en direct du métro

COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE

JOURNEES "PORTES OUVERTES"

N° 11
avril 1982

Nous voici parvenus à une date importante dans l'histoire du Métro de Lille.
En effet, depuis l'ouverture des journées portes ouvertes le 31 Mars 1982, le public peut maintenant circuler en métro de la Station "4 Cantons" à la Station "Hôtel-de-Ville" à Villeneuve d'Ascq, gratuitement et durant trois après-midi par semaine.

Pourquoi ces journées portes ouvertes ? Parce qu'il m'a semblé important, un an avant la mise en service commerciale officielle, en Mars 1983, que l'ensemble des habitants de la Communauté Urbaine puissent commencer à se familiariser avec "leur" métro. Des circuits de ramassage permettront, en particulier à un maximum d'élèves des écoles de l'ensemble de la C.U.D.L., de le découvrir.

Tout d'abord, les visiteurs pourront, en circulant sur les trois premiers kilomètres de ligne, constater que le métro de Lille fonctionne normalement et que son automatisme ne soulève aucun problème. Les études de sécurité menées depuis plus de 10 ans ont montré que l'état d'avancement de la technique permettait cette innovation, d'ailleurs elle-même génératrice d'avantages pours les voyageurs (plus grande fréquence, plus grand pourcentage de places assises...). L'absence de conducteur ne veut pas dire absence de personnel. Les réseaux d'interphones, de télévision, de télémesures et de télécommandes permettent à l'usager et aux véhicules d'être toujours en contact avec le Poste Central de Contrôle et les équipes mobiles d'exploitation, d'où l'assurance d'une parfaite sécurité.

Les visiteurs pourront également parcourir les quatre stations ouvertes au public. Il leur sera loisible de découvrir les points communs entre les stations, et aussi l'originalité de chacune d'entre elles. En effet, plusieurs objectifs ont été poursuivis dans les dix-huit stations de la ligne, telles la recherche de la plus grande simplicité possible dans les cheminements et la plus grande clarté. L'accent a également été porté sur la variété architecturale : huit architectes locaux ont travaillé sur l'aménagement de ces dix-huit stations, chacun ayant pu ainsi exprimer sa propre sensibilité. Les visiteurs découvriront le système original des portes palières, qui permet d'assimiler le métro de Lille à une sorte d'ascenseur horizontal, offrant des garanties équivalentes au niveau de la sécurité d'embarquement et de débarquement sur les quais. Ils découvriront également que, pour la première fois en France, toutes les stations sont, grâce à des ascenseurs, accessibles à tous, y compris aux personnes à mobilité réduite.

Au cours de la visite des stations, le public pourra, à l'aide de panneaux, de maquettes et de films, mieux apprécier les conditions dans lesquelles le métro se construit, tant au niveau du système roulant que des chantiers de génie civil. Chacun pourra commencer à mesurer à quel point, dans un avenir maintenant proche, il va modifier la vie quotidienne de chacun d'entre nous.

Dès la mise en service complète de la ligne, la gare de Lille sera à 8 minutes du C.H.R. et à 10 minutes du centre de Villeneuve d'Ascq ; les gains de temps permis par la vitesse du métro ne profiteront pas uniquement aux riverains, la restructuration du réseau de surface permettra à l'ensemble des usagers des transports collectifs de la métropole d'en bénéficier. En effet, sur les 18 stations de la ligne n° 1, 13 seront en correspondance avec les autobus. Grâce aux rabattements des autobus sur le métro et à la réforme tarifaire d'Octobre dernier, autorisant la correspondance gratuite entre bus, tramways et métro, les gains de temps dus à ce nouveau système de transport profiteront à tous les usagers. Les stations de correspondance ont été conçues dès le départ de manière à faciliter au maximum les échanges entre transports collectifs : ainsi, à la station Gares, nœud d'échanges entre tous les modes de transports collectifs de l'agglomération, le métro et le tramway arriveront en souterrain côte à côte, les bus urbains, les cars interurbains seront à proximité immédiate, et un couloir souterrain reliera directement la station métro-tramway à la gare S.N.C.F.

Grâce à cette réorganisation complète des réseaux de transports collectifs, des millions d'heures de transport seront gagnées par les usagers.

Cette amélioration de la qualité de la vie et de la ville, dont on commence seulement à soupçonner l'ampleur, a motivé la Communauté Urbaine dans le choix du métro ; notre Etablissement Public poursuivra l'amélioration de ses réseaux de transports collectifs, pour le plus grand profit de l'ensemble de sa population.

Arthur NOTEBART
Député-maire de Lomme
Président de la Communauté urbaine de Lille

Maître d'ouvrage du métro de Lille
COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE
A. NOTEBART, Président
Député-Maire de LOMME

EN DIRECT DU METRO
N° 11 - Avril 1982

Sommaire :

Pages	
2	Editorial
3,4	Informations
4,5,8,9,10	Journées "Portes Ouvertes"
6,7	Avancement des travaux
10,11	Dossier : Qui est COMELI ?
12	Rendez-vous MONGY-METRO

Publié pour le compte de la Communauté Urbaine de Lille, par l'EPALE, Service Métro, rue Van-Gogh, 59650 VILLENEUVE D'ASCQ

Directeur de la Publication : Pierre Perrin

Mise en pages : Annick Hallart

Photos : DUA-CUDL, G. Leclercq, Nord-Eclair, P. Walet, Ph. Morel.

Commission paritaire n° 1365 AD
ISSN 0221-7430
Imprimé par d'HAUSSY, Tourcoing
Dépôt légal 1er trimestre 1982

Reproduction libre

Photo de couverture :
A la station 4 Cantons

informations

Visites

6 000 personnes se sont rendues entre octobre 1981 et mars 1982, au garage-atelier et sur les chantiers du métro. Au rendez-vous, des groupes d'horizon très divers, clubs et associations, mairies et groupes politiques, et des visites effectuées dans le cadre de jumelages ou d'échanges internationaux.

