

NOVEMBRE 2025 - N°18

L'ÉCHO DU RÉSEAU

LA LETTRE TBM AUX ÉLUS ET ACTEURS DU TERRITOIRE

LIGNES DE TRAM E ET F, BUS EXPRESS H,
LIANES 1, SIGNALÉTIQUE...

LES ÉVOLUTIONS MAJEURES DU RÉSEAU

P.4 L'interview de
Christine Bost, Présidente
de Bordeaux Métropole

P.5 Retour sur le chantier
Porte de Bourgogne

TBM TRANSPORTS
BORDEAUX MÉTROPOLE



LE BILAN DE LA LIGNE G
ET DE L'APP TBM

OPVR OU LE PROLONGEMENT
DE 10 ANS DE VIE DES RAMES

LA MAINTENANCE
SUR TOUS LES FRONTS



PIERRICK POIRIER
Directeur Général Keolis
Bordeaux Métropole Mobilités

AU RENDEZ-VOUS DE NOS ENGAGEMENTS

En 2003, lors de son inauguration, le tram ne comptait que trois lignes. 23 ans plus tard, il en compte le double avec l'arrivée des lignes E et F, ce qui en fait, après Paris et Lyon et à égalité avec Strasbourg, le 3^e plus grand réseau de tram de France en nombre de lignes. Cette évolution a été possible grâce à la réalisation d'un chantier d'envergure porte de Bourgogne pour lequel Keolis Bordeaux Métropole Mobilités a été maître d'ouvrage, respectant sa livraison à l'heure dite malgré de nombreux aléas. À ce réseau de tram densifié s'ajoute une nouvelle ligne de bus express - la H - qui présente l'originalité de circuler en boucle sur les boulevards en franchissant par deux fois la Garonne. Les voyageurs qui empruntent la Lianes 9 auront désormais le choix entre deux lignes de bus sur la rive gauche cadencées toutes les 5 minutes. Il faut aussi signaler la fusion des lignes 1 et 6 qui donne naissance à la nouvelle Lianes 1 dont le parcours d'Ouest en Est de la Métropole apporte de nouvelles possibilités de mobilités.

Ainsi, Keolis Bordeaux Métropole Mobilités aura été au rendez-vous de ses engagements trois ans après la reconduction de son contrat de DSP Transports publics. Notre entreprise à mission l'a été aussi avec la création de la première ligne de bus express G qui a trouvé son public ou encore le lancement de sa nouvelle App mobilités qui bat des records d'utilisation et de satisfaction. Je pourrai également citer l'opération de prolongation de durée de vie des rames (OPVR) qui va permettre au matériel roulant qui a vécu les premiers kilomètres du tram de prolonger son existence de 10 ans en toute sécurité grâce à un reconditionnement vertueux sur le plan économique et écologique, sans oublier nos réalisations remarquées en matière RSE et d'innovation. Autant de projets d'envergure menés en étroite synergie avec Bordeaux Métropole dans un esprit de sobriété et d'efficacité, deux critères plus que jamais déterminants en 2025.

BRÈVES

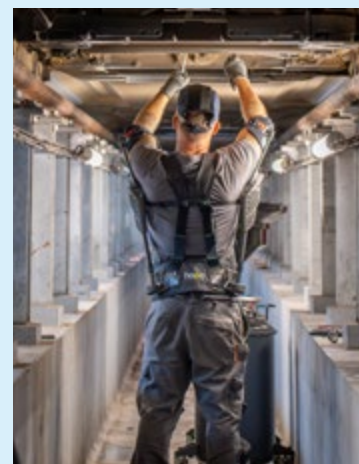
DE NOUVEAUX VALIDEURS SUR LES QUAIS

Fortement appréciés par les voyageurs, ces valideurs permettent aux voyageurs de valider facilement leur titre de transport avant de monter dans les rames de tram. Ce dispositif améliore la fluidité des montées et descentes - notamment en heures de pointe - et donc de la régularité de la ligne. Il renforce en outre la validation, luttant ainsi contre la fraude. Au total 84 valideurs sont installés sur 25 des stations de tram les plus fréquentées. Activés depuis avril 2024, on comptabilise plus de 565 000 validations sur ces supports extérieurs, dont 50% rien que sur les stations Quinconces, Hôtel de Ville, Porte de Bourgogne, Montaine/Montesquieu et La cité du vin.



