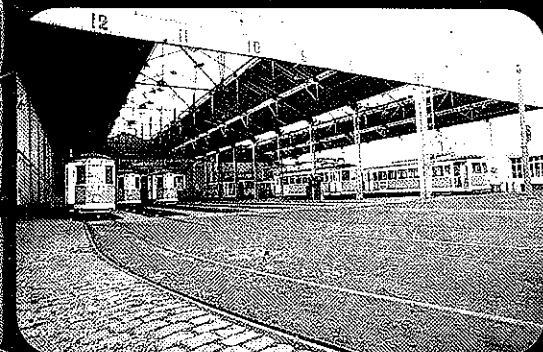
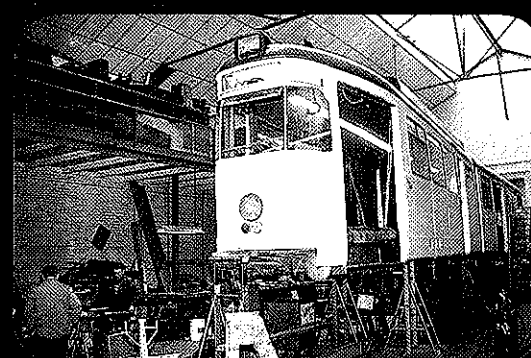
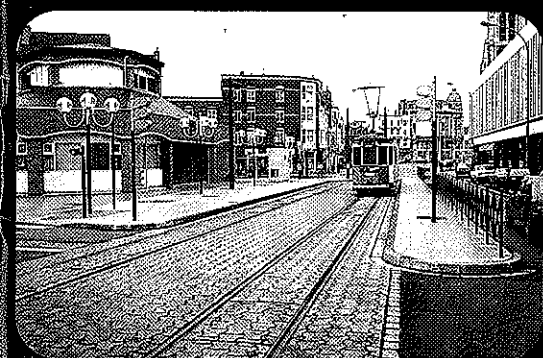
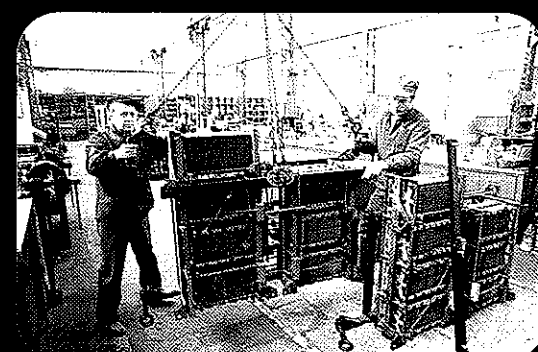


