

UN FORMAT DE CIRCONSTANCE

Covid 19 oblige, la 6º édition de Keoscopie organisée à Bordeaux a réuni en présentiel une trentaine de personne, jauge maximale fixée par les autorités pour respecter les consignes sanitaires. La manifestation a été filmée et diffusée en direct via visioconférence à plus de 100 personnes en distanciel, avec possibilité de poser des questions en direct relayées par le journaliste animateur de la matinée. Il est toujours possible de visionner cette conférence d'une durée de 2h20 environ sur le site vou Tube Keolis Bordeaux Métropole



Les impacts

de la pandémie sur la mobilité dans Bordeaux Métropole

KEOSCOPIE VI EXPLORER LES ÉVOLUTIONS DES MODES DE VIE ET DES MOBILITÉS Organisée dans un format adapté aux consignes sanitaires le 02 décembre 2020, la 6° édition de Keoscopie a été consacrée en partie à l'impact de la Covid-19 sur la mobilité en France et sur Bordeaux Métropole. L'analyse pointue de données d'envergure met tout d'abord en lumière l'irruption de nouveaux comportements des citoyens en matière de déplacement. Elle conforte d'autre part des tendances de fond qui s'accélèrent et pointe du doigt de nouvelles thématiques émergentes. Autant de données précieuses pour les collectivités et les opérateurs confrontés à une crise sanitaire qui affecte fortement les transports publics à court terme mais aussi, potentiellement, à plus longue échéance.

Décrypter

les nouveaux comportements des voyageurs et s'y adapter

PIERRICK POIRIER Directeur général Keolis Bordeaux Métropole



QUEL REGARD PORTEZ-VOUS SUR CETTE 6° ÉDITION DE KEOSCOPIE?

Je note avec satisfaction la participation de plus de 130 personnes à cet événement, organisé dans des conditions particulières pour respecter les consignes sanitaires. Cette 6e édition de Keoscopie prend une dimension particulière puisqu'elle intervient alors que notre société vit une crise profonde qui génère de nouveaux comportements en matière de mobilité. Certains d'entre eux s'expliquent par la conjoncture. D'autres en revanche resteront ancrés. Il est crucial de comprendre la désaffection actuelle vis-à-vis des transports publics, d'analyser en profondeur les risques éventuels de ruptures à plus long terme, et de trouver les solutions idoines pour y remédier

QUEL ASPECT DE CETTE ÉDITION VOUS A LE PLUS INTERPELLÉ?

Les opérateurs de transport public, dont Keolis Bordeaux Métropole, effectuent des efforts considérables depuis l'apparition de la Covid-19 pour assurer la protection maximale des voyageurs et faire respecter les règles en vigueur. Cette exigence s'est traduite par l'absence de clusters sur le réseau TBM. Pour autant, le public est particulièrement méfiant, avec des perceptions différentes d'un mode de transport à l'autre. Keoscopie a parfaitement mis en lumière - études à l'appui - certains comportements subjectifs. La peur de la cohabitation avec des inconnus au sein d'un espace de mobilité a

été mise en évidence malgré les gestes barrières. À l'inverse, le public accorde une confiance importante à des proches pour des moments festifs et conviviaux alors que les mesures de protection sont bien moindres. Cette situation est injuste mais elle correspond à la réalité. Nous devons la prendre en compte.

EN QUOI KEOSCOPIE PARTICIPE-T-IL « CONCRÈTEMENT » À L'ÉVOLUTION DU RÉSEAU ET COMMENT PASSE-T-ON « DE L'OBSERVATION » À « L'ACTION » ?