Parmi les visiteurs de marque, il convient de noter la venue de plusieurs personnalités : Monsieur Charles FITERMAN, Ministre d'Etat, Ministre des Transports, a entrepris un voyage entre le 17 et le 19 décembre 1981, dans la région du Nord - Pas-de-Calais, afin d'apprécier sur le terrain les réalisations en cours, et d'examiner, au vu de tous ces éléments, les possibilités d'avenir de la région en matière de transports.

Il a été accueilli l'après-midi du 18 décembre à l'Hôtel de la Communauté Urbaine de Lille par M. Arthur NOTEBART, lequel a décrit les travaux effectués le long de la ligne n° 1.

Après un trajet en métro entre ''4 Cantons'' et ''Hôtel de Ville'', M. FITERMAN a inauguré, à la bibliothèque Universitaire de LILLE I, une exposition organisée sur le thème ''Coopération Université-Industrie, l'exemple du métro de Lille, un modèle pour l'avenir''.

Le 5 novembre 1981, le Général d'HARCOURT, Commandant de la deuxième région militaire, accompagné de son état-major, a emprunté le V.A.L. sur les quatre premières stations de la ligne et a procédé à une visite des chantiers.

Le problème des transports dans l'enceinte même de la région parisienne se posant avec de plus en plus d'acuité, une délégation du Conseil de la Région Ile-de-France, conduite par le Président du Conseil Régional M. Michel GIRAUD et par M. Paul-Louis TENAILLON, Président de la Commission de la circulation et des transports, a rendu visite à la Communauté Urbaine de Lille et s'est montrée particulièrement intéressée par les solutions retenues à l'échelle de l'agglomération lilloise. Après avoir écouté un exposé retraçant l'historique du métro de LILLE, la délégation a visité le Poste Central de Contrôle et le garage-atelier et a emprunté le V.A.L. entre les stations ''4 Cantons'' et ''Hôtel de Ville'' à Villeneuve d'Ascq.

Allocution du Président NOTEBART en clôture de la visite de M. FITERMAN, Ministre d'Etat, Ministre des Transports.

Le Général d'HARCOURT, Commandant la 2e Région Militaire, et son Etat-Major, visitent une station.

La Commission Transport du Conseil Régional d'Ile-de-France conduite par MM. Michel GIRAUD et TENAILLON au P.C.C.

Sondages à Lomme

Le 4 février 1982, M. Arthur NOTEBART, en présence de Messieurs THIEFFRY et DOSCOT représentant les communes de LILLE et de LAMBERSART, a lancé la campagne de sondages pour la ligne 1 Bis du métro sur la section Porte des Postes à LILLE, rue de Pérenchies à LOMME. Sur ce tronçon les 11 sondages effectués par le B.R.G.M. permettront de déterminer avec précision la nature du sous-sol, en vue d'une étude précise du souterrain à réaliser.

Nomination

Michel FICHEUR, Ingénieur des Ponts et Chaussées, vient d'être nommé Chef du Département Transports, Urbanisme et Logement à la Mission Scientifique et Technique du Ministère de la Recherche et de la Technologie ; il a quitté le 31 décembre 1981 la Direction du Service Métro de l'EPALE. Depuis le 1er janvier 1982, il est remplacé à ce poste par Albert Boudier, jusqu'alors Directeur Adjoint.

Michel FICHEUR, fonctionnaire détaché par le Ministère de l'Equipement à l'EPALE est arrivé à LILLE en 1972 et a pris aussitôt en charge, en tant que conducteur d'opération, les études et le développement d'un prototype du nouveau système de transport V.A.L. pour la réalisation duquel l'EPALE, maître d'ouvrage délégué de la Communauté Urbaine de LILLE, avait passé le 2 février 1972 un marché avec la Société MATRA.

Destiné à l'origine à assurer une desserte en site propre entre la Ville Nouvelle de LILLE-EST (VILLENEUVE D'ASCQ) et la Gare de LILLE, le nouveau système de transport devait être retenu par le Conseil de la Communauté Urbaine de LILLE pour le réseau du métro de l'agglomération – 4 lignes constituant un réseau maillé – (décision du Conseil Communautaire du 29 mars 1974).

Depuis la passation de la commande du matériel et des équipements en avril 1977, l'équipe du Service Métro, animée par Michel FICHEUR, a pu, avec l'assistance des laboratoires de l'Université des Sciences et Techniques de LILLE et de bureaux d'études et de contrôle, suivre toutes les prestations de l'industriel et de ses coopérants.

"En direct du Métro" est convaincu que Michel FICHEUR, qui fut dès l'origine l'animateur de la revue, apportera dans ses nouvelles fonctions non seulement une indéniable compétence technique mais aussi l'ardeur et la combativité qui marquent sa personnalité.

Vers un institut français des Transports nouveaux ?

La coopération entre l'Université et l'Industrie a été instaurée d'entrée de jeu par l'EPALE dans l'étude d'un nouveau moyen de transport entre Villeneuve d'Ascq et Lille, devenu le métro après décision de la Communauté Urbaine de Lille.

Cette coopération a permis une importante innovation technique : l'automatisation intégrale d'un système de transport urbain.

Aujourd'hui, la coopération se poursuit et vise la création dans le Nord d'un Institut Français des Transports Nouveaux. Ce projet a été présenté par le Service Métro de l'EPALE et l'Université des Sciences et Techniques de Lille, lors des Assises Régionales de la Recherche de novembre 1981. Il a ensuite retenu l'attention de M. Charles Fiterman, Ministre d'Etat, Ministre des Transports, lors de sa visite du Métro de Lille le 18 décembre 1981, et celle de M. Pierre Mauroy, Premier Ministre, lors de sa venue dans le Nord - Pas-de-Calais le 24 janvier 1982.

Le Ministère des Transports, le Ministère de la Recherche et de la Technologie et les responsables régionaux examinent, à l'heure actuelle, les conditions de sa mise en place et de son futur fonctionnement.

