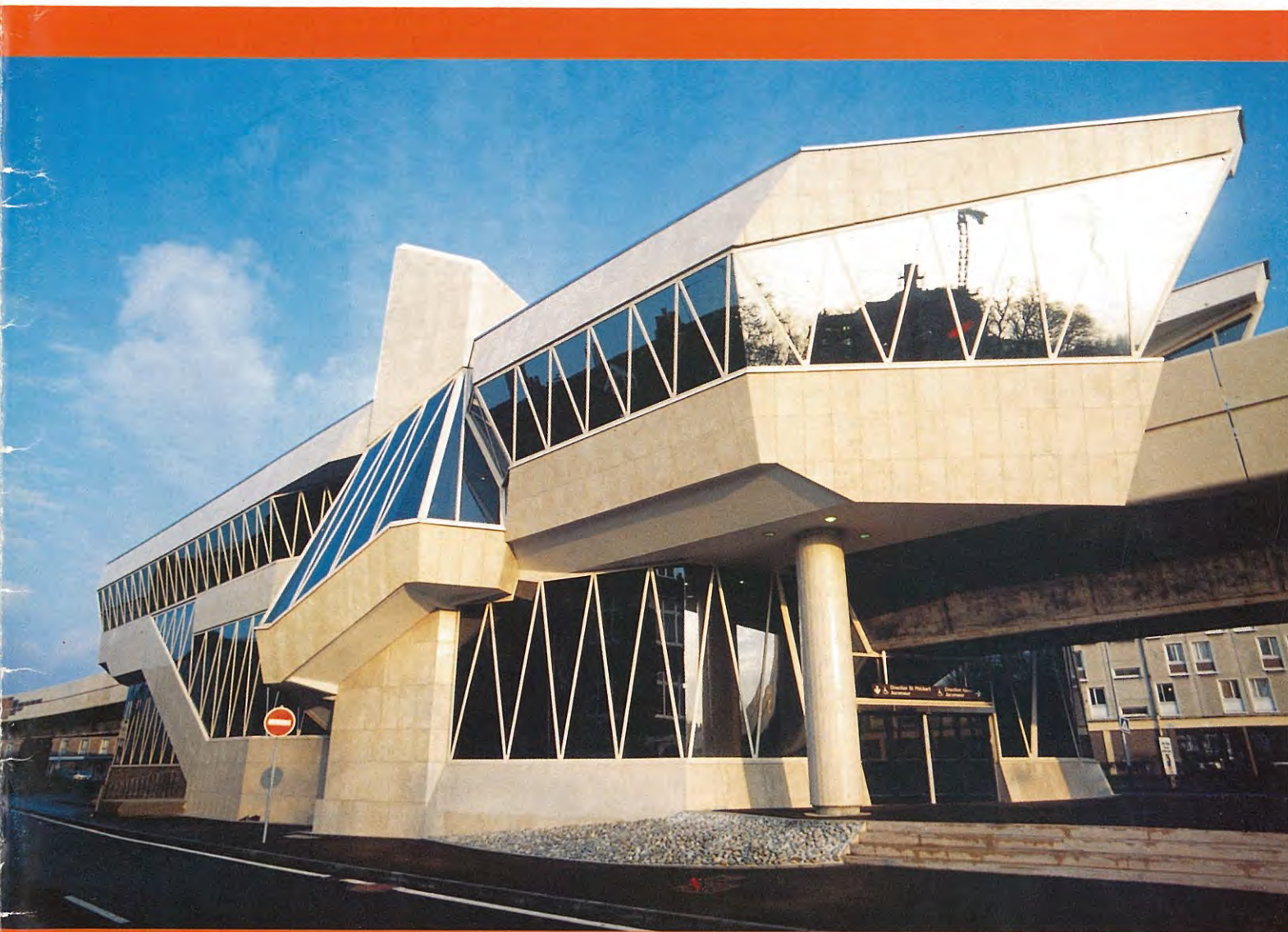




en direct
du

métro

COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE



N° **18**
février 1989



MAITRE D'OUVRAGE
DU METRO DE LILLE
COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE
A. NOTEBART, Président
Député honoraire
Maire de LOMME

EN DIRECT DU METRO N° 18 - FEVRIER 1989

- 2 Editorial
- 3-4 Le voyage Métro et les nouveautés sur la ligne n° 1 bis
- 5 à 22 L'architecture des stations de la ligne n° 1 bis
- 23 Les grands principes de la restructuration du réseau TCC
- 25 Plan du nouveau réseau de transport en commun à l'horizon de la mise en service de la ligne n° 1 bis

Publié par la Communauté Urbaine de Lille
1, rue du Ballon
59034 LILLE CEDEX

Directeur de la publication :
Pierre PERRIN

Conception et mise en page :
Annick HALLART

Photos : DUAH/CUDL,
Studio IMMEDIA, JOLY PHOTO,
POTEAU.

ISSN 0221-7430
Imprimé par d'HAUSSY - Tourcoing
Dépôt légal 1^{er} trimestre 1989 - N° 2926
Reproduction libre

L'ouverture de la ligne 1 bis permet à la CUDL de disposer du premier réseau mondial de métro intégralement automatique. Avec 25 kms en service et 34 stations, dont 2 communes aux lignes 1 et 1 bis, la Communauté Urbaine se hisse à un excellent niveau dans la hiérarchie internationale des "villes à métro".

Cette étape importante est l'occasion privilégiée de mesurer le chemin parcouru depuis 15 ans : c'est en effet le 29 mars 1974 que le Conseil de Communauté a adopté son plan général de développement des transports collectifs à l'échelle de l'agglomération.

Pour faire face à l'envahissement de l'automobile, il fallait présenter une alternative crédible, c'est-à-dire offrir un service transport collectif de qualité, susceptible de séduire une large clientèle, même celle disposant d'un véhicule individuel. Service rapide aux heures de pointe, fréquent en heure creuse : seul l'automatisme intégral répondait de façon économique et définitive à ces exigences, et c'est pourquoi notre Etablissement Public a fait, dès 1974, le pari du métro urbain intégralement automatique.

Aujourd'hui, plus de 150 millions de voyageurs ont emprunté la ligne n° 1 ; CHICAGO, JACKSONVILLE, TAIPEI, TOULOUSE, STRASBOURG, BORDEAUX, ORLY ont choisi le VAL. D'autres villes sont sur le point de se décider. LYON automatise complètement sa prochaine ligne et des études d'automatisation intégrale sont menées par de nombreux réseaux existant dans le monde, dont la RATP. Le pari de l'automatisme intégral est désormais gagné, et offre un créneau porteur pour les exportations françaises.