Keoscopie a mis en évidence la crainte de la promiscuité des voyageurs et leurs attentes en matière de confort. Dans ce contexte, toutes les mesures qui permettent de rassurer nos clients sont renforcées depuis mai 2020 et la sortie du confinement: présence de personnel dans les stations, désinfection de qualité des matériels, généralisation de gel hydroalcoolique dans les rames, etc. Nous devons aussi être en capacité de mieux informer les voyageurs sur la charge du réseau en temps réel afin de les inciter à prendre le tram ou le bus lorsque celui qui arrive est surchargé alors que le suivant offre une densité moindre. Pour autant, tout n'est pas de la responsabilité de l'opérateur. Ainsi, des solutions d'aménagements des horaires scolaires et universitaires - comme cela a été fait avec succès à Rennes - permettent de lisser les affluences sur certaines lignes. Il faudra aussi peut-être envisager demain des abonnements de 20 ou 25 jours afin de répondre à tous les publics. Plus que jamais, en synergie avec Bordeaux Métropole, nous faisons front avec toutes nos équipes mobilisées pour nous adapter à la situation hors normes à laquelle nous sommes confrontés.

« Le transport public est indispensable à la collectivité. Son utilité économique. sociale et environnementale est évidente. Il participe en outre à « sauver des vies » puisqu'il donne au personnel soignant des solutions de mobilité, dont une offre « cousue main » assurée lors du premier confinement par le réseau TBM, particulièrement appréciée des professionnels de santé ».





FRÉDÉRIC BAVEREZ

UN CONTENU ADAPTÉ À L'ACTUALITÉ

« Keoscopie est un programme d'études et d'enquêtes mené depuis plusieurs années sous la conduite d'Eric Chareyron qui traite de l'évolution globale des comportements liés à la mobilité, mais aussi de l'analyse des comportements individuels. Nous sommes en effet convaincus qu'il est nécessaire dans le transport public de distinguer les flux des personnes. Les dernières éditions ont cherché à tirer parti des moyens numériques. L'année 2020 aurait dû donner lieu à la restitution de ce travail. Nous nous sommes adaptés car cette pandémie a particulièrement affecté la mobilité, tant par les mesures de restriction des déplacements édictés par les pouvoirs publics que par les comportements de prudence adoptés par les citoyens. Le programme Keoscopie a donc été réorienté sur l'impact que la crise sanitaire et ses enjeux, à court, moyen et plus long terme ».

Le transport public

fait plus ou moins peur

La baisse de fréquentation dans les transports publics en France lors de la sortie du premier confinement s'explique de façon rationnelle par une réduction des déplacements pour des raisons professionnelles, scolaires, universitaires et de loisirs. Soit une chute de 45% par rapport à février 2020, tous modes confondus. Elle résulte aussi de manière plus subjective par une méfiance plus ou moins grande à l'égard des déplacements. À Bordeaux Métropole, 30% des voyageurs ne sont pas revenus sur le réseau entre les deux confinements.

« Nous éclairer dans cette période délicate dans laquelle nous sommes ». Eric Chareyron résume d'emblée l'esprit de la 6° édition de Keoscopie. Le Directeur Prospective, modes de vie et mobilités dans les territoires de Keolis se refuse néanmoins à jouer les Cassandre au regard des incertitudes sur l'évolution de la pandémie et son incidence sur le plan économique. Aussi, il se focalise sur les sources et les ressources d'envergure collectées, qu'il a

décryptées pour nous. Première observation: l'évolution de la mobilité (tous moyens de locomotion confondus) est comparable d'un territoire à l'autre avec un nombre de voyageurs qui fluctue au gré de la pandémie, sans jamais retrouver pour autant son niveau « d'avant la crise ». Laquelle est perçue différemment d'un confinement à l'autre. Ainsi, sur une échelle de 1 à 10, 70% des 4500 personnes interrogées en juin 2020 attribuaient une note de 5 et plus

au premier confinement alors que le second se vit plus douloureusement. Parmi les inquiétudes liées aux effets de la pandémie, « la crise économique » (52%) prend le pas sur « les craintes sanitaires » (33%), presque à égalité avec « la dégradation des liens sociaux » et « la restriction des libertés individuelles ». L'étude montre aussi majoritairement que les personnes ont plus peur de contaminer les autres que d'être touchées personnellement.