Groupe Sécurité

Le Groupe Sécurité du Métro de Lille présidé par M. Lecomte, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, a donné le "feu vert" au démarrage de l'exploitation pré-commerciale sur le premier tronçon de la ligne n° 1.

Avant le commencement de cette exploitation pré-commerciale avec voyageurs, le Groupe devait examiner toutes les dispositions proposées par Matra pour assurer la sécurité des personnes, suivre les essais du système et conclure sur les résultats obtenus. Ses conclusions ont été favorables.

Des spécialistes des circuits de sécurité (représentants de l'Université des Sciences et Techniques de Lille, de l'Institut de Recherche des Transports, de la R.A.T.P., de Matra et du Service Métro de l'EPALE) ont formulé un certain nombre de recommandations afin de garantir dans le temps le niveau de sécurité du métro de Lille.

En vue d'assurer, sur un plan plus général, la pérennité de la sécurité du système V.A.L., M. Lecomte, appuyé par les membres du Groupe, a souhaité la mise en place d'un système de suivi rigoureux de tous les incidents qui pourraient survenir en cours d'exploitation commerciale.

Dans un an, le Métro sera mis en exploitation commerciale jusqu'à la station République. Dès maintenant, le métro est présenté au public sur les 4 premières stations de la ligne n° 1 : 4 Cantons, Cité Scientifique, Triolo, Hôtel de Ville à Villeneuve d'Ascq.

Trois après-midi par semaine, les mardi, samedi et dimanche, des journées "Portes Ouvertes" offrent aux futurs usagers l'occasion simultanée d'essayer un nouveau mode de transport et de découvrir un nouvel espace dans la ville : le Métro.

Cette opération, qui prolonge les visites organisées jusqu'ici sur les chantiers et au Poste Central de Contrôle, est le support d'une véritable politique d'information, en prise directe sur l'évolution des travaux.

Expositions, maquettes et films retracent l'histoire du métro : embarquement immédiat.

Renseignements pratiques

Les cartes d'invitation sont à retirer dans les mairies et mairies annexes de la Communauté Urbaine. Ces cartes portent au recto mention d'une date de visite. Elles ne sont valables qu'au jour indiqué et pour une personne.

L'accès des visiteurs désirant se rendre aux journées "Portes Ouvertes" par leurs propres moyens est possible dans les 4 stations : 4 Cantons, Cité Scientifique, Triolo, Hôtel de Ville. Sur présentation de la carte d'invitation, les transports urbains, bus ou navettes, permettant de rejoindre la station "4 Cantons", sont gratuits. Un circuit de ramassage sera organisé les mardi après-midi pour les classes des différents établissements scolaires de l'agglomération souhaitant visiter le métro.

Programme de la visite

En circulant d'une station à l'autre, le visiteur aura un avant-goût de ce que seront l'année prochaine les transports par le métro. Dans chaque station, des expositions compléteront son information.

"4 Cantons"

La première exposition est centrée sur le thème de l'accueil des usagers. Cette station, elle-même, traduit d'ailleurs la volonté qui a toujours animé la Communauté Urbaine, concevoir un métro accessible à tous : places de parking réservées aux handicapés et ascenseurs destinés aux personnes à mobilité réduite.

"Cité Scientifique"

Le contact avec le véhicule étant pris, les premières impressions seront éclairées par une visite à la station "Cité Scientifique" où une exposition développe le caractère innovant du système V.A.L. : originalité de la conception et de la réalisation.

JOURNEES "PORTES OUVERTES" POUR LA VISITE DU METRO

"Triolo"

Les différentes phases de construction du Génie Civil et les solutions et innovations apportées en fonction des difficultés rencontrées sur le terrain sont décrites. Des panneaux retracent, selon la méthode utilisée, l'avancement du chantier.

"Hôtel de Ville"

Les différents intervenants, ayant contribué à la réalisation "Métro", se présentent au visiteur. De plus, une exposition développera l'intégration du métro dans la ville et dans l'ensemble du réseau de transports.
Dans chaque station, des maquettes permettent aux futurs usagers de mieux saisir l'aménagement, le fonctionnement et l'environnement de l'ensemble.
Enfin, aux deux extrémités du parcours, des points vidéo diffusent les films réalisés par la Communauté Urbaine :
– "LE METRO DE LILLE DEVIENT REALITÉ", relatif à la construction de la ligne ;
– "LE DOSSIER V.A.L.", illustrant le système.

Au cours de l'année 1981, le Service Métro de la Communauté Urbaine de Lille a fait visiter les chantiers à 5 180 personnes, soit une moyenne de plus de 430 visiteurs par mois.
Le Service Métro de l'EPALE faisait de son côté visiter le garage-atelier et le poste central de contrôle à 2 562 personnes.
Derrière l'aridité des chiffres, se cache la réalité plus souriante des guides chargées de piloter les visiteurs à travers le métro et de répondre à leurs questions. Au garage-atelier, Maggy Sarazin accueille les visiteurs du Service Métro de l'EPALE. Les visites conduites par Claudie Leclerc, du Service Métro de la CUDL, sont axées sur les chantiers et les stations.

Questions ••• et Réponses

Les visites régulières organisées depuis près de deux ans, et la présentation de deux films aux élèves des C.E.S. et L.E.P. de la Communauté ont permis aux hôtesses et au producteur-délégué responsables de ces actions pour l'information de découvrir les questions qui reviennent le plus souvent à propos du métro de Lille.

●●● Alors, que vous demande le public ?