La ligne 1 bis, mise en service près de 6 ans après l'inauguration de la ligne n° 1, allie continuité et innovation par rapport à cette première ligne, dans la construction et dans l'exploitation.

Continuité dans la personnalisation des stations, lieux privilégiés de passage des clients-citadins : cette personnalisation, gage d'appropriation par les habitants de leur métro, s'est faite grâce à des architectes et des artistes différents.

Continuité dans la volonté de recourir au plus grand nombre possible d'entreprises pour réaliser les travaux. Le découpage en lots a permis de faire appel à des groupements nationaux, voire internationaux quand la complexité des travaux de gros œuvre l'exigeait, mais le partage corps d'état par corps d'état, du second œuvre d'un maximum de stations, a permis aux artisans locaux de répondre aux appels d'offres de leur choix.

Continuité dans la concertation menée avec tous les partenaires, en particulier avec les communes et le comité des commerçants riverains. Que tous ceux qui ont participé, à un titre ou à un autre, à cette vaste entreprise, soient ici chaleureusement remerciés.

Innovations techniques dans les nombreux domaines qui ont progressé entre les lignes 1 et 1 bis : génie civil, électronique, informatique, aide à la maintenance, etc... mais l'innovation la plus spectaculaire dans le domaine de la construction a été l'utilisation de 2 tunneliers à pression de boue ; ces 2 expériences réussies ont montré tout l'intérêt économique de cette nouvelle technique, qui sera utilisée pour la ligne 2.

Innovation également dans l'exploitation du réseau : la nouvelle société T.C.C., qui résulte de la fusion des sociétés COTRALI et COMELI, a été investie de la responsabilité de l'exploitation de l'ensemble du réseau Bus-tramway-Métro. Cette société, qui a pour actionnaires TRANSEXEL GTI et MATRA, s'est engagée, pour 4 ans, sur un coût de fonctionnement du réseau et sur un objectif de recettes ; grâce à ce contrat innovant, elle retrouve sa pleine responsabilité d'entreprise, le pouvoir concédant conservant ses prérogatives en matière de politique tarifaire.

Ainsi, le réseau T.C.C., les lignes d'autocars, les lignes SNCF, tous "fédérés" par le ticket plus, ont-ils pour ambition d'améliorer encore les conditions de déplacement à travers l'ensemble des communes de la Communauté.

La prochaine étape est désormais l'extension du réseau VAL jusqu'à ROUBAIX et TOURCOING : un réseau de métro unifié et homogène reliant l'ensemble des pôles urbains, sera l'armature et le fer de lance de notre métropole de 1 million d'habitants, dont la structuration est indispensable pour qu'elle existe valablement dans l'Europe du Nord Ouest. Desserte interne par un réseau articulé autour du métro, desserte régionale par le T.E.R., desserte extérieure par le réseau TGV, le tout disposant de bonnes correspondances : le volet transport permettra "les rendez-vous" de demain, avec qualité, efficacité, et modernité, facettes indispensables au renouveau régional dont le métro de la CUDL est un symbole.

Arthur NOTEBART
Député honoraire
Maire de Lomme

Président de la Communauté Urbaine de Lille

LE VOYAGE METRO ET LES NOUVEAUTES SUR LA LIGNE N° 1 BIS.

Le voyage métro s'effectue dans les mêmes conditions sur la ligne n° 1 et sur la ligne n° 1 bis. "Un métro pour tous" est plus que jamais d'actualité pour caractériser le métro de la Communauté Urbaine de Lille. En effet, outre les principes désormais bien connus de la clientèle de la ligne n° 1, quelques aménagements ont été mis en place sur la ligne n° 1 bis afin d'améliorer le confort des voyageurs.



1) Les grands principes du voyage métro.

Le balisage : le M, métro, spécialement dessiné pour le métro de la Communauté Urbaine de Lille, signale la proximité des stations à toutes les catégories d'usagers.

Les déplacements : de l'entrée en station à la sortie, tous les aménagements ont été conçus pour faciliter le cheminement du voyageur. Des escaliers mécaniques pour tout franchissement supérieur à quatre mètres en montée et à six mètres en descente et des escaliers fixes assurent la liaison depuis l'entrée jusqu'à la sortie.

Des ascenseurs permettent de s'acheminer facilement du niveau du sol à celui des quais. L'illustration qui le signale ne limite pas leur accès aux personnes en fauteuil roulant. Les ascenseurs sont à la disposition de quiconque éprouverait des difficultés même momentanées de locomotion (mères de famille poussant un landeau, personnes se déplaçant avec une canne, etc...).

Le ticket, un réseau : trois modes de transports (métro, bus, tramway) avec correspondances gratuites dans le cadre d'un déplacement d'une heure dans le même sens (aller ou retour). Que ce soit le ticket à l'unité, le carnet de 10 tickets ou les coupons d'abonnement renouvelables toutes les semaines ou tous les mois, les titres de transports peuvent être achetés auprès des distributeurs automatiques de tickets installés dans la salle des billets de chacune des stations. Le prix s'inscrit sur un écran lumineux, en fonction du titre choisi.

- les pièces de 10, 5, 2, 1 francs, 50 et 20 centimes sont acceptées ;
- si l'appoint ne peut être fourni, l'appareil rend la monnaie.

L'itinéraire "métro" : il se décline en quatre couleurs ; brun pour les directions, bleu pour les correspondances avec les autobus ou le tramway, rouge pour les interdictions ou les urgences ; vert pour les sorties.

Le compostage : si le voyageur n'est pas déjà en correspondance avec le bus ou le tramway, il doit composer son ticket avant l'accès aux quais.

Les composteurs sont situés dans la salle des billets.

En métro : les portes palières et celles de la rame s'ouvrent simultanément. Dans la rame, des plateformes d'accès sont réservées aux personnes en fauteuil roulant pour faciliter leurs manœuvres d'entrée et de sortie. Des barres de maintien, au droit des portes du véhicule, sont à la disposition des personnes voyageant debout. Le fort pourcentage de places assises permet, en règle générale, de pouvoir se déplacer dans les meilleures conditions.

Le voyage métro "ligne n° 1 bis" : le temps moyen de parcours des 12 km entre "Saint-Philibert" et "Gares", terminus de la ligne, est de 22 minutes. Les déplacements en métro peuvent s'effectuer entre 5 h 10 et 0 h 30 du lundi au samedi et de 6 h 30 à 0 h 30 le dimanche.

2) Les améliorations.