« 50% des personnes interrogées en octobre 2020 estiment que la sortie de crise aura lieu après 2021, voire jamais. Alors qu'en juin, le confinement s'apparentait pour certains à une pause salvatrice, un moment suspendu ou à une parenthèse enchantée, nous observons une douloureuse acceptation progressive du nouveau confinement »



Plus on connaît, plus on fait confiance... et inversement!

Keoscopie a mesuré les sources de confiance et de défiance du public. La famille, les amis et les voisins obtiennent des taux très élevés, contrairement au transport public ou à l'affluence des rues. La peur de « l'inconnu » constitue un facteur d'angoisse en période Covid-19.





















DES RÉPERCUSSIONS FORTES SUR LES DÉPLACEMENTS

65% des personnes interrogées en octobre 2020 affirment renoncer à certains déplacements, de peur de croiser du monde ou de se retrouver trop près d'une personne sans masque ou portant mal le masque. Cette crainte se retrouve dans le transport public qui, d'une certaine façon, cristalise de façon irrationnelle et injustifiée les craintes sanitaires, avec des résultats variables d'un mode de déplacement à un autre. La rame de métro, lieu clos à l'intérieur d'une station elle-même renfermée, exacerbe le sentiment de promiscuité, premier facteur d'angoisse des voyageurs (47%). À l'inverse, le tram et le bus (37%) s'en sortent mieux, notamment parce qu'ils circulent « à l'air libre ». Le car, avec

peu de mouvement des personnes en son sein, inquiète nettement moins (31%). « La crainte des incivilités et de l'agressivité », « le manque d'hygiène » et « l'incohérence dans les mesures gouvernementales » sont les autres vecteurs d'inquiétudes des personnes interrogées. À l'inverse, celles-ci expriment un taux de confiance très élevé « à leur famille » (90%), « leurs amis » (83%), « leurs commerçants de quartier » (73%) et « leurs voisins » (70%), alors que la rue reste anxiogène (30%).



DES SOURCES ET DES RESSOURCES D'ENVERGURE

Keoscopie se démarque par la qualité de ses sources et la richesse de ses ressources. Ces dernières résultent tout d'abord d'un travail de veille internationale. Elles se nourrissent ensuite d'enquêtes « qualitatives » orchestrées par des sociologues sur la base de longs entretiens individuels pour aller au-delà des chiffres et mettre des mots sur les comportements et attendus des voyageurs. Ce travail se prolonge par des vagues d'enquêtes « quantitatives » auprès de très larges échantillons des citoyens utilisateurs ou non de transports en commun. Ainsi, pour mesurer l'impact Covid-19 sur la mobilité, Keolis a diligenté 3 enquêtes auprès de 4500 personnes à chaque fois entre février et octobre 2020, une autre a été lancé en décembre 2020. Enfin, un travail d'observation et de recoupement est effectué avec de l'accompagnement de citoyennes et citoyens, sans oublier les données billettiques et traces mobiles GPS de 6 millions de personnes. Afin de pousser encore plus l'analyse, Keoscopie va s'attacher dans ses prochaines études à mesurer les mobilités de Bordeaux Métropole par quartier au regard de ses grands équipements et les comparer d'une métropole à l'autre. On sait déjà que les quais de la Garonne à Bordeaux attirent désormais moins de monde que le parc bordelais. Les centres commerciaux des villes moyennes retrouvent leur fréquentation d'avant la pandémie par rapport aux grands centres commerciaux des métropoles.

« Le public considère qu'il y a nettement plus de risques de contamination à prendre un transport public soumis à des règles sanitaires strictes pendant quelques minutes que de passer toute une soirée festive avec un groupe d'amis avec des gestes barrières peu ou pas respectés. C'est injuste, mais c'est la leçon à tirer. Le climat de défiance vis-àvis de l'inconnu joue d'une certaine façon sur la rationalité des comportements. Dans ce contexte, il faut assurer, rassurer et réassurer ».