– "Curieusement, nos visiteurs ne semblent

Suite page 8

Fac-similé de la carte d'invitation

Présenter à l'arrivée en station

METRO

DE LA COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE

Journées Portes Ouvertes

INVITATION VALABLE POUR UNE PERSONNE LE :

DATE

DE 13h30 A 20h00

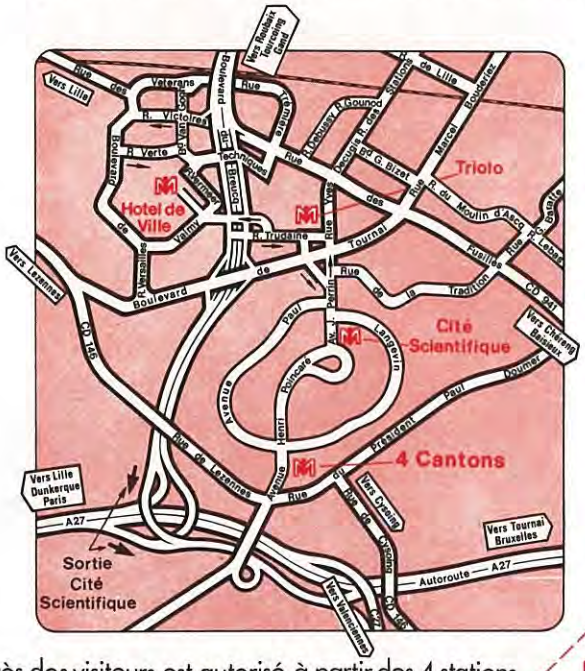
Cette invitation vous autorise à emprunter les autobus et le tramway le jour indiqué ci-dessus entre 13 h 30 et 18 h 30 pour vous rendre aux "JOURNEES PORTES OUVERTES METRO"

Présenter cette carte au conducteur

A détacher et à remettre dans les boîtes réservées à cet effet à la montée dans les navettes

Rendez-vous à la station
4 CANTONS à VILLENEUVE D'ASCQ
soit par les lignes régulières d'autobus 2-6-12 soit au départ des centres de LILLE-ROUBAIX-TOURCOING par des navettes spéciales assurant la liaison jusqu'à 4 Cantons entre 13 h 30 et 18 h 30

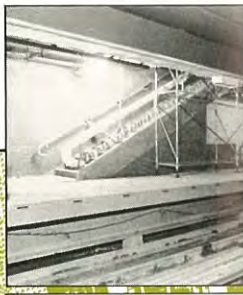
**Départ de Lille Place de Gaulle toutes les 15 mn. Départ de Roubaix et Tourcoing Grand'Place toutes les 30mn. Dernier retour de 4 Cantons à 20 h*



L'accès des visiteurs est autorisé à partir des 4 stations
4 Cantons-Cité Scientifique-Triolo-Hôtel de Ville

avancement des travaux

Station gares : le tramway arrive par le tunnel central, le métro circule dans les tunnels latéraux.



Travaux de second-œuvre d'achèvement.

Gros œuvre en cours d'exécution.

Exécution du couloir piéton reliant la station à la gare SNCF.

Pose du bandeau sur le viaduc.

Franchissement des lignes SNCF par le viaduc.

Catiches à remblayer avant l'exécution des pieux du viaduc.

GARES

CAULIER

RIHOUR

REPUBLIQUE

GAMBETTA

WAZEMMES

PORTE DES POSTES

C.H.R. - Oscar LAMBRET

C.H.R. B - CALMETTE

N

e en cours

0m 500m 1000m

Accès à la station depuis la place Hentgès.

FIVES

MARBRERIE

HELLEMMES

LEZENNES

PONT DE BOIS

HOTEL DE VILLE

TRIOLO

CITE SCIENTIFIQUE

QUATRE CANTONS

Fin des travaux de second-œuvre.

Journées portes ouvertes.

Le véhicule roule.

Gros-œuvre terminé.

Gros-œuvre en cours.

pas attacher beaucoup d'importance à l'absence de conducteur. Par contre, les problèmes de sécurité, de sûreté et d'agressions les préoccupent en priorité."

●●● Et que leur répondez-vous à ce sujet ?

■ "Nous leur décrivons les installations et les procédures mises en place : des caméras de télévision permettent de repérer les incidents en station, le P.C.C. peut alerter par radio des équipes de surveillance itinérantes, et la police. Une brigade circulera d'ailleurs en permanence dans l'enceinte du métro. De plus, les accès aux stations ont été aménagés pour limiter la longueur des couloirs."

■ "Les questions de sécurité prennent aussi une autre forme. On nous interroge souvent, par exemple, sur ce qui se passerait en cas de panne E.D.F., de crevaison ou d'incendie."

Avez-vous toujours la réponse à ces questions ?

■ "Il est vraiment exceptionnel que nous ne puissions fournir les explications souhaitées. Si cela arrive, le demandeur peut laisser son nom et son adresse : il est alors renseigné personnellement par un technicien, à qui nous soumettons le problème posé."

Que dites-vous par exemple sur les incendies et les crevaisons ?

■ "En cas d'incendie, le plancher coupe-feu du métro résiste plus de 30 minutes (les essais l'ont confirmé) et une ligne directe relie le P.C.C. aux sapeurs-pompiers. Pour les crevaisons, la présence à l'intérieur de la roue d'un moyeu d'acier empêche l'affaissement et permet d'acheminer la rame jusqu'au terminus sans inquiétude pour les voyageurs."

■ "On nous demande également de temps à autre si le sous-sol de Lille n'est pas mieux adapté à la promenade en barque qu'à la circulation d'un métro..."

■ "La question n'est pas toujours posée avec cette pointe d'humour ! Il faut expliquer les injections de bentonite-ciment depuis la surface ou le front de taille qui forment une sorte de manchon compact dans la craie. C'était plus facile quand les compresseurs poussaient le mélange dans ce qui allait devenir le tunnel : il suffisait de regarder leur travail."

■ "Des visiteurs nous demandent aussi pourquoi ne pas avoir aménagé toute la ligne en tunnel profond, ou au contraire en viaduc. Nous savons alors que nous devons parler coût, qualité du sol et du sous-sol, facilité d'accès aux stations. Il y a toujours des questions tellement larges qu'elles ne peuvent qu'amorcer un débat sur la conception d'ensemble."