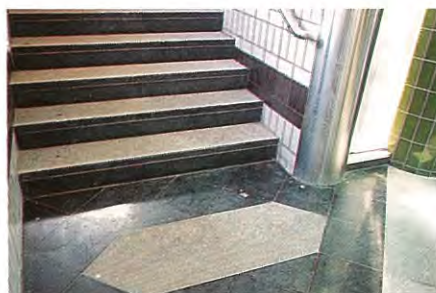
De nouveaux distributeurs automatiques.

Ils sont en fonction sur toute la ligne Saint-Philibert - Gares et sur quelques stations de la ligne 4 Cantons - CHR.

LE VOYAGE METRO ET LES NOUVEAUTES SUR LA LIGNE N° 1 BIS



Les distributeurs automatiques de tickets acceptent la carte bleue.



Le repérage au sol pour les non-voyants.



Le parking gratuit à proximité de la station "Saint-Philibert".

Leurs particularités ? Véritables petits ordinateurs, ces distributeurs ont la possibilité de converser avec les clients par l'intermédiaire d'un écran tactile. Il suffit en effet aux voyageurs d'effleurer l'écran avec le doigt pour engager le processus de choix et d'achat du titre de transport.

De plus, à partir de 50 F d'achat, il est désormais possible de payer automatiquement avec la carte bleue. Très pratique, notamment pour l'acquisition des abonnements qui nécessitait auparavant beaucoup de monnaie.

De nouveaux composteurs.

Installés eux aussi sur toute la ligne n° 1 bis Saint-Philibert - Gares, ils présentent différentes améliorations techniques, entre autres : **ils sont équipés de voyants rouge et vert.** Outre le son caractéristique du compostage, une lumière verte s'allume lorsque le ticket est correctement composté. En cas de "bourrage" ou de mauvais compostage, c'est la lumière rouge qui apparaît.

Le repérage au sol pour les non-voyants et l'information ascenseurs en braille sur toute la ligne.

Afin de faciliter les déplacements des personnes non voyantes dans les stations, **le sol a été traité différemment** pour créer des chemins repérables aux pieds des abords des escaliers.

De la même manière, les ascenseurs sont équipés de textes en braille permettant de choisir sa direction plus aisément...

L'annonce sonore dans les rames.

Dans les rames des 2 lignes désormais, les stations sont annoncées grâce à une diffusion sonore. A chaque station, le nom de celle-ci est distinctement énoncé.

Facilitant considérablement les déplacements des personnes ayant des difficultés visuelles, le système permet aussi aux voyageurs qui ne connaissent pas la ligne, ou tout simplement aux voyageurs distraits de ne pas rater leur station !

Les plans de lignes en rame.

Toujours en rame, de nouveaux plans de lignes permettent aux clients de se repérer géographiquement.

Les deux lignes "4 Cantons - CHR" et "Saint-Philibert - Gares" **sont en effet représentées sur un même schéma** pour faciliter la compréhension du trajet accompli et des correspondances entre les deux lignes.

De plus, pour aider les voyageurs à repérer les lignes métro, chaque ligne a désormais sa couleur propre :

- la ligne n° 1 (4 Cantons - CHR) est figurée en jaune ;
- la ligne n° 1 bis (Saint-Philibert - Gares) est représentée en rouge.

3) Les accès au métro.

Des parcs de stationnement ont été créés ou réaménagés pour que les automobilistes puissent, s'ils le souhaitent, bénéficier du confort et de la rapidité du métro.

A proximité de la station "Saint-Philibert", l'aire de stationnement actuelle offre une capacité d'accueil de 150 places qui pourra par la suite être portée à 1.000 places.

Sur la place Barthélémy Dorez, il sera possible d'accéder par le giratoire, entre la rue du Faubourg des Postes et la bretelle de sortie du périphérique, à une zone de stationnement de 150 places.

Sous les viaducs des boulevards de ceinture de Lille, entre la Porte des Postes et la Place Guy de Dampierre, près de 400 places de stationnement ont été dégagées dès que l'emprise au sol le permettait.



station **SAINT PHILIBERT**

Architectes : Jean-Claude CHAUVET, Claude DIMEY

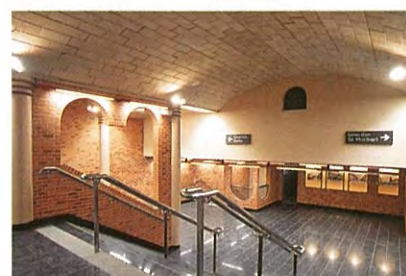
*D*ébut ou fin de ligne, la station "Saint-Philibert" est un solide point de repère dans un quartier en devenir. Qu'il aille ou qu'il vienne, le voyageur traverse de hautes colonnades ouvrant leurs portes multipliées. Filtre bienveillant entre la nef intérieure où elles rythment un espace libre et fluide largement mesuré et le jardin d'accompagnement d'où elles jaillissent comme des fûts végétaux, les colonnes imprègnent leur brillance verte d'une lumière abondamment dispensée sur un fond mauve et blanc.



station **BOURG**

Architectes : Michel CLEMENT, Robert CLEMENT
Œuvre d'Art : Patrick DUPRETZ

*L*a place du Bourg est calme, gentiment pavée, veillée par son clocher.
Qui pourrait imaginer que sous la place au pied de son église, une crypte parallèle a coulé
ses piliers et déployé ses voûtes élégantes autour de l'animation souterraine du métro ?
Les voûtes de la station "Bourg" abritent aussi des secrets de l'histoire du lieu.
Dans des niches briquetées, gravures et photos jaunies évoquent des châteaux disparus et d'anciens
chemins arborés sous lesquels il est bien possible que le métro ait aujourd'hui creusé son tunnel.