LE LAB TBMOUV ! A FÊTÉ SES DEUX ANS !

Le laboratoire d'innovation de Keolis Bordeaux Métropole Mobilités pour accélérer la transformation des mobilités sur notre territoire a été lancé en 2023. Unique en son genre, ce premier dispositif d'open innovation local dédié aux mobilités se caractérise par un écosystème public/privé intégrant Bordeaux Métropole, des acteurs économiques et académiques. *Le Lab TBMOUV !* a cadré 24 expérimentations depuis son lancement, 15 sont en cours de test sur le terrain et 1 est déjà déployée. Elles s'assimilent à des solutions intelligentes qui permettent de moderniser « l'expérience voyageur », d'optimiser les systèmes de transport, de renforcer la performance durable du réseau ou encore de diminuer son empreinte territoriale. Au total, ces projets ont permis d'injecter 2,9 M€ dans l'économie locale, dont 1 M€ obtenu via des co-financements externes. Près de 60% des acteurs socio-économiques mobilisés avec *le Lab TBMOUV !* sont locaux. Plus de 100 jeunes talents ont été impliqués par *le Lab TBMOUV !* notamment via des stages, alternances et participation à des hackathons. Pour en savoir plus : labtbmouv.com





LIGNES DE TRAM E ET F, BUS EXPRESS H,
LIANES 1, SIGNALÉTIQUE...

LES ÉVOLUTIONS MAJEURES DU RÉSEAU

TRAVAUX PORTE DE BOURGOGNE

UN CHANTIER LIVRÉ DANS LES TEMPS

La création des nouvelles lignes de Tram E et F ne pouvait pas se faire sans de lourds travaux d'infrastructure porte de Bourgogne, nœud ferroviaire du réseau. Keolis Bordeaux Métropole Mobilités a été chargé du projet en qualité de maître d'ouvrage, engageant sa responsabilité à mener ce chantier d'envergure dans un délai de 3 mois chrono. Commencé le 02 juin 2025, celui-ci a été livré en 2 mois et demi, permettant ainsi une période de deux semaines d'essais et de validation avant la reprise d'exploitation le 1er septembre à l'heure dite. « *Ce challenge mené tambour battant et sans le moindre accident a été possible car nous l'avons anticipé au maximum, à raison de trois ans d'études et des travaux préparatoires* » explique Alexis Happio, Chef de projet tramway. D'une enveloppe budgétaire totale de 15 M€, le chantier a mobilisé 8 entreprises détentrices du marché et

des dizaines de corps de métier différents, avec plus d'une cinquantaine d'ouvriers et techniciens et engins de chantiers à faire cohabiter. Avec en sus la gestion d'inévitables aléas, comme la découverte d'anciens ouvrages enterrés en écart avec les plans disponibles. Bordeaux Métropole, en confiant un rôle de maître d'ouvrage à son exploitant, a permis aux voyageurs de bénéficier d'un réseau de substitution efficace et intégré au plus tôt dans la construction du planning. Les tramways qui circulaient entre Mérignac et le centre-ville de Bordeaux ont donc pu régulièrement traverser le chantier pour rentrer au dépôt de la Bastide. « *Notre expertise du transport public ferroviaire et notre engagement de service vis-à-vis de Bordeaux Métropole ont fait que nous avons intégré dès la conception du projet tous ces paramètres* ».

INTERVIEW

D'AURÉLIEN BRAUD, DIRECTEUR
MARKETING COMMERCIAL ET
INTERMODALITÉ



« BORDEAUX MÉTROPOLÉ SUR LE PODIUM DES PLUS GRANDS RÉSEAUX DE TRAM EN FRANCE »



Quelles sont les principales évolutions du réseau TBM mis en service le 06 décembre 2025 ?