■ "Souvent cité également, le problème de l'accès des handicapés."

■ "Voilà une question dont la réponse est toujours bien accueillie. La batterie d'ascenseurs, le niveau constant entre quai et véhicule, les portes palières doubles, les dimensions de la plate-forme prouvent que ce problème a été pris en compte dès l'origine."

■ "Faut-il y voir un signe des temps ? Les emplois préoccupent les visiteurs. Ceux créés par le métro tiennent une large place. Quand on additionne le personnel de génie civil, les fournisseurs de matériel roulant, ceux des équipements et les équipes des bureaux d'études, on dépasse les 2 000 emplois ; pour l'avenir, nous rappelons toujours que les autobus ne seront pas moins nombreux à circuler à cause du métro. Leurs parcours seront simplement adaptés : l'exemple de Paris est probant à ce sujet."

Plus de questions ?

■ "Oh si ! Il y a les aspects pratiques : fréquence des rames, date de mise en service et puis, bien sûr, le coût de la ligne et la question de son financement."

■ "Le coût final du Métro, estimé à 2,3 milliards (en francs courants) correspond à l'enveloppe votée par le Conseil de Communauté en juillet 1977, à savoir 1,6 milliard de F."

■ "Le financement est assuré à 19,3% par les subventions, 60,1% par les emprunts, l'autofinancement représentant 20,6% du montant total de la dépense."

■ Le Versement Transport affecté au Métro (soit 50% des recettes totales du Versement Transport), couvre tant l'autofinancement que les remboursements d'emprunts."

Trois petits tours...

Ce matin-là, une trentaine d'étudiants de la Cité Scientifique sont venus en voisins au garage-atelier. Ils préparent un diplôme de sciences de l'environnement. Une raison de plus pour s'intéresser au Métro ! Je rejoins leur groupe au moment où il pénètre dans le bâtiment. Maggy Sarazin situe pour eux les différents éléments qui composent le garage-atelier : garage des rames, atelier de réparation et mise au point, voies d'essais, station-test.

Au deuxième étage, dans la salle voisine du Poste Central de Contrôle, un montage audiovisuel retrace les phases d'élaboration et de construction du métro. Un coup d'œil au P.C.C. donne une bonne illustration de l'intervention humaine des exploitants. Mieux vaudrait dire "non-intervention" : des points blancs se déplacent sur un vaste tableau ; cinq opérateurs assis à leurs postes de surveillance disposent de toutes les informations souhaitables pour un diagnostic qui est de plus confirmé en permanence sur les écrans de télévision qui garnissent une partie de la salle.

Au garage lui-même, des techniciens de C.I.M.T. travaillent sur les dernières rames arrivées de Marly-lez-Valenciennes, vérifiant la conformité du matériel avant d'y installer les automatismes et de les tester, sur la voie d'essai. Là encore, les questions sont nombreuses. Un étudiant s'informe : "Ne craignez-vous pas que par temps de pluie ou de neige les roues ne patinent sur le viaduc ?"

– "Il y a ici plusieurs moyens de prévention de cette contrainte : recherche particulière d'adhérence des pneus, chauffage électrique possible des voies, sablage enfin par un engin de service."

Montant dans une rame, les visiteurs apprécient l'aménagement intérieur et leur première surprise concerne l'absence de poignées au plafond, pour se tenir lorsque le véhicule tourne ou freine. Cette formule est habituelle dans les bus mais les voyageurs assis seront beaucoup plus nombreux dans le métro. Des barres de maintien sont donc seulement nécessaires au droit des portes. Deuxième source d'étonnement : les moyens de communication mis à la disposition des voyageurs pour une liaison permanente avec le P.C.C. (interphones en particulier). Par contre, les visiteurs ne semblent plus surpris de la conduite à distance : les robots seraient-ils déjà si familiers !

Rien ne vaut le contact direct avec la réalité : deux rames tournent inlassablement sur la piste d'essais de 800 mètres. Bonne occasion pour se laisser porter et échanger quelques premières impressions, entre voyageurs. L'aller et retour comporte en supplément du manège des manœuvres pour changer de voie. Les portes palières s'inscrivent exactement dans l'axe des portes de la voiture, comme pour un ascenseur bien réglé. Quinze secondes après l'arrêt en station, un signal sonore annonce la fermeture des portes et la rame repart avec de nouveaux visiteurs.

La grande descente !

Chaque semaine, de nombreux groupes de visiteurs viennent voir le Métro de Lille. Ils ont ainsi une idée plus précise de cet équipement appelé à révolutionner les transports en commun de la Communauté Urbaine. Ce jour-là, je me suis rangé, sous la houlette de Claudie Leclerc, avec des ingénieurs des Houillères du Nord - Pas-de-Calais et des étudiants. De quoi saisir sur le vif les réactions des uns et des autres !

La visite commence au garage-atelier de Villeneuve d'Ascq. Dans la salle voisine du poste central de contrôle, un film retrace en quelques minutes l'histoire du Métro et les problèmes posés par sa construction. Le contact est ainsi très vite créé avec le projet. Les premières questions fusent déjà. "Si la fourniture du courant était soudain interrompue, lance un étudiant, que se passerait-il ?"

– "Le cas est très improbable car l'alimentation électrique est assurée par 2 postes de livraison E.D.F. indépendants l'un de l'autre, mais si la "panne du siècle" se produit, les batteries de secours garantissent l'éclairage pendant 45 mn, ce qui permet aux responsables d'assurer sans problèmes l'évacuation des voyageurs."

Réflexion d'un ingénieur des Houillères : "On estime en moyenne à 4 km/h la vitesse de déplacement au fond sur un terrain difficile. Ici, compte tenu de la faible distance entre stations, on dispose d'une large marge de sécurité."