station

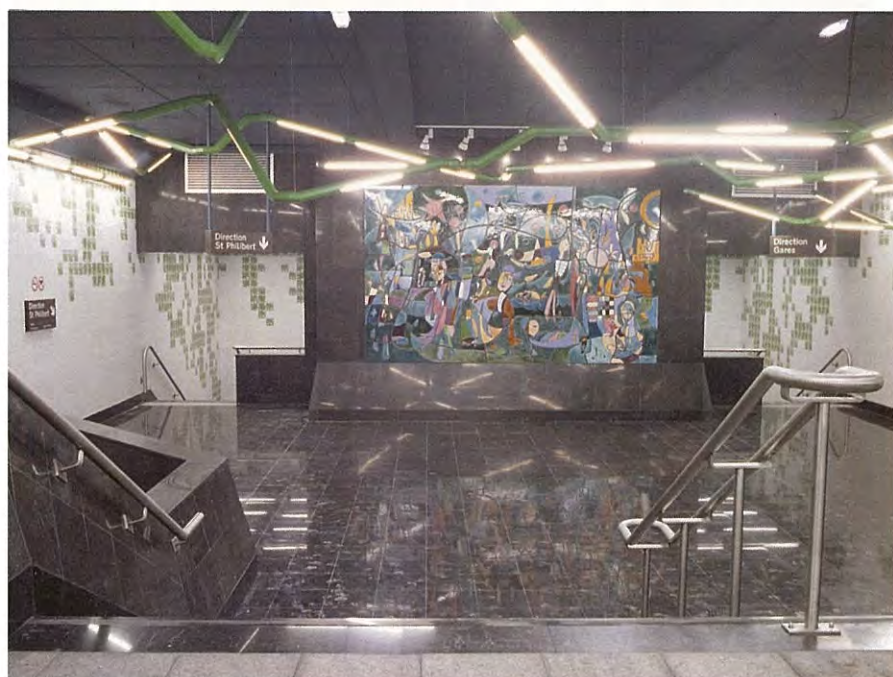
MAISON DES ENFANTS

Architectes : Michel CLEMENT, Robert CLEMENT

Œuvre d'Art : Yves DELAPORTE

Au sortir des jolis bâtiments classiques et du parc à la française de la Maison des Enfants, les enfants sages peuvent découvrir dans la station souterraine un univers plus agité.

Comme si des enfants turbulents, ayant pris en filature un rayon de soleil, s'étaient introduits à sa suite dans la station par la trouée végétale et qu'excités par la soudaine apparition d'un totem barbare, ils avaient tordu les tubes d'éclairage en arbres fantaisistes, fracturé et brouillé l'image des danses enfantines de la fresque, avant de venir s'aligner sur les quais.



station MITTERIE

Architectes : Michel BELLOT, Gustave DUMOULIN
Œuvre d'Art : Didier PATTE

Avec ses chapiteaux en fleurs de lotus épanouies en couronnement de hauts pilastres, la station a une allure de temple hypostyle, mariant la chaleur de la brique modelée et colorée et le mystère de grands miroirs dans lesquels s'étire un plafond "nuit" constellé de lumières. Pour faire cligner de l'œil à ce rêve égyptien, des panneaux décoratifs donnent à voir d'autres petits paysages plus familiers de façades, pignons et cheminées empruntés à des constructions du voisinage produites jadis par les anciennies et nombreuses briqueteries du quartier.



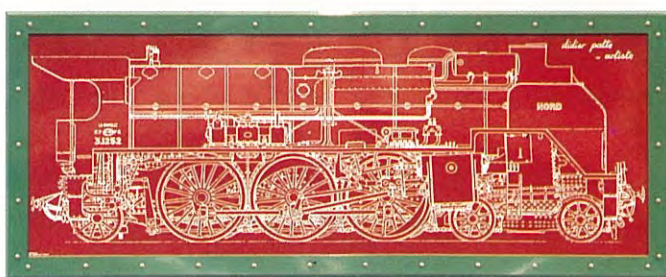
station PONT SUPERIEUR

Architectes : Michel BELLOT, Gustave DUMOULIN
Œuvre d'Art : Didier PATTE

*L*e vieux pont de chemin de fer qui enjambe l'avenue de Dunkerque peut finir tranquillement sa carrière : la relève de son image est assurée dans la toute proche station souterraine qui lui emprunte son nom.

On y découvre les charmes de l'architecture de métal début de siècle à travers des colonnettes, des portiques rivetés mais aussi dans des panneaux décoratifs détaillant des assemblages métalliques, des mécanismes complexes et même une belle locomotive.

Glissement nostalgique ? Le contraste tonique des verts et rouges vifs sur fond gris et blanc se charge de nous en réveiller.



station

LOMME-LAMBERSART

Architecte : Hubert MAES

Œuvre d'Art : Olivier DELPLANQUE

A-t-on vraiment quitté la rue sous le ciel bleu du grand volume baigné de lumière de la salle des billets ?

Il vaut sans doute mieux que la lumière soit faite sur les étranges personnages qui peuplent la station.

Voyageurs peu pressés s'il en est, rivés à leur siège, accoudés à une rambarde ou en interminable conversation d'amoureux, des moulages hyperréalistes assurent une présence même pendant les heures de fermeture.

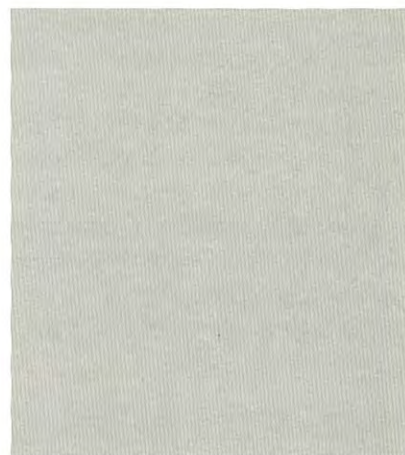
Et avec eux, candélabres, arbres peints, colonne Morris sont là pour rappeler qu'avec le voyageur, c'est aussi le paysage de la rue qui descend dans la station.



station **CANTELEU**

Architecte : Emmanuel MAES
Œuvre d'Art : Arthur VAN HECKE

*D*es marais tenaient autrefois le site. Réveillées d'une longue macération souterraine, les plantes aquatiques ont infiltré les parois de la station et les ont veinées de plusieurs nuances d'ocre. Le flot coloré coule de partout vers le panneau central où il recompose le paysage du marais baigné d'une lumière d'orage.



station

PETITE CHAPELLE

Architectes : François et Marie DELHAY

Œuvre d'Art : Christian LASSERRE

C'est par une manière de passerelle d'embarquement qu'on entre dans la salle des billets, en surplombant le tube du métro qui sort de terre.

Sur les parois blindées de pierre grise, comme sur l'étrange pont-plafond plancheté, scintillent des hublots.

De loin en loin, des points de couleurs vives, acides ou tendres comme des cocktails exotiques vibrent doucement.

Accoudé au rutilant bastingage oblique, on peut avoir l'œil à la fois sur les quais largement ouverts et sur le grand cadran boulier compteur de voyageurs et y respirer comme un parfum d'aventure.



station PORT DE LILLE

Architecte : Jacques MOLLET

Œuvre d'Art : Yves DELAPORTE, Philippe DEWALEYNE - Chantiers Navals : F. PLAQUET.

*P*assé les sacs de grains stockés à l'angle du couloir d'accès, c'est la brusque découverte d'une proue de péniche glorifiée par un faisceau rayonnant de câbles lumineux qui semblent la tracter à travers la station.