le mongy

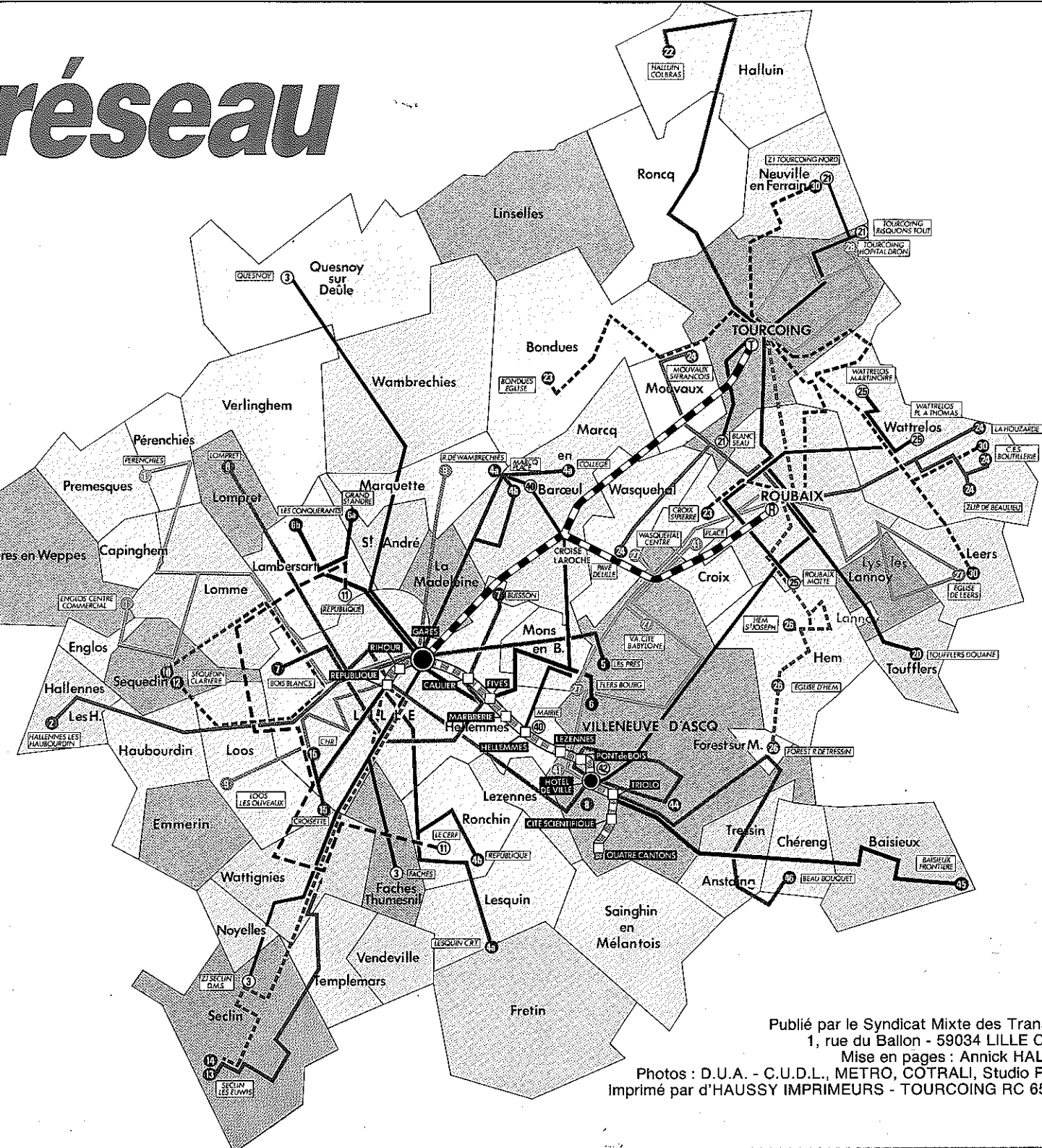
2895



de 1977 à 1983



réseau

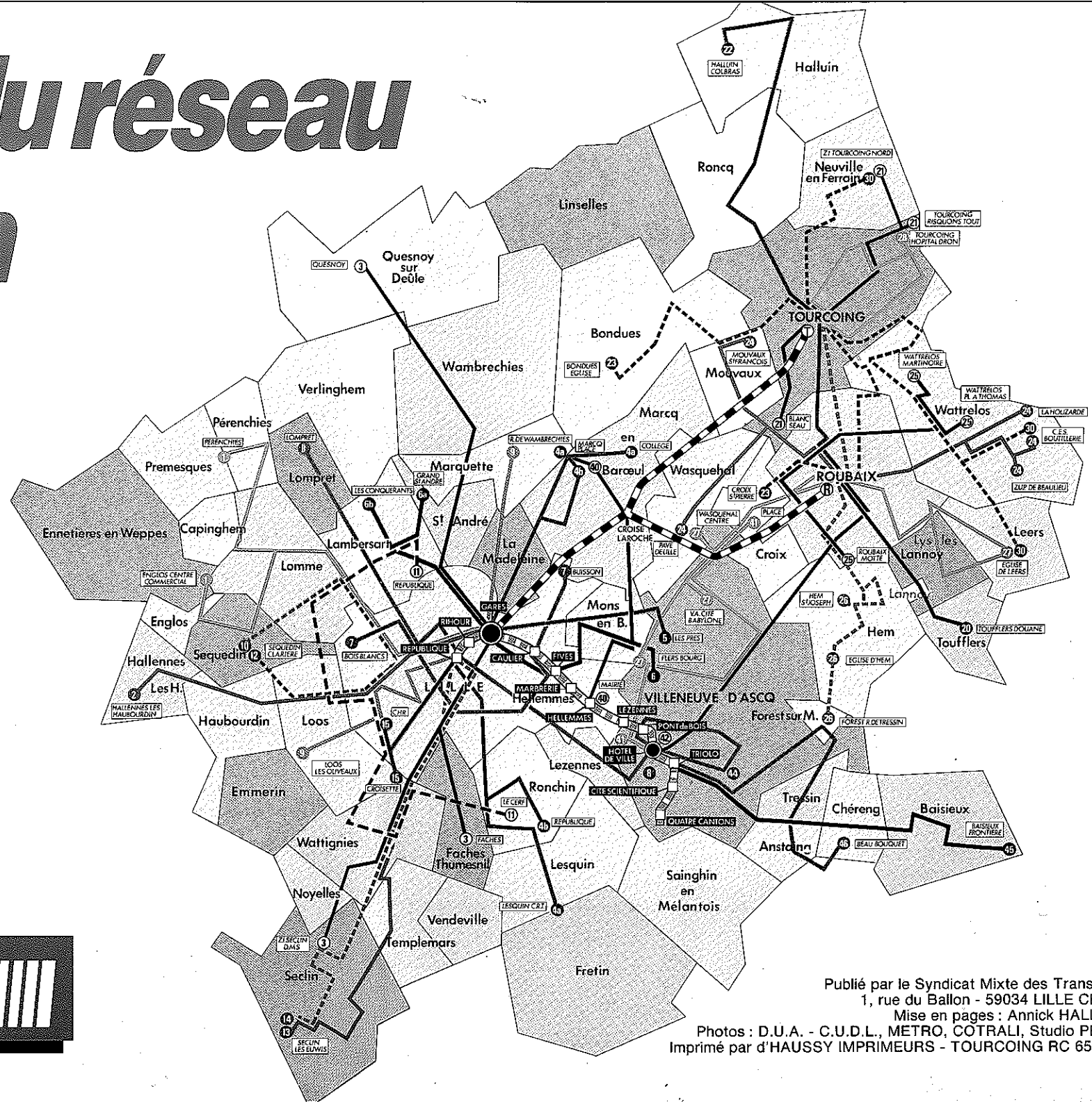


Publié par le Syndicat Mixte des Transports
1, rue du Ballon - 59034 LILLE CEDEX

Mise en pages : Annick HALLART

Photos : D.U.A. - C.U.D.L., METRO, COTRALI, Studio PENET
Imprimé par d'HAUSSY IMPRIMEURS - TOURCOING RC 65 B 84

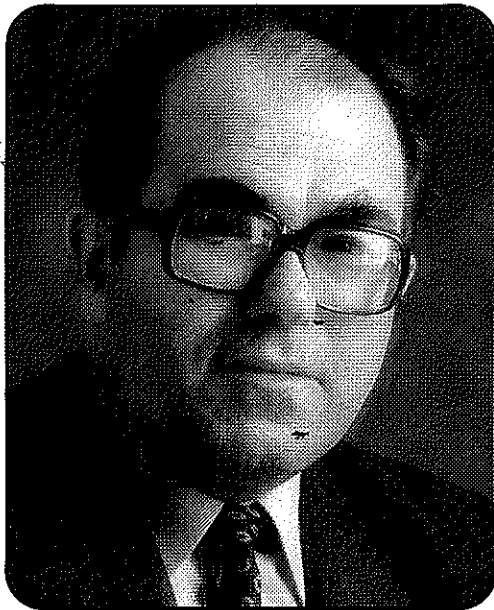
plan du réseau urbain



Publié par le Syndicat Mixte des Transports
1, rue du Ballon - 59034 LILLE CEDEX

Mise en pages : Annick HALLART

Photos : D.U.A. - C.U.D.L., METRO, CONTRALI, Studio PENET
Imprimé par d'HAUSSY IMPRIMEURS - TOURCOING RC 65 B 84



Inauguré en 1909, en même temps que le Grand Boulevard, le "Mongy", appelé du nom de son fondateur, fut le premier axe lourd de transport collectif urbain à relier les pôles importants de l'agglomération que sont Lille, Roubaix et Tourcoing.

Jusqu'aux années 60, une grande partie des transports publics urbains de l'agglomération était assurée par les tramways de deux compagnies : les Transports Electriques de Lille et de sa banlieue qui deviendront la Compagnie Générale Industrielle de Transports et l'Electrique Lille-Roubaix-Tourcoing.

