



Opération de prolongation de durée de vie des rames : la première rame de retour au dépôt TBM.

L'opération de prolongation de durée de vie des rames de tram (OPVR) franchit une étape importante avec le retour, dans les dépôts TBM, de la première rame entièrement renouvelée.

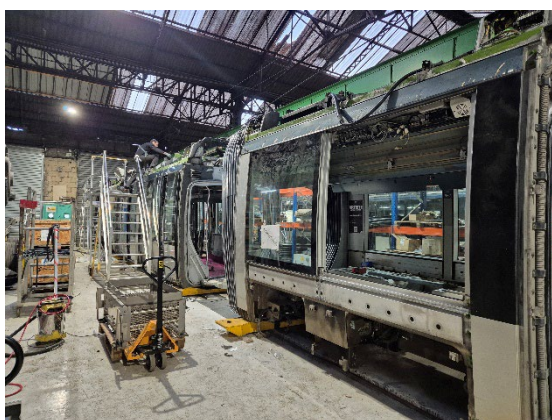
Après 11 mois de rénovation complète, ce retour marque également l'obtention de l'accord de l'Organisme Qualifié Agréé (OQA) pour la remise en circulation sur le réseau des cinq premières rames renouvelées.

Pour atteindre l'objectif de 10 années supplémentaires de service (de 30 à 40 ans), les prochaines étapes sont déterminantes, afin d'obtenir l'homologation finale du Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés (STRMTG).

Une rénovation approfondie pour une sécurité et une performance optimale

Après près d'un an de rénovation chez ACCM à Clermont-Ferrand, la rame est désormais au dépôt TBM pour sa phase de réassemblage et de tests.

Bordeaux Métropole et Keolis Bordeaux Métropole Mobilités finalisent les derniers réglages, dans la perspective d'une validation définitive par le STRMTG au printemps 2026 – l'étape clé pour prolonger son exploitation de 10 années supplémentaires. Chaque élément est analysé scrupuleusement, en collaboration avec ACC M et ALSTOM SA, plaçant la sécurité et la fiabilité au cœur des priorités



Chaque rame bénéficie d'une modernisation complète :

- Chaîne de traction
- Connecteurs électriques
- Structure de la rame
- Espace voyageurs
- Éclairage

Un calendrier précis pour une mise en service progressive

Octobre 2025 :

- Début des essais dynamiques au dépôt de Bastide, selon un protocole précis.

Novembre 2025 :

- Retour de la 2^e rame rénoverée et départ de la 4^e pour rénovation.
- Remise en circulation des 2 premières rames sur le réseau TBM, en attendant la validation définitive des 10 ans supplémentaires.

Juin 2026 :

- Lancement de la phase industrielle : toutes les 3 semaines départ d'une rame en traitement pour Clermont-Ferrand et retour d'une rame rénoverée, avec une montée en régime pour atteindre un cycle de 39 jours de traitement par rame.

Horizon 2030 :

- Sous condition de la validation par les services de l'Etat au printemps 2026, les 62 premières rames (sur 130) du réseau seront entièrement modernisées.

Un projet structuré pour la modernisation et la sécurité

Pour l'OPVR, une démarche rigoureuse a été engagée pour garantir la sécurité et la pérennité des équipements avec :

- Une phase préparatoire pour établir un cahier des charges détaillé et définir les travaux nécessaires (rénovation, remplacement des éléments de sécurité) et un programme de surveillance des pièces conservées.
- Une sélection exigeante des partenaires via un appel d'offre.
- Le lancement des opérations techniques avec notamment le désaccouplement de la rame en deux sections pour être acheminée à Clermont-Ferrand dans les locaux d'ACC M, où les équipements de traction sont déposés pour être envoyés chez Alstom SA à Tarbes et les interventions nécessaires sont effectuées.

Un projet stratégique pour le réseau TBM

Avec 62 rames concernées d'ici 2030, cette opération présente de nombreux avantages :

- Maîtrise des coûts, car le reconditionnement d'une rame coûte 8 fois moins cher que l'achat d'une rame neuve.
- Modernisation de certains équipements comme les coffrets de traction et traitement des obsolescences (éclairage, connecteurs, etc.).
- Garantie la sécurité et la fiabilité du matériel roulant.

CONTACTS PRESSE :

Keolis Bordeaux Métropole Mobilités
Nathalie LABBE

06 11 72 33 16 - nathalie.labbe@keolis.com

Constance CHAIGNAUD

06 46 29 43 87 - constance.chaignaud@keolis.com