Le quai embarcadère où l'on se trouve alors, son portique de chargement, les feux de navigation rouges et verts qui indiquent les courants montants et descendants des escalators vers les quais, ceux du métro, les balustrades, grilles, hublots d'éclairage complètent l'évocation du paysage de la batellerie sur la toile de fond déroulée d'un ciel naïf et coloré.



station **CORMONTAIGNE**

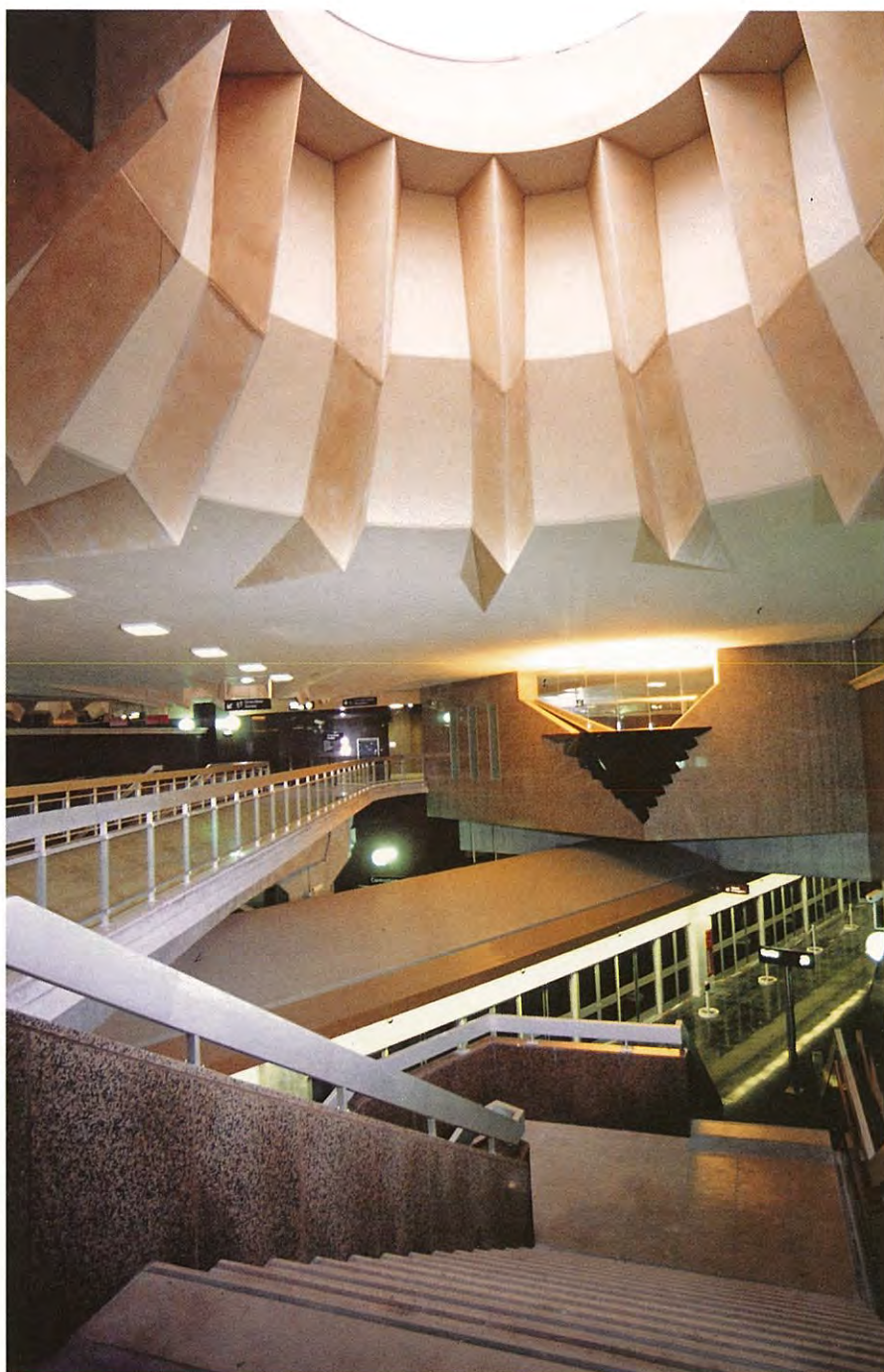
Architecte : Serge MENIL

*L*a plus grande station souterraine de la ligne sous le parvis ocré de la place Cormontaigne.

La station s'est mise à l'aise, a dilaté et éclaté son volume, s'est animée du croisement biaisé du tube métro et d'une large passerelle.

Ainsi toute la vie du métro, le flux et le reflux des voyageurs sont visibles de partout en un chassé croisé de vues surplombantes ou interrogatives d'un ciel mouluré perdu dans des miroirs.