L'étroitesse des voiries et l'encombrement des chaussées dû à l'augmentation de la circulation ont conduit à abandonner l'utilisation des tramways et les remplacer par des autobus dans la décennie 60-70. C'est la qualité exceptionnelle du site propre dont il bénéficie qui a permis de sauvegarder l'existence du mongy, véritable trait d'union entre Lille, Roubaix et Tourcoing.

Le 1^{er} janvier 1973, la création du Syndicat Mixte d'Exploitation des Transports en Commun de la Communauté Urbaine de Lille, a permis de regrouper au sein d'un seul organisme les syndicats mixtes qui gèrent les réseaux de Lille et de sa Banlieue et de Roubaix-Tourcoing. Ce Syndicat Mixte associe la Communauté Urbaine de Lille au département du Nord.

En 1974, à l'occasion de l'installation des mini-souterrains sur le Grand Boulevard, un système d'onde verte, donnant priorité au tramway dans les

carrefours, a été installé.

L'amélioration des conditions de transport qui en a découlé a fait que le nombre de voyageurs a commencé à croître, alors qu'il avait connu une chute continue depuis 1945.

Les efforts d'amélioration ont donc été poursuivis tant par la Communauté Urbaine pour les travaux de voirie, que par le Syndicat Mixte des Transports qui ont investi plus de 14 milliards de centimes depuis 1977, afin de permettre à la SNELRT, qui associée à la CGIT est devenue récemment COTRALI, d'œuvrer pour améliorer le service rendu par le mongy.