Ce réseau densifié permet tout d'abord d'augmenter l'offre de transport et de proposer de nouvelles liaisons. Ces objectifs se vérifient tout d'abord avec les nouvelles lignes E et F du tram qui, 22 ans après son arrivée, enregistre une évolution significative. Ainsi, sur son tronçon le plus chargé il verra sa fréquence actuelle de 3' passer à 2'30. La ligne E qui reliera Floirac Dravemont à Blanquefort permettra une nouvelle liaison directe entre la rive droite et les Quinconces ou encore Ravezies. Quant à la ligne F

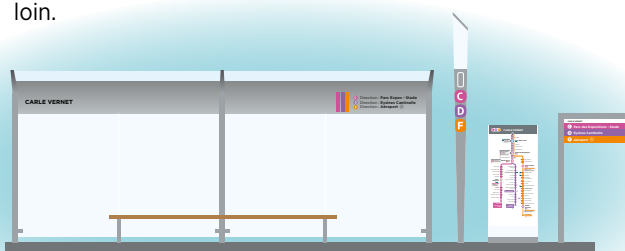
elle permettra de relier en direct la gare Saint-Jean à l'hôtel de Ville, au CHU Pellegrin ou encore à l'aéroport. Ce faisant, nous redonnons de la capacité au réseau, nous apportons un confort sur certains trajets et nous anticipons l'augmentation de fréquentation de ce pôle intermodal amené à se développer avec les projets de RER métropolitain et de future ligne TGV Bordeaux-Toulouse.

Quels sont les autres atouts à signaler ?

En évitant les correspondances, les liaisons directes permettent de réduire l'affluence de stations très fréquentées et, par conséquent, d'améliorer l'expérience utilisateur. Dans cet esprit, un nouveau symbole va apparaître sur tous les plans du réseau : le switch. Il s'agit d'un pictogramme qui incitera les personnes en correspondance à descendre à une station recommandée par TBM plutôt qu'à une autre pour éviter la foule et trouver plus facilement une place assise. En outre, la nouvelle offre est plus lisible en réduisant le nombre de cas où une même ligne se sépare en branches allant vers deux destinations différentes, ce qui est parfois source de confusion. Plus un réseau est simple à appréhender, plus il attire. Ces évolutions ont aussi un enjeu de développement commercial.

● UNE NOUVELLE SIGNALÉTIQUE PLUS LISIBLE POUR LE TRAM

Compte tenu des évolutions de son réseau de tram, TBM avait à résoudre l'équation suivante : comment faciliter sa lecture et sa compréhension et valoriser ses deux nouvelles lignes alors même que le réseau se densifie ? Épaulée par un audit d'experts et en prenant en compte les avis et réactions d'un panel de voyageurs, la direction marketing, commercial et intermodalité de Keolis Bordeaux Métropole Mobilités a procédé à un lifting de la signalétique du tram. Avec deux changements notables à la clé. Le premier concerne le passage à des plans de lignes verticaux et non plus horizontaux, offrant ainsi une meilleure lecture de la ligne ou des lignes desservant la station. Le second concerne leur positionnement sur des grands formats de 1,7 m de hauteur en lieu et place des plans de quartier, conservés mais décalés de quelques mètres. Un test de cette nouvelle signalétique a été réalisé avec succès sur une station en présence des équipes de Bordeaux Métropole. À noter que les lignes de tram seront désormais aussi identifiées par un marquage sur les lampadaires, permettant de les visualiser d'assez loin.



ON VA APPRENDRE À SWITCHER !

Le pictogramme « switch » représenté par deux flèches en sens inverse fait son apparition sur les nouveaux plans du tram. Celui-ci indique les correspondances conseillées par le réseau pour s'assurer d'un trajet plus apaisé ou d'un surcroît de possibilités de voyager assis. Le nombre de flèches et leur couleur correspondent aux nombres de lignes de correspondances possibles et à leur code couleur.



+ 400 000

C'est le nombre additionnel de kilomètres qui sera parcouru par an par ce réseau densifié par rapport au précédent.

Quelles sont les particularités de la nouvelle ligne de bus express H ?

Le bus express H correspond à deux nouvelles lignes circulaires des boulevards, une par sens de circulation. Pour les différencier, elles se nomment H1 dans le sens intérieur et H2 dans le sens extérieur. Leur fréquence sera de dix minutes. L'offre de bus sera donc augmentée de 50% sur le tronçon où circule déjà la Lianes 9 grâce au cadencement de ces deux lignes (lire ci-dessous). Le Bex H franchira par ailleurs deux fois la Garonne, offrant ainsi une nouvelle desserte de la rive droite, Bastide, Cenon et Floirac. Il faut aussi évoquer la nouvelle Lianes 1, fruit de la fusion entre les Lianes 1 et 6. Cette ligne sera exploitée avec des bus articulés, soit 40% de capacités de voyageurs en plus pour l'actuelle Lianes 6. En sillonnant la Métropole d'Ouest en Est, elle répond aux attentes de nombreux voyageurs de communes périphériques de rive gauche et droite. Tant pour le tram que pour le bus, ces évolutions répondent aux objectifs ambitieux de Bordeaux Métropole en termes de mobilité.