La salle du P.C.C. fascine les visiteurs, mais les informations transmises à distance depuis les véhicules, les stations ou la voie n'étonnent plus. "C'est comme le télévigile" disent les gens des Mines habitués à voir la surveillance du fond assurée depuis une cabine climatisée située en surface. Un passage au garage-atelier pour mieux apprécier le système d'aiguillage et les facilités d'entretien du matériel soulevé par vérins. Un bref séjour dans un véhicule pour en apprécier le confort, et nous voilà en route pour les stations.

Première halte à la station Triolo : une architecture de verre et de métal qui est déjà un signal au cœur du quartier. Et voilà la station Hellemmes : des carreaux de céramique orange, verts et blancs, y composent un décor haut en couleur. C'est ici qu'ont été testés les panneaux d'information des voyageurs et de signalisation des couloirs et des quais. Halls et circulations doivent en effet être conçus pour permettre un repérage très facile.

Deuxième mi-temps en souterrain profond à la station Wazemmes. C'est le moment le plus attendu de la visite. La cérémonie d'habillage est rapide : l'alignement des bottes classées par pointures facilite les choix. Le temps d'enfiler un bleu de travail et d'ajuster le casque, toute l'équipe est prête pour la grande descente. Une vingtaine de mètres d'échelles nous attendent, et l'on se retrouve au fond de la station au niveau de la voie. Après quelques pas dans le tunnel, la machine à prédécoupage de voûte est en vue, évoquant au premier coup d'œil une grosse tronçonneuse. Une longue scie marque la voûte d'une saignée, laissant aussitôt la place aux pompes pour l'injection du béton. Le travail se poursuit ainsi à l'abri d'une voûte ; il ne reste bientôt plus qu'à retirer les déblais. "L'avance s'opère à la cadence de 2,50 mètres par jour" dit notre guide. Sur le chemin du retour, on repasse sous les coffrages roulants qui permettent le coulage du béton définitif dans le tunnel, avant d'y installer les équipements de voie.

En conclusion de cette promenade, la visite de la station République : une des plus belles de la ligne n° 1 avec accès direct à la place Richebé, à la rue Gambetta et au parking tout proche. L'architecture rappelle celle des bâtiments qui entourent la place, Palais des Beaux-Arts et Préfecture en particulier. L'innovation n'exclut pas le respect de la tradition.

Le 31 Mars 1982

LANCEMENT DES "PORTES OUVERTES"

Le 31 Mars 1982 Arthur NOTEBART, Président de la Communauté Urbaine de Lille, a présenté au Commissaire de la République, aux Conseillers Communautaires et aux Maires des localités de la Communauté, le premier tronçon de 3 km de la ligne n° 1 du Métro, ainsi que les quatre premières stations. Il a procédé à l'ouverture au public de ce premier tronçon dont les modalités sont précisées par ailleurs dans ce numéro de "EN DIRECT DU METRO". Le Président NOTEBART et ses invités ont circulé entre la station 4 Cantons et la station Hôtel de Ville dans des rames complètement automatisées ; ils se sont arrêtés à chacune des stations pour voir les différentes expositions, qui retracent les phases de la construction du Métro et les dispositions envisagées pour sa mise en exploitation commerciale. Cette journée marque une importante étape dans le développement des transports collectifs urbains.

De nombreuses personnalités participaient à cette manifestation : M. PARAF, Commissaire de la République, et ses collaborateurs les plus directs ; M. LE GALL, Préfet de Police ; M. DASSONVILLE, Député Adjoint au Maire de LILLE, Vice-Président de la Communauté Urbaine de LILLE ; M. CAUDRON, Maire de VILLENEUVE D'ASCQ ; M. ARHAN-CHIAGUE, Directeur Départemental de l'Equipement ; P. PICART, Trésorier Payeur Général ; M. DELAPORTE, Délégué Régional de la Caisse des Dépôts et Consignations ; M. PERRIN, Secrétaire Général de la Communauté Urbaine de LILLE ; M. AVINEE, Secrétaire Général Adjoint de la Communauté Urbaine de LILLE, Directeur de Cabinet ; les Conseillers Communautaires et les Maires des 86 communes.

A la station "Triolo".

Le Président et ses invités dans la rame.

Station "Hôtel de Ville" niveau supérieur

Conférence de presse à la Communauté Urbaine.

Le 31 Mars 1982
LANCEMENT DES "PORTES OUVERTES"

Allocution du Président de la C.U.D.L.

Les visiteurs autour de l'essieu exposé à la station "Cité Scientifique".

Un escalier mécanique de la station "Hôtel de Ville".

Allocution du Commissaire de la République

dossier

Qui est Comeli ?

"La Compagnie du Métro de Lille (COMELI) est la société qui a pour mission d'assurer l'exploitation du Métro de la C.U.D.L. Je pense qu'il est utile de rappeler que, lorsque le système VAL a été retenu, la C.U.D.L. a souhaité que le constructeur MATRA s'engage à exploiter le Métro pendant les cinq premières années et ce, dans le cadre d'objectifs très précis. Cette disposition facilite la mise en œuvre du système et donne à la C.U.D.L. une garantie complémentaire très importante. C'est pour cette raison que MATRA s'est associé à TRANSEXEL, professionnel de l'exploitation de réseaux de transports urbains (dont le réseau actuel de la C.U.D.L.), afin de constituer la société COMELI qui en est la filiale commune.
COMELI est donc chargée d'assurer le fonctionnement du Métro avec un haut niveau de qualité de service, ainsi que l'entretien et la maintenance de l'ensemble des équipements le constituant."

■ Mais que peut bien faire Comeli avant la mise en service du métro ?

"C'est en effet la question que chacun se pose lorsqu'il apprend que COMELI a commencé à travailler trois ans avant le début de l'exploitation commerciale de la ligne n° 1. En fait, les tâches de COMELI étaient nombreuses et elles ont concerné les trois aspects suivants :

- préparation de l'exploitation du Métro,
- organisation de la maintenance des équipements,
- mise en place des structures et du fonctionnement de la société.