Les habitants de Bordeaux Métropole repensent

Leur mobilité

La crise a conduit les voyageurs à repenser leur mobilité et à élaborer de nouvelles stratégies pour fuir les fortes affluences, comme « descendre une station plus tôt » pour éviter la

exemple. Cette posture n'est pas anecdotique quand on sait que 30% des voyageurs du tram empruntent le réseau pour moins de trois stations.

La marche, qui avait déjà le vent en poupe, se sent pousser des ailes depuis la crise. « De nombreux citoyens ont découvert le plaisir de marcher et pris l'habitude de coupler transports publics et déplacements à pied. Ce phénomène, déjà notable, a pris de l'ampleur avec la crise. Le réseau TBM a mis en place de nombreuses initiatives en la matière et il faut poursuivre et intensifier dans cette voie » confirme Eric Chareyron. Plus largement, l'enquête confirme les aspirations du public à « se recentrer sur la cellule familiale », à « s'accorder du temps pour soi », « à privilégier le local et la proximité » ou encore à « plus d'activité physique », autant de comportements qui impactent la mobilité, et donc le transport public. Reste à savoir ce qui restera durablement. Les prochaines enquêtes Keoscopie le diront...



CHANGEMENTS DU QUOTIDIEN

FN SEPTEMBRE 2020

47%

ONT FAIT DU SPORT À DOMICILE

ONT CUISINÉ

À LA MAISON







DONT PART DE CEUX

NE LE PRATIQUANT

PAS AVANT LA CRISE

1/6

49%

80%

ON FAIT DES JEUX EN SOCIÉTÉ



1/3



ONT VISITÉ VIDTUEL LEMENT **DES MUSÉES**



2/3

INTENSITÉ DE LA VOLONTÉ DE CHANGEMENTS PROFONDS

EN SEPTEMBRE 2020



ALIMENTATION





RAPPORT À LA NATURE





LECTURE





ÉQUILIBRE VIE PERSONNELLE/ TRAVAIL





CADRE DE VIE

53%

La pandémie a modifié les comportements et les aspirations des personnes interrogées. Petit florilège de changements notables des pratiques quotidiennes ainsi que leur volonté de changements profonds. Des paramètres à étudier car ils peuvent avoir une incidence sur la mobilité.



« Simplifier la vie des usagers et usagères »

Christian Broucaret, Président de la représentation Nouvelle-Aquitaine de la FNAUT, nous livre son sentiment sur la 6° édition de Keoscopie avec son prisme de porte-parole des usagers.

Habitué de l'événement, Christian Broucaret a observé un changement de Keoscopie « sur la forme ».

Mais il a apprécié son contenu « de fond », de même nature que les éditions précédentes. « La question cruciale qui se pose aujourd'hui est de savoir comment redonner confiance aux usagers et usagères dans les transports publics » résume le Président de la représentation Nouvelle-Aquitaine de la FNAUT. « Les données évoquées par Eric Chareyron confirment d'autres études sociologiques que j'ai eu l'occasion de consulter. Elles démontrent que le public fait plutôt confiance à un environnement familier (amis, voisins, commerces de proximité) alors que le transport génère de la défiance. La sensation d'espace confiné au sein d'un grand volume génère de l'anxiété, avec néanmoins des différences notables d'un moyen de transport à un autre ». Christian Broucaret invite à prendre du recul par rapport à une pandémie mondiale qui « a donné lieu à des avis divergents des sachants et des

revirements du gouvernement. Ces injonctions contradictoires, que l'ont peu comprendre par ailleurs, ont placé les citoyens dans le doute. L'inquiétude est alimentée par un flot d'informations à chaud alors qu'il faudra des années pour juger la situation. Nous avons le nez sur le problème. Plus on s'en éloigne, plus on voit ses contours »