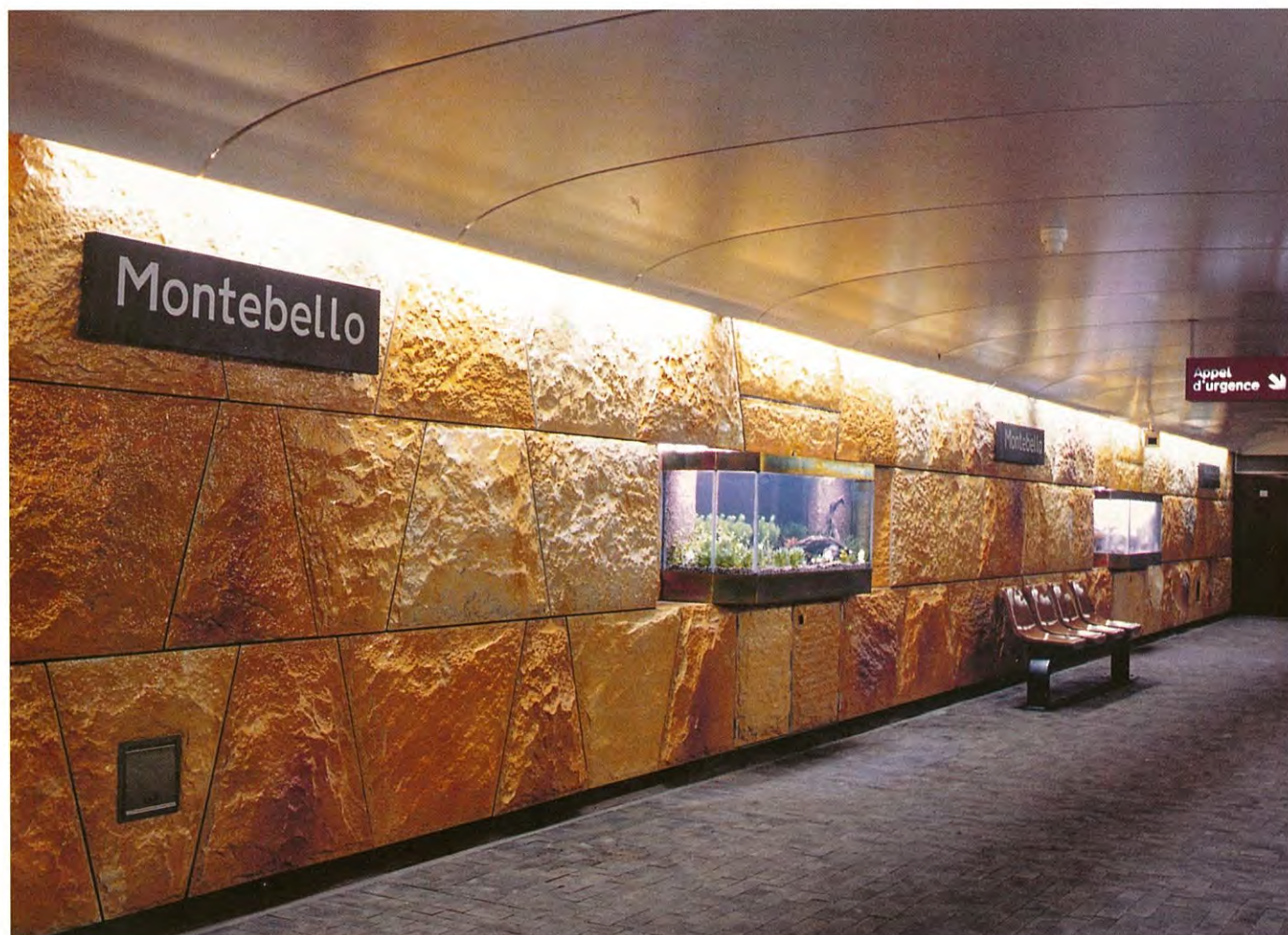
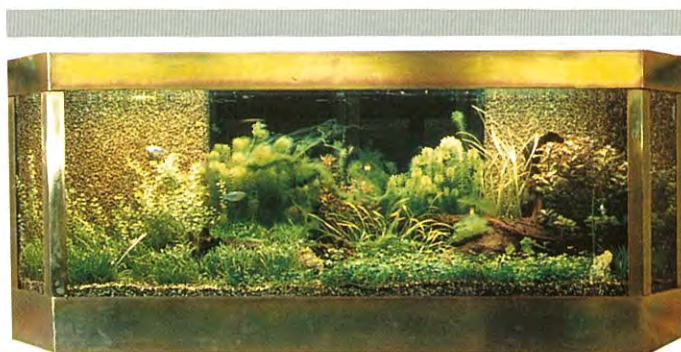
Au débarqué de la rame, le solide adossement des escaliers invite à prendre d'assaut les parois granitiques, hautes falaises rosées par le relais du soleil et des projecteurs depuis deux grands puits de lumière, les yeux sensibles de la station sur la place.



station MONTEBELLO

Architectes : Jacques LAPCHIN, Pierre ROS
Œuvre d'Art : AQUA DECORATION

*La plus petite station de la ligne.
On accède directement sur les quais.
L'affairement bruissant de la cité s'y estompe et
les pas s'assourdissent sur des pavés de bois.
Le monde silencieux des aquariums enchassés
de loin en loin dans les failles de la roche
volcanique des parois fait naître d'antiques et
confuses réminiscences de la grotte initiale ocrée
de fresques animalières.*



station PORTE DES POSTES

Architecte : Michel ROBERT
Œuvre d'Art : Daniel Marc PONTOREAU

Superposée à la station de la première ligne, la nouvelle station profite du plein ensoleillement du rond point de la place Barthélémy Dorez.

Mais avant de venir affouiller les grandes salles claires de la station, les rais de lumière se colorent de rouge, de bleu ou de jaune à travers de longues voûtes de pavés de verre. Chaque couleur se décline elle-même en une subtile progression de trois intensités épousant l'arrondi de la voûte et suivant la courbe du soleil. Au long des parois de pâte de verre, un entrelac de signes de piste vivement colorés accompagne les chemins de correspondance.



station **PORTE D'ARRAS**

Architectes : Bernard et Marie-Elise GONIN
Œuvre d'Art : Patrick DUPRETZ

*L*e chemin aérien du viaduc semble venir toucher terre et le boulevard fait un écart respectueux à l'endroit de cette station dont l'entrée est gardée par des monstres emblématiques tapis en demi jour dans la brique du grand hall d'entrée.

Passé l'escalier central, s'organise un jeu de demi niveaux et d'obliques menant au ciel d'acier filigrané de la couverture résillée des quais.



station **PORTE DE DOUAI**

Architecte : Armand LEMAY
Œuvre d'Art : Armando LEMAY

*L*a station a disposé ses grands portiques éclatants de blancheur pour donner à la place Fernig la façade qui lui manquait et pour clore l'intimité placide et végétale de l'avenue Louise Michel. La vaste salle des billets offre elle aussi une perspective sur un trompe l'œil de colonnades et d'arcades accompagnant l'escalier monumental et centrée sur le bleu d'un canal vénitien. Mais ne nous y trompons pas : derrière ces ordonnances classiques, la station est une redoutable pile à réactiver et accélérer la vie du quartier.



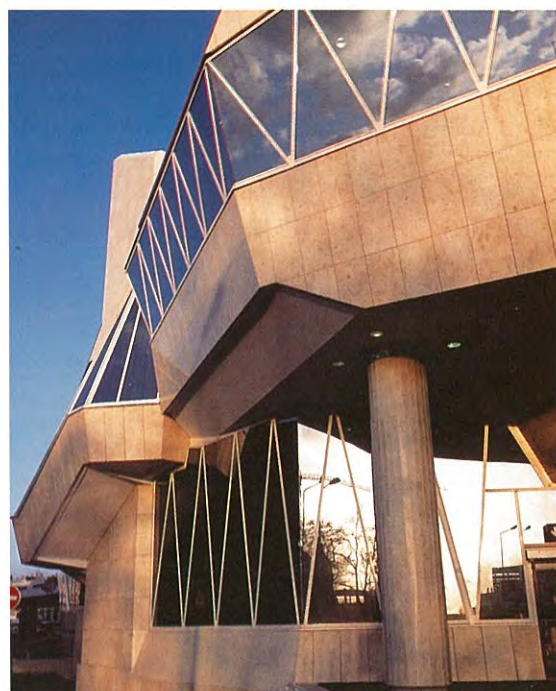
station

PORTE DE VALENCIENNES

Architecte : Bernard POETE

Œuvre d'Art : CESAR

Au sortir d'une courbe du boulevard, c'est la proue d'un navire qui émerge du moutonnement des arbres et, de nuit, les parois claires et les lumières intérieures allument le halo de blancheur du vaisseau fantôme. Mais si l'on peut se sentir en partance à la proue panoramique des quais, le hall d'accueil rassure : le navire de marbre et de granit est solidement ancré, fiché par les colonnes des ascenseurs, noué par le déhanchement des escaliers et fermement maintenu par la main de bronze de César qui enserme l'une des piles.