Les actions entreprises ne se sont pas limitées au seul renouvellement du matériel roulant ; des travaux importants ont été réalisés afin de permettre au mongy d'accéder plus facilement aux centres des villes. C'est le cas du débranchement dans Lille pour arriver quai à quai avec la ligne n° 1 du métro à proximité immédiate de la gare S.N.C.F. ; c'est le cas également du site propre autobus tramway dans le Boulevard du Général Leclerc et de l'aménagement d'une voie de mongy intégrée à la piétonnisation de la Grande Rue à Roubaix, c'est le cas, enfin, à Tourcoing avec la réalisation du site propre autobus-tramway dans les rues Wattinne-Faidherbe-Carnot, le déplacement du terminus et la construction de la gare d'échange autobus-tramway. Les voies et les lignes aériennes ont été rénovées ; la longueur des quais a été augmentée ; l'alimentation électrique est en cours

de renforcement et un système d'onde verte a été étendu à l'ensemble de la ligne.

Les investissements réalisés par la collectivité, conjugués aux efforts de l'ensemble du personnel de la COTRALI, permettent aujourd'hui d'offrir à la population une ligne de tramway, en site propre quasi intégral, à haut niveau de service qui constitue avec la ligne n° 1 du métro l'ossature du nouveau réseau des TCC, les Transports en Commun de la Communauté Urbaine de Lille.

P. DASSONVILLE

Président du Syndicat Mixte d'Exploitation des Transports en Commun de la Communauté Urbaine de Lille.

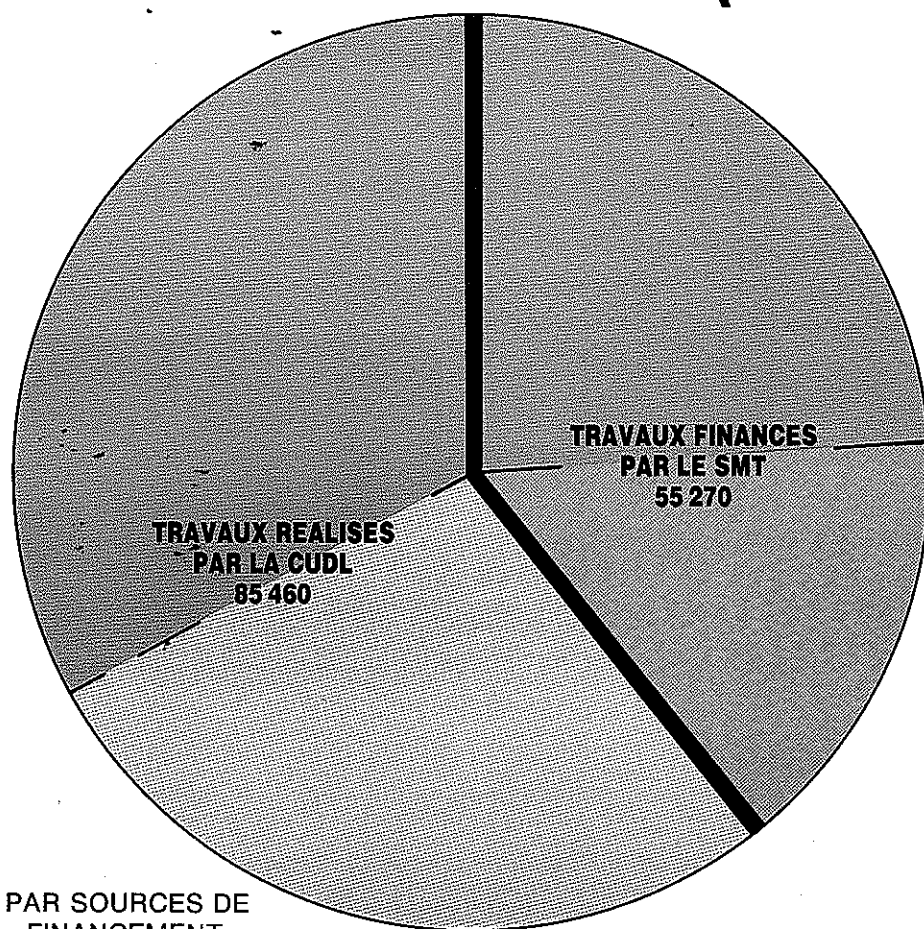
2	1		7
3			8
4	5	6	9

- 1 Lille : correspondance mongy métro.
- 2 Roubaix : Grand Place.
- 3 Marcq-en-Barœul : dépôt.
- 4 Tourcoing : Terminus et gare autobus-tramway.
- 5 Travaux de voies.
- 6 et 8 Vues des ateliers.
- 7 Lille : Place des Buissons.
- 9 Marcq-en-Barœul : sortie du dépôt.