UN DÉNI DE RÉALITÉ

Si la pandémie a constitué le sujet principal de Keoscopie, le Président de la représentation Nouvelle-Aquitaine de la FNAUT n'occulte pas pour autant une thématique abordée au cours de la conférence qui préoccupe son association: le vieillissement de la population. « Personne ne veut se voir diminuer physiquement. Avec l'âge, chacun utilise des moyens de contournemen Le sujet est encore tabou car les gens se braquent vite. Il ne faut donc pas trop dramatiser. Or, la solution existe avec les équipements PMR qui ne se limitent pas aux personnes souffrant d'un handicap. Il suffit de voyager

avec une poussette ou une grosse valise pour s'en rendre compte ». Un aspect du sujet à rapprocher des « fragilités invisibles, silencieuses et incomprises », une thématique développée au cours de Keoscopie. « Nous avons pris conscience de ce déni de réalité qui touche tout le monde, indépendant de l'âge, du sexe ou de la condition sociale. Je parle souvent avec des usagers et j'essaie de comprendre les points de blocage, qui sont physiques mais aussi cognitifs. 10% de la population ne sait pas lire. Or, ce public n'exprime pas ses difficultés. C'est à nous de lui simplifier la vie ». Malgré le contexte sanitaire et économique, Christian Broucaret reste cependant optimiste. « Les gens auront toujours besoin de se déplacer, a fortiori en zone urbaine ou les espaces de circulation des voitures ne cesse de se restreindre ». Il pense même que la crise peut avoir un effet résilient puisqu'elle peut accélérer les prises de conscience et les actions correctives à mettre en œuvre.



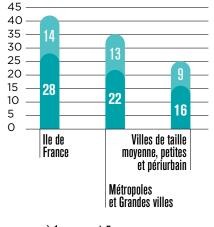
« Keolis Bordeaux Métropole dispose de l'expérience pour tirer les enseignements de cette crise. Revoir l'heure de pointe et apporter de confort et de sécurité aux usagers semblent nécessaires pour regagner la confiance des voyageurs. La collectivité doit aussi s'associer à cette démarche, notamment en matière de trottoirs et d'équipements urbains et de tarifs modulés en fonctior des nouveaux usages. Plus que jamais, ces sujets doivent être pris à bras-le-corps ».

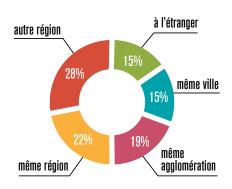




Les intentions de déménagement à 1 et 5 ans

La crise sanitaire et la généralisation du télétravail ont exacerbé la volonté de déménager des foyers, notamment pour disposer d'un cadre de vie plus agréable. La métropole bordelaise, la Gironde et la Nouvelle-Aquitaine, qui attirent déjà de nouveaux habitants, disposent donc a priori d'un potentiel encore élevé de candidats.





🛑 à 1 an 🛑 à 5 ans

6

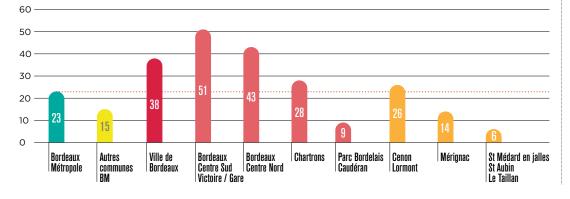
Tirer d'ores et déjà

Des enseignements

Si la crise a constitué un temps fort de la conférence organisée par Keolis Bordeaux Métropole, celle-ci s'est aussi appliquée à conforter des tendances observées dans les éditions précédentes. Ainsi, la nécessité de bâtir une mobilité vertueuse et inclusive devient plus que jamais une nécessité.

