

# Les transports en commun innovent face aux maladies

## SÉCURITÉ SANITAIRE

Le JDD dévoile les solutions imaginées par Île-de-France Mobilités et les opérateurs de transport

## EXPÉRIMENTATIONS

Tissus intelligents, désinfectants, bouton d'arrêt hologramme, distributeurs de gel géants... sont testés

**R**égagner la confiance des usagers des transports en commun ne sera pas une mince affaire face aux risques sanitaires. La pandémie de Covid-19 a engendré une forte baisse de la fréquentation : - 40 % pour la RATP, - 60 % pour l'ensemble du réseau francilien. Et la peur du virus pourrait entraver un retour à la normale. Selon l'édition 2020 de l'Observatoire de la mobilité publiée le 19 novembre par l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP), près d'un tiers des utilisateurs prévoient de bouder les bus, métros, RER et tramways : 27 % les prendront « moins souvent » et 3 % « plus du tout ». L'UTP ne cesse pourtant de brandir des études étrangères – allemandes, britanniques, américaines... – montrant que « la probabilité d'être contaminé dans les transports est très faible ». Le syndicat patronal du secteur martèle, citant Santé publique France, que « les transports ne représentent que 1 % des clusters » dans l'Hexagone, contre 26 % pour les entreprises, 16 % pour les écoles et universités, 12 % pour les rassemblements temporaires de personnes. En vain, pour le moment.

Voilà pourquoi **Île-de-France Mobilités** (IDFM), l'autorité organisatrice présidée par Valérie

Pécresse, et les transporteurs de la région parisienne – RATP, SNCF, Transdev, Keolis, Tice, Cars Lacroix – se sont coordonnés pour lancer plusieurs expérimentations que dévoile le JDD. « L'enjeu pour nous est de reconquérir les voyageurs en les rassurant », explique Laurent Probst, directeur général d'IDFM. Cette désaffection pose à long terme un problème de financement des transports et un problème de santé publique, avec l'explosion du recours à la voiture individuelle. » Christophe Vacheron, directeur adjoint France et Suisse de RATP Dev – filiale du groupe RATP chargée de développer

l'activité au-delà de son réseau historique – abonde : « La baisse de la fréquentation nous interroge. C'est en innovant que nous pourrions rassurer la clientèle. On se plie en quatre à cette fin. »

### Différents textiles à l'essai à Mantes-la-Jolie

La première innovation concerne le tissu des sièges. Une étude pilotée par IDFM teste depuis cet été des « tissus intelligents » dans des bus franciliens. « La prise de conscience de l'importance du tissu est assez récente », reconnaît le DG. C'est pourtant le premier contact visuel, puis tactile, du voyageur, lequel est sensible à sa couleur, sa matière, son confort, son usure, sa propreté. Or un tissu abîmé, ou pire, sale, est incompatible avec le sentiment de sécurité sanitaire. » Différents textiles hydrophobes ou déperlants sont ainsi expérimentés par le groupe allemand Aunde à Mantes-la-Jolie (78). « Le liquide glisse comme sur une toile cirée », note Laurent Probst. Un autre type de revêtement de siège actuellement testé par Aunde se veut autonettoyant : « Les salissures, les taches, les résidus, les chewing-gums collés ou les traces de marqueur sur ces tissus traités au dioxyde de titane sont détruits par les rayons du soleil », s'enthousiasme Christophe Vacheron. Un tissu antivandalisme,

résistant aux lacérations, est également étudié en conditions réelles. Les résultats définitifs seront connus début 2021. « Pour l'instant, ces trois expérimentations se révèlent plutôt concluantes », confie le DG d'IDFM.

Un quatrième tissu, antibactérien cette fois, fait l'objet de tests, avec les sociétés suisse Lantal et autrichienne Kneitz. Mais il faudra attendre le second semestre 2021 pour connaître son efficacité et sa neutralité dermatologique. « Le textile le plus efficace a vocation à être déployé sur l'ensemble du réseau », annonce Laurent Probst, soit par appel d'offres passé directement par IDFM auprès des industriels, soit par les constructeurs, qui devront les intégrer à leurs matériels roulants. Ces tissus sont aujourd'hui « 10 à 15 % plus chers », mais le dirigeant de l'autorité organisatrice espère

atteindre, après négociations, un prix de « 5 à 10 % plus élevé que pour un tissu classique » seulement. Il faut dire que l'Île-de-France compte 10 000 bus, 1 270 trains, 720 métros, plus de 300 tramways.

### Un bouton d'arrêt holographique sans contact

Autre réponse à la crise sanitaire : les traitements antimicrobiens dits rémanents (qui durent longtemps) sur les surfaces lisses. Depuis l'irruption du coronavirus, les opérateurs franciliens désinfectent régulièrement les bus et les rames par pulvérisation d'un produit virucide en un brouillard de microgouttelettes. IDMF expérimente depuis l'été dernier dans une vingtaine de bus et de cars quatre désinfectants proposés par les sociétés néo-zélandaise Zoono (un mois d'efficacité), allemande nanoCare (six mois), et françaises ADVi (un an) et Trajet (deux ans). Leur aptitude à éliminer le coronavirus est tout particulièrement observée. Les résultats des laboratoires sont attendus pour début 2021.

Par ailleurs, les acteurs des transports du quotidien testent durant quatre mois des distributeurs de gel virucide sans alcool pour les passagers (à base d'eau et de sodium réunis par électrolyse) de grande, voire très grande, capacité. RATP Dev

en a ainsi installé deux de 20 litres à Saint-Quentin-en-Yvelines et Montigny-le-Bretonneux (78), et un de 220 litres en gare de Mantes-la-Jolie (78), « très imposant, visible



et sans contact ». Les opérateurs font aussi appel aux nouvelles technologies pour éviter la propagation du virus. RATP Dev a présenté cette semaine HoloStop, une innovation de la start-up française MZ Technologie, testée « en exclusivité mondiale » dans cinq bus de Saint-Quentin-en-Yvelines : « C'est un bouton d'arrêt en hologramme, flottant sans contact au cœur d'un boîtier, sûr d'un point de vue sanitaire », précise Christophe Vacheron.

Le même vante son application Thermobus, expérimentée à Mantes-la-Jolie, qui permet de consulter sur son smartphone le temps d'attente du prochain bus, mais aussi de savoir s'il est plein à 20 ou à 80 %. Histoire de respecter la distanciation physique. De même, IDFM souhaite tester des vitres de séparation comprenant un écran dynamique capable de diffuser des informations – tarifs, correspondances... – à l'attention des passagers sans cacher le conducteur du bus.



**BERTRAND GRÉCO**

vous ont son espoir de retrouver bientôt leurs usagers habituels. ●



Voyageurs masqués dans le métro à la station Trocadéro. MARTIN BERTRAND/HANS LUCAS