investissements réalisés en faveur du mongy

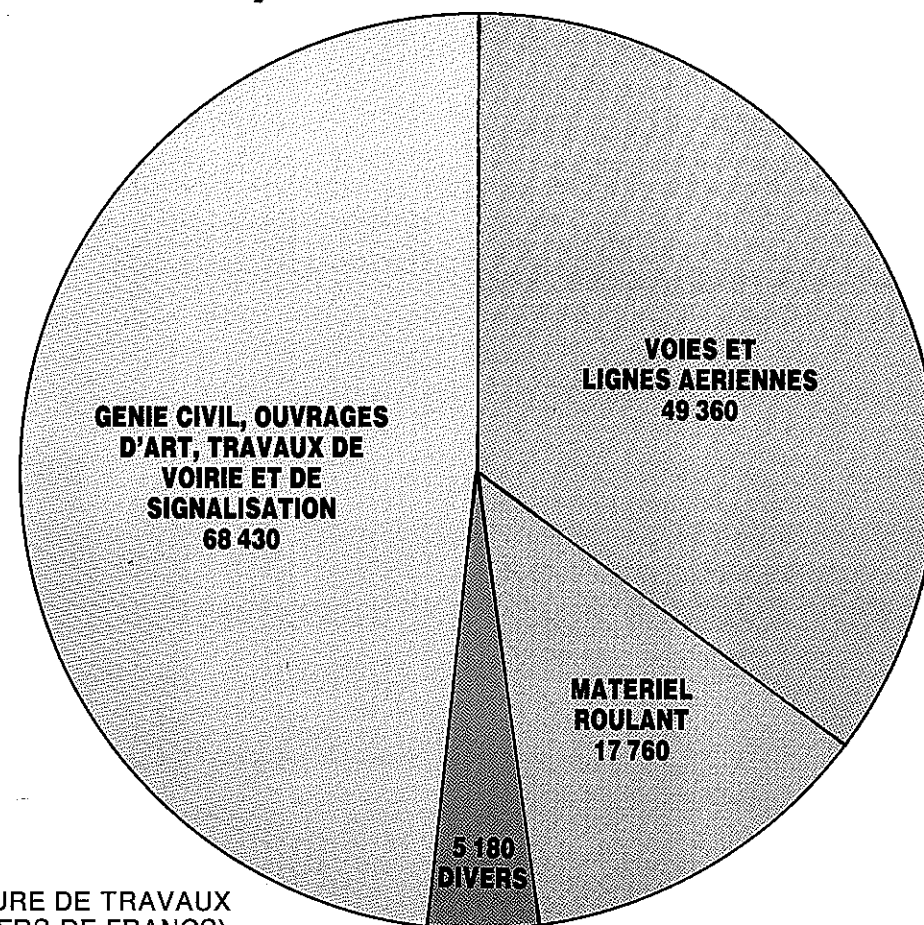
DE 1977 à 1983

(Total 140 730 000 francs)

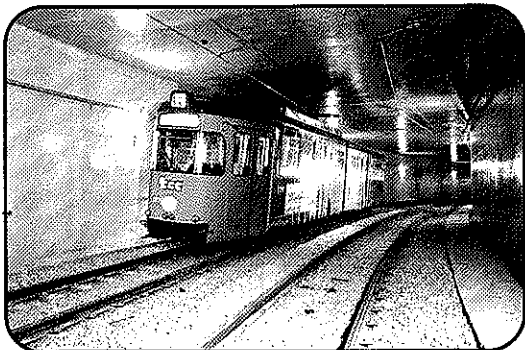


PAR SOURCES DE
FINANCEMENT
(EN MILLIERS DE FRANCS)

-  CUDL (VERSEMENT TRANSPORT ET EMPRUNTS)
-  DEPARTEMENT DU NORD
-  ETAT



PAR NATURE DE TRAVAUX
(EN MILLIERS DE FRANCS)



RACCORDEMENT TRAMWAY-METRO

Avec la mise en service de la station "Gares" et pour faciliter les correspondances métro, bus, mongy, le site propre du tramway est désormais raccordé au métro.

A partir du carrefour Pasteur les voies du mongy descendent en souterrain jusqu'à la Gare de Lille, sur un parcours de 840 mètres.



RENOVATION DES VOIES

Entre la gare de Lille et le Croisé-Laroche la voie du mongy a été rénovée selon une technique nouvelle permettant une meilleure adhérence de la voiture et un plus grand confort. Les rails sont désormais posés sur des traverses en béton et soudés l'un à l'autre sur une longueur de 500 mètres.