Pour cela, il est nécessaire de lutter contre les idées reçues ou les a priori. « Vous estimez sûrement que les villes se vident pendant l'été? » questionne le Directeur Prospective, modes de vie et mobilités dans les territoires « Faux. 75% des habitants des métropoles passent 7 semaines sur 9 l'été. Simplement, une réduction de 15% du trafic suffit à passer de la congestion à la fluidité » explique-t-il. Même phénomène avec la fameuse « heure de pointe ». L'animateur de Keoscopie explique qu'il existe des solutions de mobilité pour désaturer ce temps de crispation. Pour autant, « l'heure de pointe » ne concerne « que » 26% du trafic. Ce dernier a précisé également que l'offre de transport devait raisonner en « équité » (une offre adaptée à la sociologie des quartiers) et non pas en « égalité » (la même offre partout). Le tableau ci-dessous des foyers non motorisés est à ce titre particulièrement instructif...





Le taux des foyers non motorisés par quartier et commune

Alors que la moyenne des foyers sans véhicule est de 23% sur la métropole, on observe des disparités fortes par quartier et commune, de 51% à Bordeaux centre, sud, Victoire et gare à 6% sur les communes de St Médarden-Jalles, St Aubin du Médoc et Le Taillan-Médoc.

demandeurs

H/F «sans activité

professionnelle»

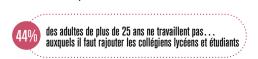
retraités de plus de 65 ans

129 000

d'emnloi

233 000 (44%)

De même, si les « habitués » du réseau TBM doivent être pris en compte, il ne faut sous-estimer « les occasionnels » qu'on entend peu alors qu'ils représentent 75% des voyageurs, 26% du trafic et 48% des recettes. Keoscopie a été l'occasion de rappeler que « l'utilité sociale d'un service de transport ne se mesure pas par le flux mais le nombre de personnes différentes qui en ont besoin au moins une fois sur une période donnée ». Même logique avec « les pendulaires¹ » et l'image d'Épinal « métro-boulot-dodo » : 36% des voyageurs à l'heure de pointe du matin ne sont pas là le lendemain à la même tranche horaire sur une même ligne, accréditant le caractère asynchrone des déplacements aujourd'hui. « L'année dans le transport public n'est pas une succession de jours types » renchérit Eric Chareyron. Ce dernier a rappelé que la mobilité n'est plus dominée par le motif « domicile-travail » qui ne concerne que 20% des déplacements tous modes liés et que 44% des habitants de plus de 25 ans ne travaillent pas.Enfin, sur les 56% de voyageurs de la métropole bordelaise, seuls 20% utilisent les transports publics à des trajets domicile-travail.



Autres

300 000 (56%)

Adultes

qui travaillent

80 000

70 000

60 000

50 000

40 000

30 000

20,000

10 000

¹Déplacements journaliers réguliers entre le domicile et le travail ou le lieu scolaire et inversement

Deux thématiques fortes & durables

L'animateur Keoscopie a terminé son intervention sur deux thématiques fortes. La première concerne la transition démographique en raison de l'allongement de l'espérance de vie. Dans cette catégorie, on pense naturellement aux personnes âgées dont le nombre croît fortement chaque année. La seconde porte sur les fragilités invisibles, silencieuses et incomprises.