L'APP TBM

A LE VENT EN POUPE !

On se souvient que la nouvelle application TBM lancée officiellement le 3 juillet 2024 avait généré plusieurs centaines de milliers de téléchargements après quelques semaines seulement de fonctionnement. 16 mois plus tard, on peut observer que ce support d'information constitue aussi un vecteur essentiel d'achat de titres de transport dématérialisés puisque 41% des ventes de titres occasionnels et 61% des abonnements mensuels passent par cet outil numérique. L'App de mobilités est aussi utilisée dans 57% des emprunts vélos. Des résultats à rapprocher de ses performances techniques puisque 99,95 % des sessions fonctionnent sans crash et qu'il faut moins de 2 secondes pour la charger. L'App TBM a été

notée 4,56 sur Apple et 4,43 sur Android par les utilisateurs, soit une satisfaction parmi les meilleures en France pour ce type de services et largement supérieure à l'engagement de Keolis Bordeaux Métropole Mobilités d'obtenir la note de 4 sur 5.



● COMMENT CADENCER LES LIGNES H ET 9 SUR LEUR TRONÇON COMMUN ?

La nouvelle ligne H circulaire des boulevards et la Lianes 9 vont circuler sur le même tronçon de la station Latule (deux arrêts avant la place Ravezies) jusqu'à la barrière de Toulouse. L'idée est donc de cadencer leur tournée afin de permettre aux voyageurs qui empruntent ce parcours de bénéficier idéalement d'une offre de bus toutes les 5 minutes via l'une ou l'autre des lignes. « On espère réussir ce challenge qui représente un sacré défi technique car si la régulation sur une ligne est maîtrisée, elle s'avère beaucoup plus complexe sur deux lignes distinctes sur un même trajet » explique Maxime Rouzier. Le responsable régulation bus du réseau évoque tout d'abord une solution de résorption automatique des intervalles. Si un bus de la ligne 9 est en retard, le système demande au conducteur de la ligne H de s'arrêter le temps que l'équilibre se fasse, et inversement. « Nous sommes sur des valeurs fines, c'est-à-dire des arrêts limités à une, deux, voire trois minutes au maximum ». Les voyageurs seront informés de cette régulation grâce aux écrans situés à l'intérieur du véhicule. Cette solution techniquement possible reste néanmoins plus adaptée au transport en site propre, comme le tram haute fréquence par exemple, car il faut pouvoir permettre au bus de pouvoir stationner facilement. Une autre technologie sera déployée grâce à l'investissement de Bordeaux Métropole dans un outil « de régulation d'intervalles



sur un tronçon commun ». Le principe - nouveau à ce jour - est de faire communiquer en temps réel les bus des lignes 9 et H entre eux pour qu'ils se régulent mutuellement (en réduisant ou en augmentant leur vitesse) et tendre ainsi de manière plus naturelle vers un cadencement de 5 minutes.

INTERVIEW DE CHRISTINE BOST PRÉSIDENTE DE BORDEAUX MÉTROPOLE

« UNE NOUVELLE PHASE, PLUS ROBUSTE ET PLUS EFFICACE »



Quel regard portez-vous sur l'évolution du réseau de tram entre sa création et aujourd'hui ?

Le réseau de tramway a connu une véritable transformation, en doublant son nombre de lignes de 3 à 6. Avec 82 km de voies, 139 stations et 400 000 voyageurs chaque jour, il s'agit aujourd'hui du plus grand réseau de France hors Île-de-France. Mais après plus de vingt ans de fonctionnement, cette infrastructure nécessite un effort de modernisation. C'est pourquoi 40 millions d'euros sont engagés dans des travaux porte de Bourgogne. Ils ont permis de moderniser la signalisation ferroviaire, les automates, de reprendre les courbes des rails et d'installer de nouveaux aiguillages. Ils ouvriront la voie à partir du 06 décembre 2025 à de nouvelles liaisons tramway, les futures lignes E et F. Ces nouvelles connexions rendront le réseau plus agile, notamment en cas de situation dégradée, et permettront d'améliorer la fréquence entre la gare de Cenon et Pellegrin, le tronçon le plus utilisé, en passant de 3 min 20 à 2 min 30. Elles éviteront aussi des correspondances à près de 7 % des passagers. En somme, notre tramway entre dans une nouvelle phase, plus robuste, plus efficace et mieux adaptée aux besoins de la métropole.