station FOIRE COMMERCIALE

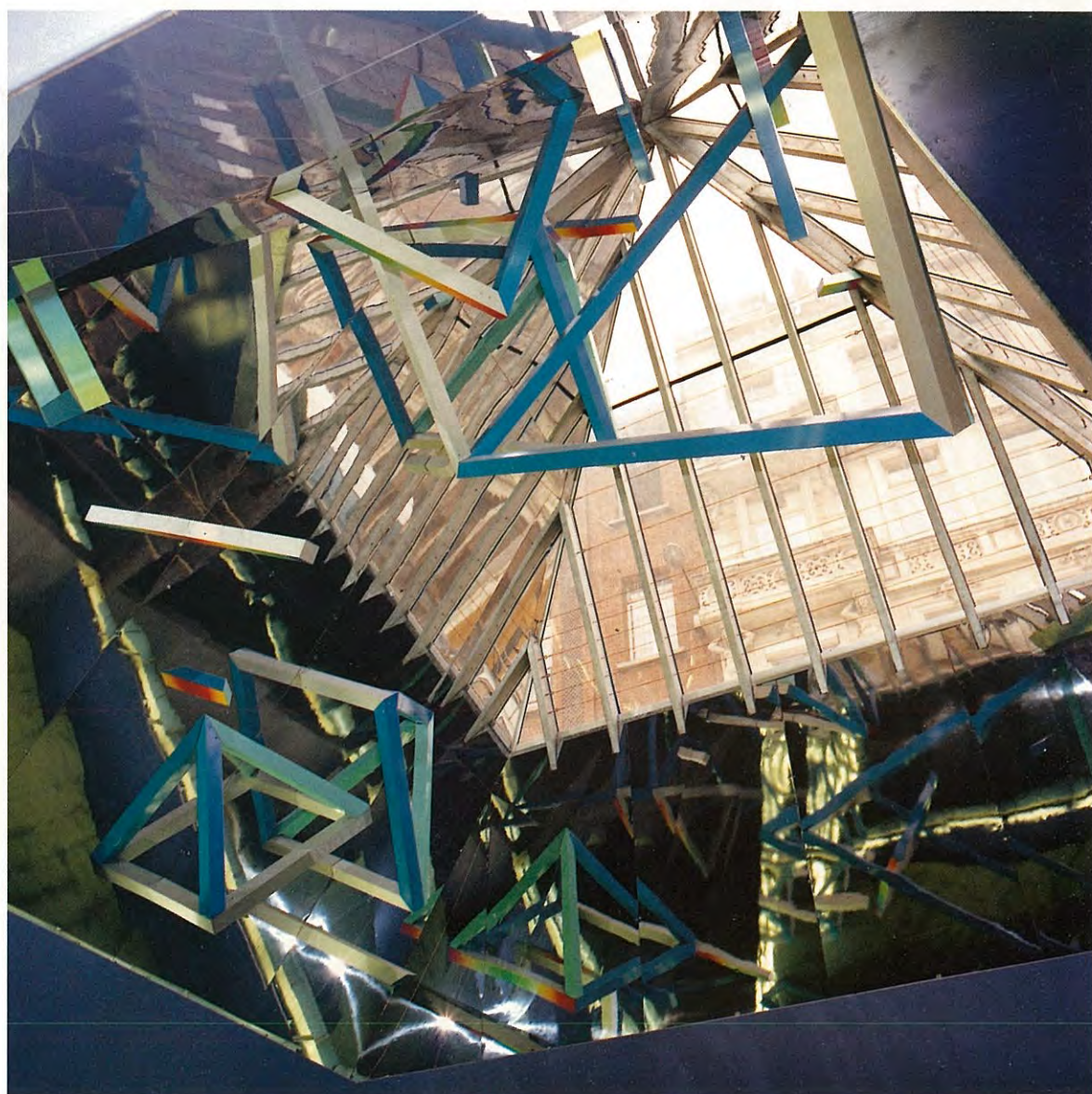
Architecte : Claude LESUR
Œuvre d'Art : Richard RAPAICH

A la foule des jours de foire comme aux habitués du quartier, la station offre l'accueil rafraichissant d'un vaste encavement blanc bleuté.

Elle garde à travers sa verrière un contact permanent avec le paysage et la vie du quartier, avec le rythme des saisons et des heures.

Les multiples facettes du kaleïdoscope des verrières, miroirs et prismes colorés éclaboussent de taches de lumière jusqu'au profond des quais et de là même, l'échappée du regard peut caresser la statuaire des immeubles riverains.

A l'enseigne du dé rougeoyant du métro, au signal a priori insolite d'une pyramide sur fond de marronniers, est en train de naître un lieu familier de la ville.



station

MAIRIE DE LILLE

Architecte : Serge MENIL

*D*ans un quartier tiré au té et à l'équerre, cette station propose une rencontre inattendue avec l'arrondi, le galbe et l'ornement.

Piles et pilastres cannelés s'y déploient en arcades de toutes dimensions portant autant d'élégantes voûtes nervurées, redites et multipliées par des miroirs, irradiées par la lumière montant de vasques coniques.

La douce harmonie des courbes ivoirées et des luisances granitiques, le jaillissement des piliers et des voûtes font de cette station le prélude souterrain à la découverte de la Grande Galerie de la Mairie construite en 1930 et un raccourci architectural capable d'entretenir la perplexité des archéologues d'un lointain futur.



station GARES

Architecte : André DELDIQUE
Œuvre d'Art : Philippe SCRIVE

*L*a station "Gares", plate-forme familière des échanges métro, tramway, trains, bus et cars s'enrichit de l'arrivée de la ligne n° 1 bis. Au niveau des quais, s'organise donc le triple point de rencontre entre ligne n° 1 bis, ligne n° 1 et tramway. Comme autant de fourmis tisserandes, les voyageurs s'empresseront de coudre de leurs allées et venues, le ruban rouge de la nouvelle ligne au ruban jaune de la première, croisant le regard de cyclope que le phare central du tramway projette sur le va-et-vient silencieux des rames métro dans leurs cages de verre.