Pour ces publics, mais aussi pour des catégories plus jeunes de voyageurs, des efforts sont à effectuer contre « la déprise », c'est-à-dire le phénomène qui tend à renoncer à prendre les transports en commun car leur usage semble « trop difficile ». Ce qui amène au dernier sujet de la conférence, celui « des fragilités invisibles, silencieuses et incomprises ». L'idée consiste à prendre en compte l'incidence des pathologies non visibles des voyageurs sur lesquelles les villes et leur transport public doivent se pencher et se réinventer, notamment en matière « de confort » et « de bienveillance ». En Gironde, 19% des plus de 15 ans sont inscrits dans le dispositif des affections de longue durée qui ne se voient pas mais qui ont une incidence sur leur santé. Si vous rajoutez toutes les autres difficultés (mal de dos, céphalée, endométriose, etc.), de très nombreuses personnes éprouvent une « fatigabilité » importante, d'où une demande récurrente de places assises et de bancs dans les enquêtes Keoscopie. Les fragilités cognitives (analphabétisme, barrière de la langue, difficulté de se repérer, etc.) sont l'exemple type des fragilités silencieuses dont les voyageurs concernés ne parlent pas par pudeur ou estime de soi. Or, elles existent. Le rapport au digital devient aussi une source d'inégalité de plus en plus marquée. 52% des sondés craignent d'être dépassés par l'outil numérique en raison d'une évolution incessante, mal maîtrisée et de plus en plus inquisitrice. Résultat: le nombre de personnes qui s'estimaient hier

« Dans la métropole, les personnes de +75 ans sont plus nombreuses que les collégiens et lycéens. Le phénomène va s'accélérer mais il ne faut surtout pas regarder les retraités de la même façon, sachant que les plus de 60 ans d'aujourd'hui se déplacent « plus et plus longtemps » que les générations précédentes ».



encore « très agile avec un smarphone » baisse, entraînant dans son sillage une forme de déclassement et augmentant les personnes irritées. Même prudence à observer avec les anglicismes, sachant que 7 habitants de Nouvelle-Aquitaine sur 10 n'ont pas de diplôme de l'enseignement supérieur, et donc un temps moindre d'apprentissage de l'anglais.

 \ll Il faut être d'une vigilance permanente pour faciliter l'inclusion du public, de tous les publics ».



REPENSER L'AIRE URBAINE

À ce titre, il ne faut pas oublier que le réseau n'attire pas que des métropolitains. 2 millions de personnes peuvent ainsi potentiellement se rendre à Bordeaux pour une journée, renforçant l'idée que la notion d'aire urbaine telle qu'on l'entend est trop réduite pour prendre en compte l'attractivité de proximité, justifiant ainsi la présence de représentant du département et de la Région à Keoscopie.



VALÉRIE DIAZ

Agence d'urbanisme Bordeaux metropol Aquitaine, Urbaniste spécialiste mobilité

« Ne pas passer à côté des pratiques durables »

de qualité qui ont apporté des réponses d'aborder la mobilité en se contentant de regarder nourrit-elle de ses données veille permanente pour s'interrogeant sur ce pôle d'échange pour pas passer à côté d'une tendance qui va devenir une pratique durable ». un phénomène qu'on a vu



parent pauvre des lancé depuis un plan de déplacements est aussi évoquée par Valérie Diaz alors que Bordeaux désormais du label Villes tester différentes solutions personnalisée des attentes l'échange, le débat et les

Rebondir

sera le mot-clé de 2021





QUELS ENSEIGNEMENTS TIREZ-VOUS DE CETTE NOUVELLE ÉDITION KEOSCOPIE INTERVENUE DANS UN CONTEXTE « HORS NORMES »?

Il est intéressant d'étudier l'évolution des comportements des usagers en période Covid-19 avec des données de terrain riches d'enseignement pour les collectivités. Il est évident que le transport subit de plein fouet « la peur » des citoyens face à la pandémie. C'est une alerte qu'il faut bien évidemment prendre en compte sur le plan sociologique, mais aussi économique. Le service apporté par TBM coûte à la collectivité puisqu'il n'est pas bénéficiaire en soi. Si on ajoute à cela un recul important de la fréquentation, la situation rend encore plus complexe les investissements à effectuer dans un futur proche. Clairement, la crise sanitaire constitue un choc pour le réseau.

PARMI LES DIFFÉRENTS SUJETS ÉVOQUÉS, QUELS POINTS ONT PARTICULIÈREMENT RETENU VOTRE ATTENTION?