De plus, il faut noter qu'une grande partie de ce travail a été conditionnée par les aspects spécifiques du Métro de la C.U.D.L. totalement automatisé, pour lequel l'improvisation et la précipitation sont à proscrire : le démarrage de la ligne n° 1 doit être un "sans faute".

■ Pourriez-vous préciser ce qu'est cette préparation d'exploitation et de maintenance

"Un des aspects les plus importants de cette préparation a consisté à définir le "mode d'emploi" du système : quelles sont les actions à assurer pour faire fonctionner le Métro dans de bonnes conditions ? Que doit faire le personnel en chaque circonstance et pour chaque type d'incident ?
Si ces questions sont simples à formuler, il n'en va pas de même pour les réponses dont l'ensemble constitue ce que nous appelons les "consignes d'exploitation".
L'élaboration de ces consignes est un travail considérable d'analyse, puis de synthèse, ayant mobilisé plusieurs ingénieurs et techniciens pendant de nombreux mois. Pour se

rendre compte de l'ampleur de cette tâche, il faut se souvenir que les agents techniques d'opération qui travaillent au Poste Central de Contrôle (P.C.C.) disposent de 8.000 informations et de 2.000 télécommandes !
La préparation de la maintenance est également un travail long et complexe car le Métro comporte une très grande variété d'équipements techniques à entretenir. Chacun de ces équipements, bien entendu, a fait l'objet d'une documentation technique rédigée par le constructeur. Mais l'ensemble de ces documentations représente un volume considérable de fascicules, de notices et de plans qu'il serait impensable d'utiliser directement dans le cadre de la maintenance quotidienne du système.
C'est pourquoi, un très important travail préliminaire doit être effectué afin de rédiger des fiches faciles à interpréter par le personnel chargé de l'exécution des opérations d'entretien et de réparation. De la qualité de cette préparation dépend la qualité du travail qui sera ensuite réalisé sur les matériels, ainsi que la rapidité de la remise en fonctionnement en cas d'avarie."

■ Comment est assurée la formation des équipes d'exploitation ?

"La formation et la mise en place du personnel est une de nos tâches principales depuis plusieurs mois. C'est l'ensemble de l'équipe d'encadrement qui a étudié et réalisé le programme de formation nécessairement très spécifique, destiné au personnel d'exploitation.
Cette méthode permet de créer dès le départ un esprit d'équipe motivant et nécessaire au bon fonctionnement du Métro.
Une première équipe a été formée à partir de Septembre 1981, une deuxième le sera à partir d'Avril 1982, et enfin, la dernière équipe sera mise en place en Septembre 1982.
Cette formation comporte des parties théoriques et des parties pratiques au P.C.C. et en ligne. Elle se concrétise par des tests en vue de la qualification des agents techniques d'opération : c'est en quelque sorte le permis de "télé-conduire" le système VAL."

■ Dans un métro automatique, quel est donc le rôle du personnel d'exploitation ?

"Cela peut paraître paradoxal, mais pour qu'un métro totalement automatisé puisse fonctionner, il faut un personnel spécialisé et très compétent. Ce n'est pas le même personnel que dans un métro traditionnel (ainsi, par exemple, il est bien connu qu'il n'y a pas de conducteurs de métro à Lille), mais son rôle est essentiel. Je pense qu'en fait, l'automatisme n'a pas pour objet de supprimer le personnel, mais qu'il permet d'offrir, avec les mêmes moyens, un niveau et une qualité de service bien supérieurs.
Les équipes d'exploitation sont réparties au P.C.C. et en ligne. Au P.C.C., les agents techniques d'opération ont un rôle primordial car ils doivent assurer la surveillance du système et agir au moyen de télécommandes afin d'en modifier l'état (ajouter ou enlever des rames, ouvrir et fermer les stations, etc...) ou apporter des actions correctrices en cas de panne. C'est aussi avec le P.C.C. que les voyageurs peuvent dialoguer en cas de besoin, grâce aux nombreux interphones disponibles dans les stations et dans les rames. En ligne, les agents techniques d'opération sont répartis afin de pouvoir intervenir dans les délais les plus brefs lorsqu'en cas d'avarie, il n'est pas possible de résoudre totalement le problème depuis le P.C.C. De plus, ils ont aussi pour mission d'informer et d'aider le public. En outre, les agents spécialement affectés à l'accueil des voyageurs et au contrôle des titres parcourront en permanence la ligne et les trains. Ainsi, les agents présents en ligne, dégagés des tâches de conduite, seront principalement disponibles pour suivre le fonctionnement du système et en faciliter l'utilisation par le public."