LES GRANDS PRINCIPES DE LA RESTRUCTURATION DU RESEAU TCC

La mise en service de la ligne de métro Gares - Saint-Philibert, reliant Lomme, Lambersart et les quartiers Sud de Lille au Centre de Lille, modifie considérablement les déplacements urbains sur l'agglomération lilloise.

En effet, outre l'apport de la ligne n° 1 bis proprement dite, un nouveau réseau d'autobus et d'autocars a été défini à partir de la prise en compte de la nouvelle ligne de métro dans son environnement.

Pour les lignes situées hors de la zone d'influence directe de la nouvelle ligne de métro :

toutes les zones de couverture desservies antérieurement ont été maintenues, voire même améliorées.

Sur les secteurs directement concernés par la nouvelle ligne de métro, les rabattements ont été favorisés et les lignes d'autobus et de cars raccourcies ; ce qui permet une simplification du réseau pour l'utilisateur et une plus grande régularité des autobus. Ce nouveau réseau augmente le confort des déplacements en diminuant les temps de transport et en réduisant les aléas dus à la circulation.

DEPUIS LE 1^{ER} JANVIER 1989



UNE SEULE SOCIETE POUR EXPLOITER LE RESEAU DE LA COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE

Depuis 1983, le Syndicat Mixte des Transports (Communauté Urbaine et Département) faisait appel à deux sociétés pour exploiter le réseau :

– **COTRALI**, Compagnie des Transports de Lille, société du groupe français TRANSEXEL, ayant pour mission d'exploiter le réseau de surfaces (bus et tramway) ;

– **COMELI**, Compagnie du Métro de Lille, société exploitante du métro, issue de l'association VIA TRANSEXEL et MATRA.

En effet, la Communauté Urbaine avait exigé que ce dernier (constructeur du VAL) partage la responsabilité de l'exploitation du métro sur une période de 5 ans, assurant ainsi la parfaite

mise au point d'une technologie tout à fait inédite dans le monde du transport urbain.

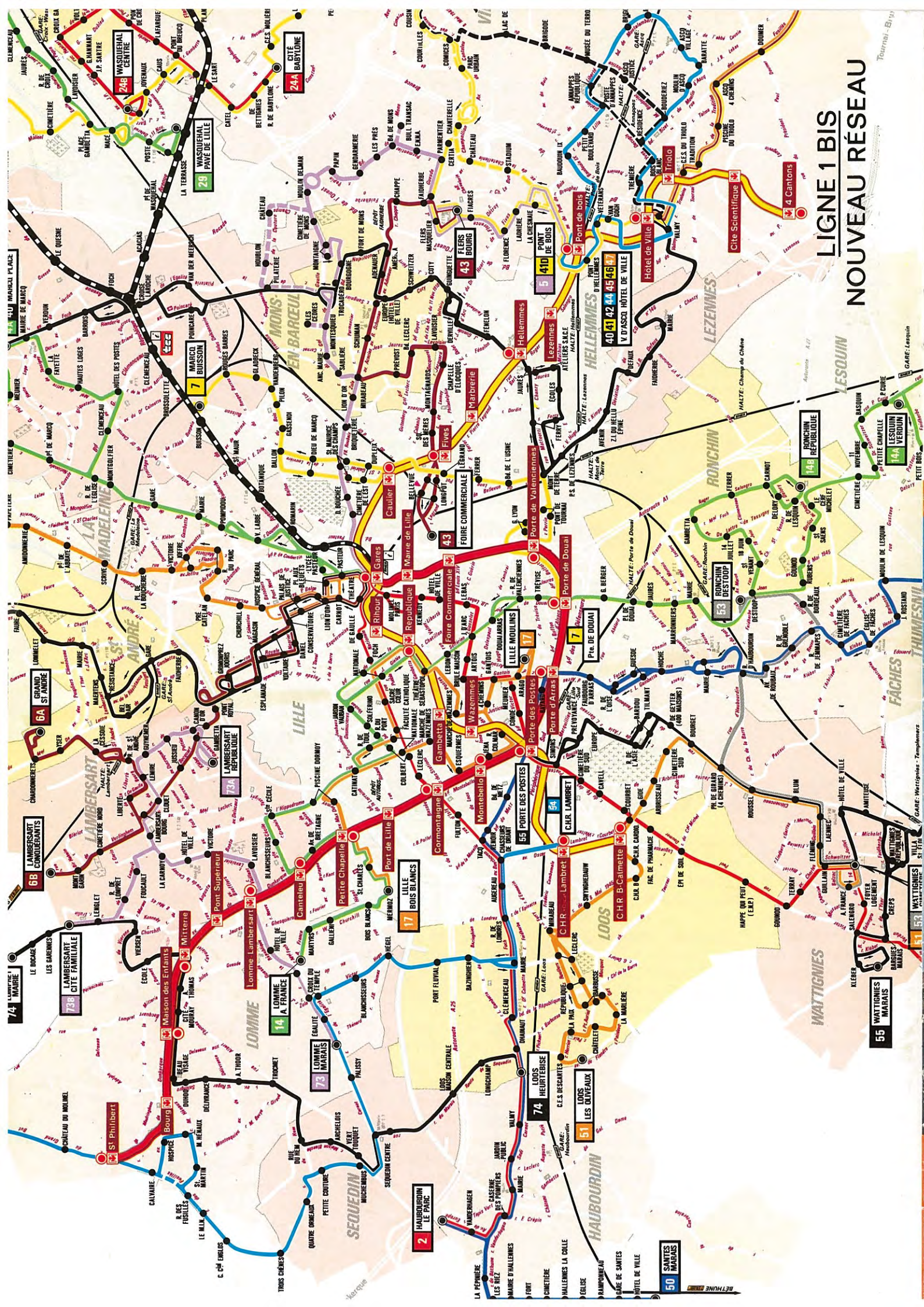
Depuis le 1^{er} Janvier 1989 fonctionne un nouveau contrat d'exploitation, conclu entre le Syndicat Mixte des Transports d'une part, et la société unique résultant de la fusion de COTRALI et de COMELI d'autre part : la société "TCC" (Transports en Commun de la Communauté) dont le sigle est déjà bien connu puisque utilisé en tant que marque commerciale du réseau depuis 5 ans. La clientèle des T.C.C. a peut-être pu percevoir, à travers quelques signes extérieurs, les effets de cette nouvelle réalité :

– une seule marque commerciale pour les bus, tramway et métro : TCC ;

– un nouvel uniforme créé par les stylistes de CARVEN pour l'ensemble du personnel ;

– et l'emblème commun : le bonhomme volant...





LIGNE 1 BIS NOUVEAU RÉSEAU

Tournoi - B70

GARE: Wattignies - Templemars