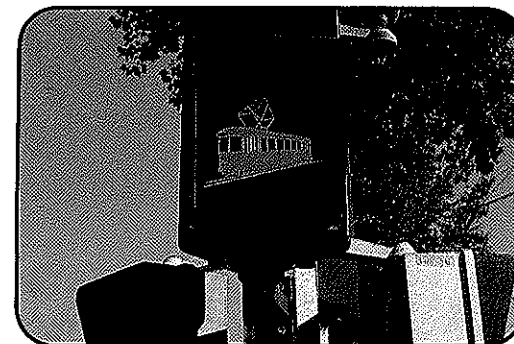


LILLE



GARES DE LILLE

La station "Gares", vaste pôle d'échanges, accueille quai à quai, en souterrain, le métro et le mongy qui sont reliés directement à la gare S.N.C.F., à la gare des autobus et à la gare routière des autocars interurbains, place des Buis-ses.



infrastructures

ONDE VERTE

Afin d'améliorer la vitesse commerciale du tramway, une priorité au carrefour par déclenchement du feu vert a été installée. Cette "onde verte" a été mise en place selon deux méthodes :

- sur la branche Croisé-Laroche - Tourcoing, à partir des relevés statistiques de temps de parcours et de stationnement, une onde verte permanente a été calculée, les conducteurs devant intercaler leur motrice dans cette onde et régler la vitesse de marche sur la coordination des feux.
- sur la ligne Lille - Roubaix, un système de détection électronique enregistre l'arrivée du tramway et lui donne le feu vert dans le carrefour.

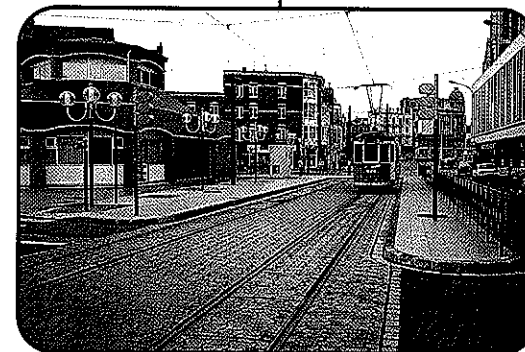


SITE PROPRE WATTINNE-FAIDHERBE-CARNOT

Au-delà du pont hydraulique, en direction du centre de Tourcoing, le mongy circule sur un site propre aménagé dans les rues Wattinne-Faidherbe-Carnot jusqu'à la gare routière.

GARE ROUTIERE DE TOURCOING

Les lignes de correspondance des autobus et tramways sont regroupées autour de la nouvelle gare routière dont le bâtiment, d'une conception architecturale l'intégrant à son environnement, a permis de rassembler autour du hall d'attente des voyageurs, le local d'exploitation de la COTRALI, le poste central de régulation et une cellule d'animation et d'information de la ville de Tourcoing.



TOURCOING



CARREFOUR PARIS-DOUAI-CAMBRAI

D'importants travaux de voirie et de signalisation ont modifié la configuration de ce carrefour afin d'améliorer les conditions de sécurité et de fluidité de la circulation en général, et de permettre, en particulier, un gain de temps au mongy dans le franchissement de la zone de feux.

AMENAGEMENT DU CENTRE VILLE

L'accès des véhicules de transports en commun à la Grand Place a été facilité par la réalisation du site propre autobus - tramway Boulevard du Général Leclerc et par l'intégration de la voie du mongy au secteur piétonnier de la Grande Rue.



ROUBAIX





exploitation

Le personnel du mongy

- son effectif

- Sous-inspecteurs 2
- Contrôleurs 18
- Conducteurs Hommes 59
- Conducteurs Femmes 21
- Personnel des Ateliers 54.

- sa formation

Le service "Mouvement" a organisé pour le personnel du tramway des séances de formation, afin de l'initier aux nouvelles techniques (radiotéléphones, onde verte, signalisation dans le tunnel de la Gare de Lille) et de parfaire ses relations avec les usagers (information sur les horaires et correspondances, contrôles...).



Les radiotéléphones

Les mongy sont dotés de radiotéléphone assurant une liaison directe avec le poste central de Marcq et les gares d'échanges.

Ce système garantit une meilleure sécurité du personnel et de la clientèle. Il permet d'intervenir plus rapidement en cas d'incident, de panne ou de perturbations.