Après la première ligne de bus express G qui rencontre un vrai succès, TBM se dote de la ligne H circulaire des boulevards. L'idée est-elle de faire aimer autant le bus que le tram ?

Historiquement conçu en étoile autour du centre de Bordeaux, notre réseau de transport évolue désormais vers un maillage plus équilibré, plus accessible et plus fiable. L'objectif est clair : offrir des alternatives crédibles à la voiture, améliorer la fluidité des déplacements et réduire les émissions. Entre 2021 et 2024, la fréquentation des transports en commun a ainsi augmenté de 32 %, une progression qui témoigne de l'efficacité de cette stratégie. Le développement des bus express constitue une



solution rapide, souple et économique : 7 euros du km contre 27 euros pour le tram. La ligne G, première du genre, rencontre un véritable succès avec 30 000 voyageurs par jour. Et dès le 6 décembre, la nouvelle ligne H, circulaire le long des boulevards, reliera les deux rives via les ponts Chaban-Delmas et Simone Veil. Nous en attendons le même succès. Cinq autres lignes de bus¹ express suivront en 2027 pour mieux connecter la périphérie et offrir à tous des solutions de transport rapides, confortables et attractives. L'ambition est claire : faire du bus un mode de transport aussi apprécié et performant que le tramway, en sachant que les deux sont surtout complémentaires.

La DSP transport public en cours se caractérise par de grandes ambitions de Bordeaux Métropole et, par conséquent, des exigences fortes à l'égard du délégataire. Ce dernier a-t-il tenu ses engagements à ce jour ?

Nous disposons d'un schéma des mobilités adopté en 2021. Il est au cœur d'une métropole plus juste, plus écologique et plus résiliente. La DSP 2023-2030 en est un des moteurs stratégiques et le délégataire la cheville ouvrière. Signée fin 2022 avec Keolis Bordeaux Métropole Mobilités, cette DSP incarne l'ambition d'une métropole plus fluide, plus inclusive et plus durable. D'un montant de 2,2 milliards d'euros sur huit ans, elle représente le contrat public le plus important de la Métropole. Elle repose sur une gestion exigeante et constructive. Avec les équipes de Keolis, nous avançons ensemble dans un dialogue rigoureux mais respectueux.

¹ Lignes Pellegrin - Thouars - Malartic / Intra-rocade / presqu'île - Campus / Extra-Rocade / Artigues - Gare St Jean

BILAN TRÈS POSITIF POUR LE BUS EXPRESS LIGNE G

Le premier bus express de la métropole reliant Saint-Aubin de Médoc à la gare Saint-Jean de Bordeaux enregistre 18 mois après son lancement un franc succès. Sa montée en puissance très rapide a conduit Keolis Bordeaux Métropole Mobilités à renforcer la ligne aux heures de pointe avec un trafic qui a dépassé les 30 000 voyageurs/jour. Les enquêtes d'opinion réalisées indiquent une satisfaction des communes concernées. Les résultats d'exploitation confirment la conquête de nouveaux clients qui se retrouvent dans le temps de transport et ont abandonné de fait les déplacements en véhicule individuel.



LA MAINTENANCE DE TBM SUR TOUS LES FRONTS

« Nous voulions gagner en agilité et ne plus être tributaire d'une livraison qui n'arriverait pas », Erell Chandellier, Directrice Maintenance Patrimoine de Keolis Bordeaux Métropole Mobilités, résume par ces mots la décision d'internaliser plusieurs opérations en lien avec l'entretien et la réparation du parc roulant du réseau TBM. Celles-ci concernent les roues des rames, les ponts des rames et les groupes de refroidissement. « Dans les deux premiers cas, nous contractualisons avec des industriels très spécialisés qui n'ont pas la capacité d'absorber des pics de charges du jour au lendemain. Or, avec un réseau qui monte en puissance, nous devons optimiser la circulation des rames et réduire au strict minimum leur immobilisation. En gagnant en indépendance, nous sécurisons la qualité de service du réseau ». L'enjeu est d'autant plus sensible quand on sait que 550 roues de tram par an font l'objet d'une opération de maintenance, dont 70% sont désormais assurés en interne et 30% via la sous-traitance. « Il s'agit d'un organe vital et complexe constitué de l'assemblage de plusieurs éléments en métal et en élastomère dont l'usage en nombre de kilomètres est défini. Cela nous permet d'organiser leur maintenance dans le temps, notamment dans les creux de charge de notre planning ».