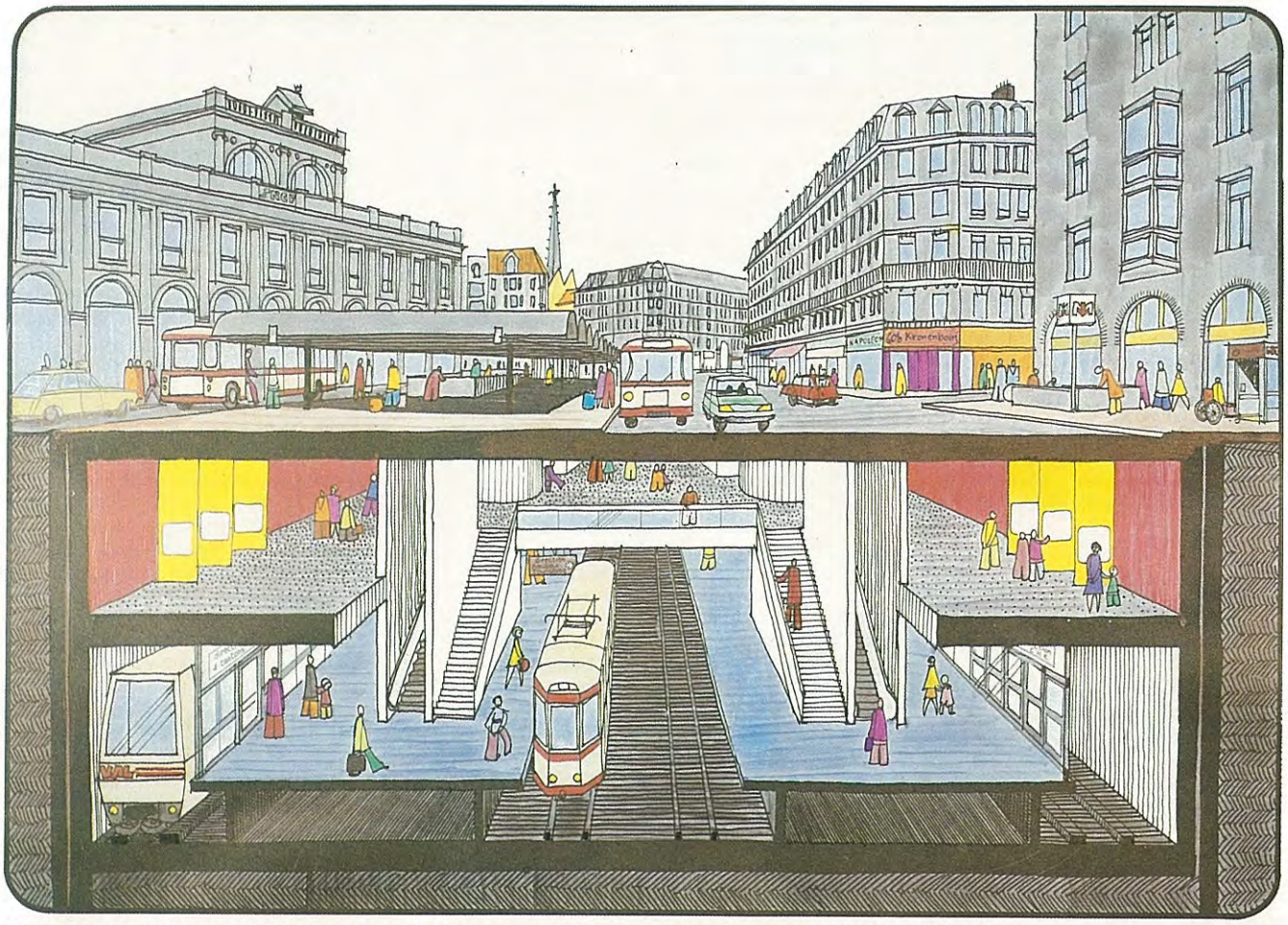
■ Quelle est l'évolution prévue des effectifs de COMELI ?

"En fin 1980, nous étions 17 ; ensuite, COMELI employait 60 personnes en fin 1981. Au début de 1983, ce chiffre sera plus que doublé et l'équipe comportera 130 personnes environ, dont 50 pour le service technique (entretien et maintenance), 70 pour le service "Opérations" et 10 pour le service administratif. Le recrutement du personnel COMELI est essentiellement régional et se poursuivra donc jusqu'au début 1983."

■ Que signifie pour l'exploitant l'arrivée des premiers voyageurs à bord du métro ?

"C'est bien sûr un véritable coup d'envoi pour la ligne n° 1 bien qu'il ne s'agisse, pour le moment, que du premier tronçon sur Villeneuve d'Ascq (soit 4 stations et 3 km de ligne), l'aménagement du reste de la ligne se poursuivant. C'est aussi une responsabilité nouvelle pour COMELI qui va débuter son ativité opérationnelle. Mais 1982 sera surtout pour nous, une année de communication et de mise au point de l'"interface" entre le public et le système. Si j'emploie ce terme, c'est pour montrer l'importance que nous attachons à cette phase d'appréhension des besoins des futurs clients du Métro de la C.U.D.L., et de leurs réactions, qu'il s'agisse de simples remarques ou de réponses à des enquêtes. Enfin, nous allons tester l'endurance et la disponibilité du matériel. Les principes de fonctionnement du système VAL ont été maintenant largement vérifiés. Il lui reste à subir l'épreuve du temps et cette première année d'exploitation expérimentale est essentielle de ce point de vue."

AU RENDEZ-VOUS DU MONGY ET DU METRO



Les usagers pourront passer directement du métro au mongy grâce au quai souterrain commun à la station ''Gares''.

Le débranchement du Mongy s'effectue à partir du carrefour Pasteur, au moyen d'une trémie qui s'enfonce sur 137 m. Celle-ci est réalisée d'un côté par un blindage palplanches, de l'autre en fouille talutée. Ensuite, les travaux se poursuivent sur 390 m en tranchée couverte à l'abri d'un rideau de palplanches, sous les autoponts et à proximité du terrain de rugby. Avant d'arriver en souterrain à la station ''GARES'', le tramway passe au-dessus de la voie 4 CANTONS - C.H.R. et du collecteur Est du réseau d'assainissement, pour déboucher dans la station, en position centrale, quai à quai avec le Métro. Un emplacement a été réservé en arrière-gare pour permettre au Mongy d'effectuer ses manœuvres d'aiguillage.

Le débranchement du Mongy a nécessité la réalisation d'une nouvelle voie d'accès au périphérique Est ainsi que le démontage et le remontage d'un autopont. Les dimensions du tunnel cadre laissent une complète liberté de choix entre le passage du tramway actuel, d'un tramway moderne ou du VAL.

En attendant les décisions concernant les aménagements définitifs de la ligne n° 2 de transport en site propre entre Lille, Roubaix et Tourcoing, les liaisons entre ces villes bénéficieront de l'arrivée de 26 tramways achetés d'occasion à la ville d'Hertem. Six sont déjà en service et les vingt prochains seront composés de deux voitures. Ces tramways articulés permettront d'améliorer la desserte sur cette ligne. Sa capacité sera accrue de 60% pour répondre à la demande supplémentaire qui résultera de l'arrivée quai à quai du métro et du tramway.