Les données ont été nombreuses et il faut les analyser en profondeur, en sachant faire la part des choses. Outre le grand chapitre consacré à la crise, j'ai été sensible aux données sur le vieillissement de la population, un challenge de plus en plus prégnant chaque année. Certaines personnes âgées ou très âgées sont empêchées d'utiliser un transport car elles ne peuvent pas se rendre à l'arrêt de tram ou de bus, même s'il est situé à proximité. La marche pour y accéder s'avère difficile, notamment en raison de l'état des trottoirs. Plus notre métropole sera « marchable », plus nos transports collectifs seront « fluides ». Pourquoi ne pas imaginer, en partenariat avec la sphère sociale, la mise en place de pédibus ou encore leur réserver une partie d'une rame sur un créneau horaire. Je ne crois pas que la solution se limite à une histoire de tarification et de fréquence. Il faut réfléchir au transport à la carte et faire preuve d'imagination pour le rendre « moins anxiogène » et « plus accessible »



KEOSCOPIE A ABORDÉ DES SUJETS « D'URGENCE » ET D'AUTRES À PLUS « LONGUE ÉCHÉANCE ». COMMENT LA COLLECTIVITÉ ABORDE-T-ELLE CES « PROBLÉMATIQUES » DIFFÉRENTES MAIS TOUTES ESSENTIELLES?

La priorité est donnée à la situation sanitaire. Je rappelle qu'il n'y a pas eu de clusters au sein du réseau, ce qui prouve que les dispositifs mis en place pour assurer la sécurité sanitaire du transport public sur la métropole sont efficaces. Il faut donc faire aussi bien que dans un contexte dégradé et espérer sortir de

la Covid-19 puis s'attacher à retrouver un rythme de croisière en termes de fréquentation. À ce titre, outre les clients réguliers, Keoscopie a mis en évidence l'importance des voyageurs occasionnels -dont les touristes- pour l'économie du réseau. Ensuite - ce sera d'ailleurs le mot-clé de 2021 - il nous faudra rebondir et retomber sur nos pieds. Quant au temps long, il est fixé par le calendrier. Nous allons rentrer dans une nouvelle ère. Nous ne construirons plus de lignes de tramway mais nous allons nous attacher à la maintenance du réseau. laquelle nécessitera des travaux d'entretien et de rénovation pour le rendre le plus efficient possible.

« D'un côté, le climat d'inquiétude à l'égard du transport public a poussé des citovens à reprendre leur voiture de manière individuelle. un phénomène inquiétant s'il devait perdurer. Il faut chercher à regagner la confiance des voyageurs perdus, notamment en désaturant au maximum le réseau aux heures de pointe. Le transport collectif doit se réinventer, en mettant en avant la chaîne de mobilité. À ce titre. et c'est une bonne chose, la pandémie a accéléré l'utilisation de modes de déplacements vertueux, dont la marche et le vélo ».





Piennick Poinien Directeur Général de Keolis Bordeaux Métropole

MERCI AUX PARTICIPANTS EN PRÉSENTIEL ET EN DISTANCIEL

« Je salue l'ensemble des personnes qui ont assisté à cette manifestation, en présentiel ou en distanciel, soit près de 130 personnes au total. Celui-ci a rassemblé plus de 25 représentants des collectivités: Bordeaux Métropole, Département de la Gironde, Région Nouvelle-Aquitaine, des élus des communes, et près de 40 partenaires qui accompagnent Keolis Bordeaux Métropole pour la gestion de la mobilité au quotidien: Agence d'urbanisme, Ademe, CHU, Citiz, EDF, Engie, Orange, FNAUT, Village By CA, Pims de Cenon, SNCF, Cykleo, Kisio... Je ne peux pas citer tout le monde mais Keolis Bordeaux Métropole remercie chaleureusement l'ensemble des participants qui se sont associés à cet événement dont chacun a pu apprécier la qualité et la pertinence ».