Autonomie et maîtrise des coûts

Pour les ponts de tram, Keolis Bordeaux Métropole Mobilités a signé un accord avec son partenaire industriel qui lui permet depuis octobre 2025 d'internaliser pour partie cette prestation, à raison de 30 maintenances de ponts de tram par an, soit 60% de ses besoins. « Nous avons signé un contrat comprenant la formation de nos agents, la mise en place d'une location d'outillages et la possibilité de leur acheter des pièces, effectif depuis octobre 2025 ». Cette maintenance consiste à déosser les structures mécaniques situées sous chaque caisse de rame. Ce savoir-faire renforce donc les compétences internes

des équipes techniques de TBM qui assurent en outre 100% des interventions rapides des groupes de refroidissement, un élément constitutif de la climatisation, hors grosses opérations de rénovation d'organes. Bien évidemment, les équipes de maintenance disposent d'un stock de pièces détachées, lui assurant leur totale autonomie.

L'internalisation de la maintenance permet enfin de mieux planifier les budgets et, par conséquent, de mieux maîtriser les coûts de maintenance.



INTERNALISATION DE LA MAINTENANCE :

QUEL IMPACT SUR LE PARC ROULANT DE TBM ?

Le fait d'internaliser trois opérations de maintenance supplémentaires doit permettre de remettre en service une demi-rame à une rame de plus qu'avant par jour. Cette moyenne ne tient pas compte des aléas exceptionnels que le réseau a rencontrés par le passé en raison de facteurs indépendants de sa volonté. Ainsi, TBM a compté jusqu'à 15 rames immobilisées à cause de problèmes de roues dans des périodes critiques (pénurie de pièces, prestataires industriels peu réactifs, etc.) contre aucune aujourd'hui pour ce type de maintenance.

OPÉRATION DE PROLONGATION DE DURÉE DE VIE DES RAMES (OPVR) EN ROUTE POUR DIX ANS DE PLUS !

« L'OPVR a pour finalité de permettre aux premières rames longues du tram livrées entre 2002 et 2008 de continuer à circuler 10 ans de plus, soit 40 ans au lieu des 30 années initialement autorisées par la législation » précise Tony Civel, Responsable Pôle Support Matériel Roulant Tramway. Pour cela, les rames font l'objet d'une rénovation complète chez ACCM à Clermont-Ferrand, l'un des seuls industriels français spécialisés pour ce type d'intervention. L'augmentation de leur durée de vie est ensuite assujettie à l'homologation finale du Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés (STRMTG) prévue pour le printemps 2026. Les deux premières rames concernées sont revenues au dépôt de TBM en octobre et novembre. À partir de juin 2026, le rythme des OPVR doit s'accroître avec un départ d'une rame à reconditionner toutes les trois semaines pour un délai de traitement de 40 jours. À ce rythme, les 62 premières rames du tram seront homologuées pour rouler 10 ans de plus à échéance 2030. Cette opération d'envergure constitue une première en France. Elle s'inscrit dans une logique de sobriété économique et environnementale. Le reconditionnement d'une rame de tram coûte en effet 8 fois moins cher que l'achat d'une rame neuve. Il s'avère en outre plus responsable puisqu'il permet de requalifier un matériel de 56 tonnes plutôt que de s'en séparer. De quoi justifier un investissement total de 35 M€ pour l'ensemble du dispositif.



UN RECONDITIONNEMENT EN PROFONDEUR

Chaque rame objet d'une OPVR est mise à nu ou presque puisque 12 000 de ses pièces sont déposées, de la simple visserie aux coffres électriques. Celles qui sont considérées comme essentielles en termes de sécurité sont systématiquement remplacées. Toutes les autres sont révisées ou réparées. Chaque rame bénéficie au total d'une modernisation complète : chaîne de traction, connecteurs électriques, structure, espace des voyageurs ou éclairage. Pour ce dernier point par exemple, les tubes néon laissent la place à des Led moins gourmandes énergétiquement, plus fiables et à la durée de vie plus longue.

