

« Les gens sont rassurés quand on nettoie les bus au terminus »

Les bus les plus fréquentés de la métropole sont nettoyés à chaque changement de conducteur. Tous les points de contact sont passés au virucide le temps d'un arrêt au terminus. Les passagers et les chauffeurs apprécient d'autant plus qu'il y a du monde en semaine dans les bus.



Le nettoyage des bus les plus fréquentés se fait plusieurs fois par jour, ici avec Khalid Jarraf, chef d'équipe de la société GSF. Le réseau Le Met rappelle que le port du masque est obligatoire et qu'il vaut mieux prendre le bus en dehors des heures d'affluence quand c'est possible. Photo RL /Maury GOLINI

Il y a les écoliers, les collégiens et les lycéens, les employés des administrations, les caissières et les infirmières, tous doivent continuer à prendre le bus ou le Mettis durant ce second confinement. Au total, cela représente 53 000 validations par jour en semaine. C'est 55 % du trafic habituel mais dix fois plus qu'au printemps.

Pourtant, le protocole s'est allégé dans les transports en commun de l'agglomération messine. « On ne gèle plus un siège sur deux comme au premier confinement », relève Nathalie Petit, responsable de la communication pour Le Met. Les retours n'ont pas été probants : « Même s'il y a du monde, les gens veulent rentrer dans le bus. Ils sont les uns contre les autres debout. Mieux vaut qu'ils soient assis et donc mieux espacés », argumente la responsable. « Certaines personnes pouvaient s'asseoir sur les sièges condamnés. Cela pouvait créer des tensions dans le bus. » De nombreuses sociétés, dont la RATP, ont finalement abandonné ce protocole cet automne.



Mohamed Kadouche est chauffeur de bus et de Mettis : « Les gens sont généralement disciplinés. Le nettoyage des bus à chaque changement de conducteur me rassure. Le risque zéro n'existe pas, mais je fais simplement mon métier ». Photo RL /Maury GOLINI

En revanche, le réseau continue à nettoyer plusieurs fois par jour les bus les plus fréquentés. « Les véhicules des deux lignes du Mettis et des cinq Lianes (L1 à L5) sont nettoyés à chaque changement de conducteur, soit une ou deux fois par jour en plus du nettoyage complet qui se fait de nuit », indique Dominique Diez, responsable d'exploitation de la société GSF. Ces sept lignes représentent 85 % de la fréquentation totale du réseau.

Les agents interviennent aux terminus (hôpital de Mercy, Saulcy ou encore Woippy-Saint-Eloi) armés d'un puissant virucide – « il tue les virus en cinq minutes, soit le temps d'un arrêt », précise la patronne.

Le bataillon des employés à temps partiel

« On nettoie en particulier les points de contact, les barres, les boutons, le tableau de bord des chauffeurs. Certains préfèrent le faire eux-mêmes avec leur propre kit de nettoyage », rapporte Khalid Jarraf, chef d'équipe à GSF. « Les gens attendent dehors. Ils sont contents de nous voir nettoyer leur bus aux arrêts. Ça les rassure. Un certain nombre de chauffeurs sont venus voir, au début, comment on travaillait », poursuit le chef d'équipe.

Cette « prestation Covid coûte 9 600 € de plus par mois à la société Le Met », intervient Kevin Bourgerette, responsable des services généraux. Des frais qui interviennent au moment où baisse le nombre de validations. « La période est compliquée », confirme Nathalie Petit.

De son côté, la responsable d'exploitation de GSF doit jongler : « Les besoins sont plus importants ici et moins ailleurs. On intervient dans de nombreux bureaux et usines mais aussi au Printemps, à GL Events ou dans des chaînes de restaurants aujourd'hui fermés. On fait des avenants aux contrats des employés à temps partiel qui, d'habitude, ne travaillent que tôt le matin et tard le soir ». Ce bataillon de petites mains devenu visible depuis le Covid.