaine sur cette question mais on réfléchit à la suppression de places de stationnement ou à des aménagements de voiries, par exemple, qui pourraient prendre plus de temps".

En attendant, le 11 mai sera donc bien, pour Bordeaux aussi (qui, précisons-le au passage, a indiqué ce mercredi que le stationnement payant serait en "retour effectif" dès le 11 mai) tout comme pour sa métropole une mise à l'épreuve. Les dernières réponses immédiates des responsables de la métropole concernent le volet purement financier. Après une réduction de 40% du prix de l'abonnement en mars et la gratuité mise en place au mois d'avril et prolongée en mai, les tarifs normaux devraient revenir en juin, avec toutefois une augmentation annuelle des prix des tickets de transport (3% chaque été, comme le veut la dernière délégation de service public signée par la collectivité et le délégataire en novembre 2014 pour huit ans) qui devrait sauter une année. La nouvelle billettique, elle, plusieurs fois retardée, devrait toujours arriver dans les mois à venir, "on espère l'avoir pour le huit juin", a souligné Christophe Duprat. Ce dernier a, enfin, donné quelques pistes de réflexion pour la prochaine DSP, qui doit normalement être signée entre le nouveau délégataire et la métropole en 2022. "Il est bien évident que si fin 2021 nous n'avons retrouvé que 80 ou 70% de notre clientèle, il faudra en tenir compte dans le cahier des charges de la future DSP. Pour l'instant, on n'est pas dans cet esprit-là même si au 31 décembre 2020, on n'aura pas retrouvé la clientèle du 31 décembre 2019. Ça demandera beaucoup de temps. Sur les investissements, des choses pourraient être décalées et des délais rallongés, mais nous n'en sommes pas encore là". Le 11 mai sonne en tout cas comme un nouveau départ... dont il ne faudra pas loucher le signal.



Romain Bêteille

*Crédit Photo : RB*

*Publié sur [aqui.fr](http://aqui.fr) le 01/05/2020*

*[Url de cet article](#)*