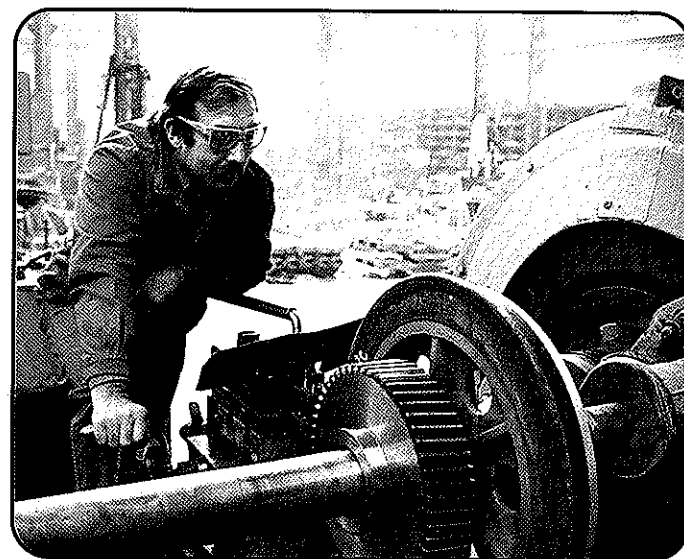
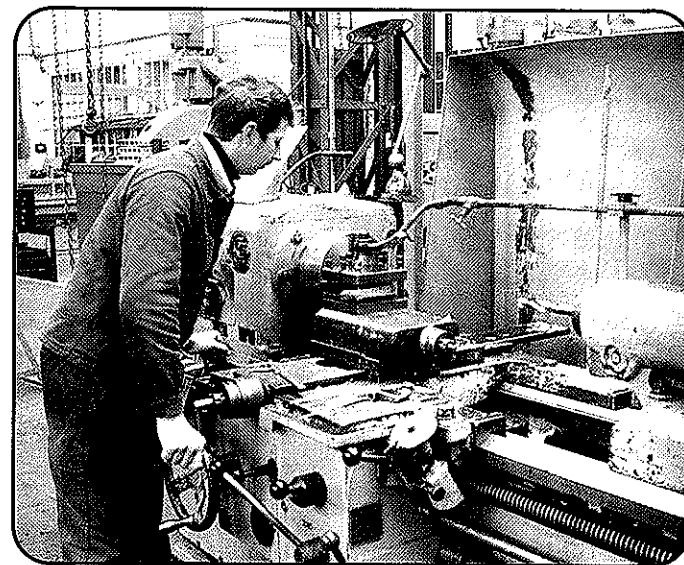
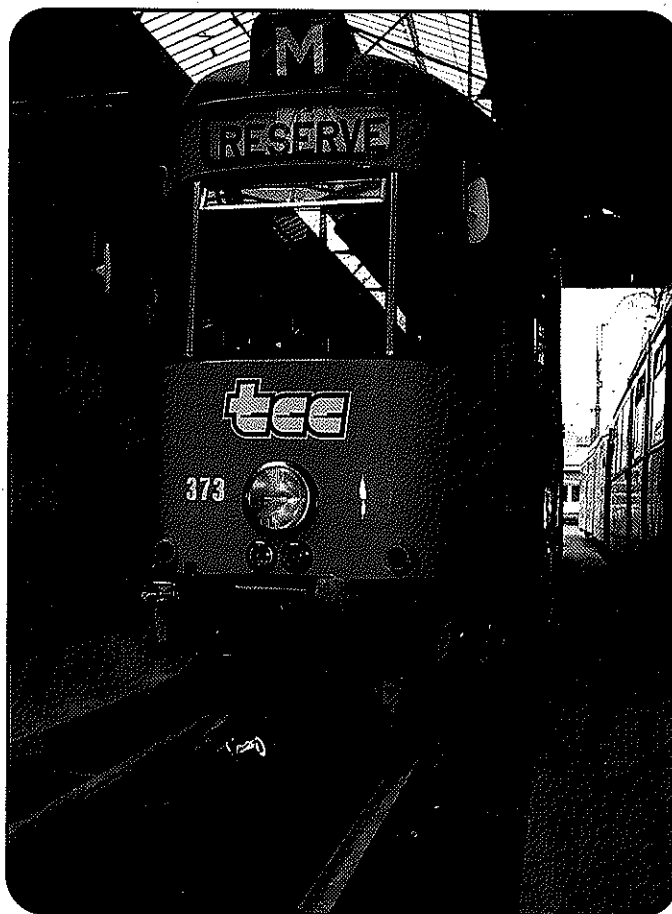


Les sous-stations

Afin de maintenir constante la vitesse commerciale du mongy, en régularisant l'alimentation électrique sur l'intégralité de son parcours, 2 sous-stations seront construites en 1983, l'une sur la branche de Tourcoing, l'autre sur la branche de Roubaix. Entièrement automatisées, elles seront gérées par un ordinateur installé au dépôt de Marcq.

L'aménagement des ateliers

L'atelier du dépôt de Marcq-en-Barœul a été, d'une part, aménagé pour mettre en action le programme de transformation en série des 24 motrices articulées, d'autre part, équipé de nouvelles machines-outils permettant leur entretien.



qualité du service offert

Tarification

La tarification des réseaux de transports urbains (métro, bus, mongy) est le fruit d'efforts antérieurs : déjà simplifiée en 1975 par l'harmonisation des longueurs des sections tarifaires, puis en 1978, par l'unification des titres de transports sur les deux réseaux, l'utilisation des transports urbains de la Communauté Urbaine de Lille a été facilitée par la nouvelle tarification mise en place en 1981, instaurant la correspondance gratuite entre autobus et mongy, et caractérisée, en outre, par la création d'un ticket horaire donnant droit à une heure de voyage, et d'une carte d'abonnement offrant des déplacements illimités pendant la période de validité.