EKI'LIBRE

16 MESURES
D'AMÉLIORATION
DES CONDITIONS
DE TRAVAIL
DÉPLOYÉES

Comme beaucoup d'entreprises en France, Keolis Bordeaux Métropole Mobilités a été confronté après la Covid à une montée du taux d'absentéisme de ses conducteurs et à des difficultés de recrutement. Ce constat a amené la direction à lancer dès 2023 une vaste enquête diligentée par le CSA afin de recueillir l'opinion de tous ses conducteurs sur des items en lien avec leurs attentes en termes d'équilibre entre leur vie professionnelle et personnelle. Après diffusion des résultats, le dispositif a été complété en 2024 par des groupes de travail. Celui-ci était composé d'une cinquantaine de conducteurs volontaires représentatifs de cette catégorie de personnels et des représentants des syndicats, partie prenante du projet dès son lancement. L'objectif était de prendre en compte les remarques et les suggestions de chacun sur trois problématiques clés qui les concernent : le rythme et le temps de travail, la gestion des congés et les autorisations d'absence, et la situation « des volants », les nouveaux conducteurs non attirés à une ligne en particulier.

Des mesures déjà efficaces

Au total, une trentaine de solutions a été analysée en termes de faisabilité technique et/ou économique. 17 ont été retenues et présentées en CSE en mars 2025. Concernant la



remise en cause des roulements de repos, les conducteurs et conductrices du réseau TBM se sont largement exprimés avec 60% de participation à cette consultation. Finalement un large consensus s'est dégagé pour un maintien des rythmes de travail actuels. La poursuite des négociations sur ce thème s'achève pour l'instant mais les 16 autres propositions d'améliorations vont continuer à être déployées !

« Eki'libre constitue certainement le projet participatif le plus large entrepris avec les conducteurs qui ont bénéficié d'une totale liberté d'expression et de suggestion pour améliorer leurs conditions de travail. D'ores et déjà, des mesures ont été mises en œuvre ».

Laurent Offroy,
directeur d'exploitation, en charge
du projet Eki'libre

LA FORMATION DES CONDUCTEURS
AUX BUS ÉLECTRIQUES

D'ici la fin de l'année 2025, 300 conducteurs du réseau auront été formés pour bien appréhender l'arrivée des 40 bus électriques destinés à la ligne G. Après un premier bloc de formation pour se familiariser avec son tracé constitué d'arrêts de type tram au premier semestre 2024, un second est en cours comme l'explique Fabrice Dubille, responsable formation interne de la direction des ressources humaines. « Celui-ci porte sur la prise en main des nouveaux véhicules électriques. Nos conducteurs doivent prendre en compte des enjeux sécuritaires liés notamment à la présence de batteries, intégrer un nouveau poste de conduite et avoir conscience de l'importance accrue de l'écoconduite pour laquelle ils ont déjà été sensibilisés ». L'objectif est d'optimiser l'autonomie des véhicules grâce à une conduite souple. « Il faut aussi qu'ils apprennent à venir se positionner en cas de recharge du véhicule sur des plateformes prévues à cet effet aux terminus, ou lors des retours au dépôt. Ils deviennent ainsi des conducteurs gestionnaires d'énergie. Ils découvrent un véhicule plus moderne et plus confortable, pour les voyageurs comme pour eux, avec des outils d'aide à la conduite de dernière génération ».

Pour écrire à la rédaction de L'Écho du réseau : Direction Générale Keolis Bordeaux Métropole Mobilités - 12 bd Antoine Gautier - CS 31211 - 33082 Bordeaux • **Directeur de la publication :** Pierrick Poirier • **Coordination éditoriale :** Aurélien Braud - Constance Chaignaud - Nathalie Labbé • **Rédaction :** Jean-Michel Le Calvez (Jmlc) • **Maquette :** Hypophyse communication • **Mise en page :** Jmlc • **Crédits photos :** ©Keolis Bordeaux Métropole Mobilités - ©Anael Barriere - ©Nicolas Gornas - ©Pascal Calmettes - ©Grégoire Grange - ©M.Etcheverria • **Dépôt légal :** à parution - ISSN : en cours