A ce jour, les titres de transports sont également utilisables sur le métro, offrant ainsi à l'usager la gratuité des correspondances entre métro, bus et mongy.

Information et équipements des points d'arrêts

Des centres d'information sont ouverts, à Lille, Roubaix et Tourcoing où les hôtesses renseignent les usagers.

Un standard téléphonique "Allô TCC 98.50.50" permet d'obtenir tous les renseignements relatifs aux 3 modes de transports mongy, bus et métro.

Des documents d'information pour l'ensemble des transports urbains sont édités à l'intention du public (exemple : le guide du voyageur).

Le plan du réseau, les fiches horaires informatisées et autres éléments d'information sont affichés dans les cadres prévus à cet effet dans les abribus équipant les points d'arrêts du mongy.

La longueur des quais de ces points d'arrêts a été portée à 23 mètres afin de permettre la mise en service des motrices articulées.



aux usagers du mongy

Amplitude - Fréquence

Depuis le 16 mai, le mongy fonctionne de 5 h 30 à 0 h 30 sur la ligne Lille-Roubaix et de 5 h 15 à 0 h 10 sur la ligne Lille-Tourcoing.

La fréquence du tramway est la suivante :

	HEURES DE POINTE		HEURES CREUSES	
	Matin	Après-midi	Matin	Après-midi
LILLE - CROISE LAROCHE	3,5 mn	3,5 mn	6 mn	5 mn
CROISE LAROCHE-TOURCOING	7 mn	7 mn	12 mn	12 mn
CROISE LAROCHE-ROUBAIX	7 mn	7 mn	10 mn	10 mn

Les services de soirée sont assurés dans les conditions suivantes :

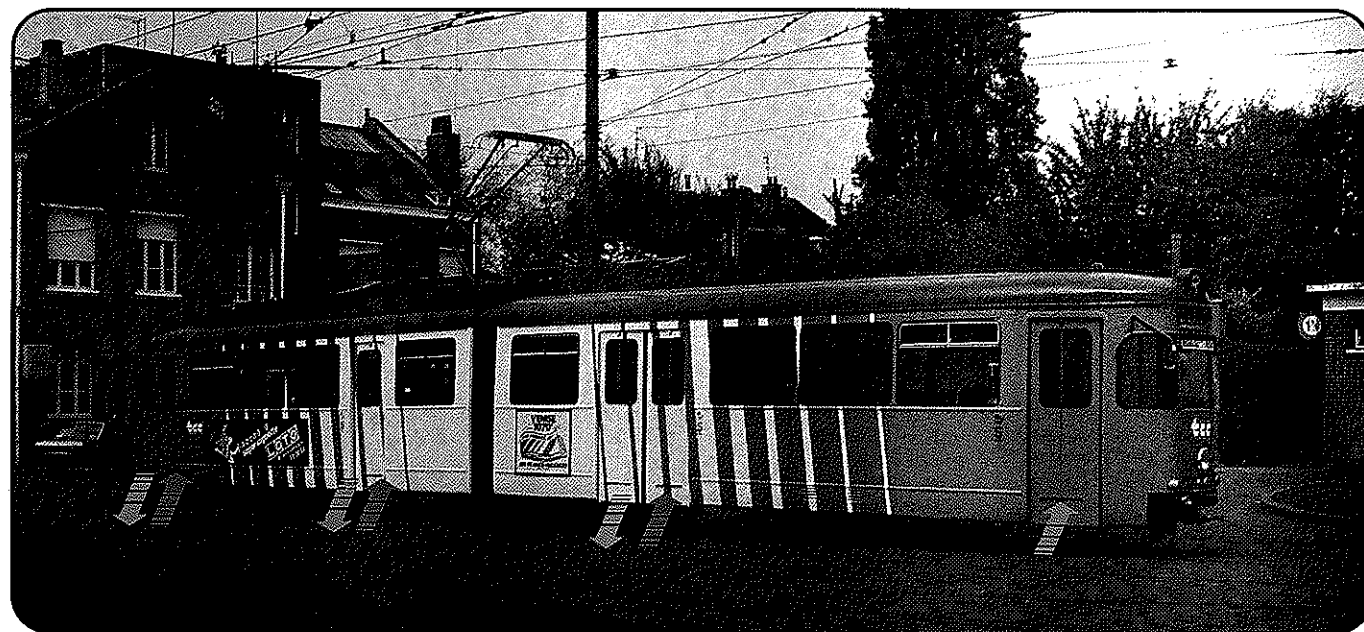
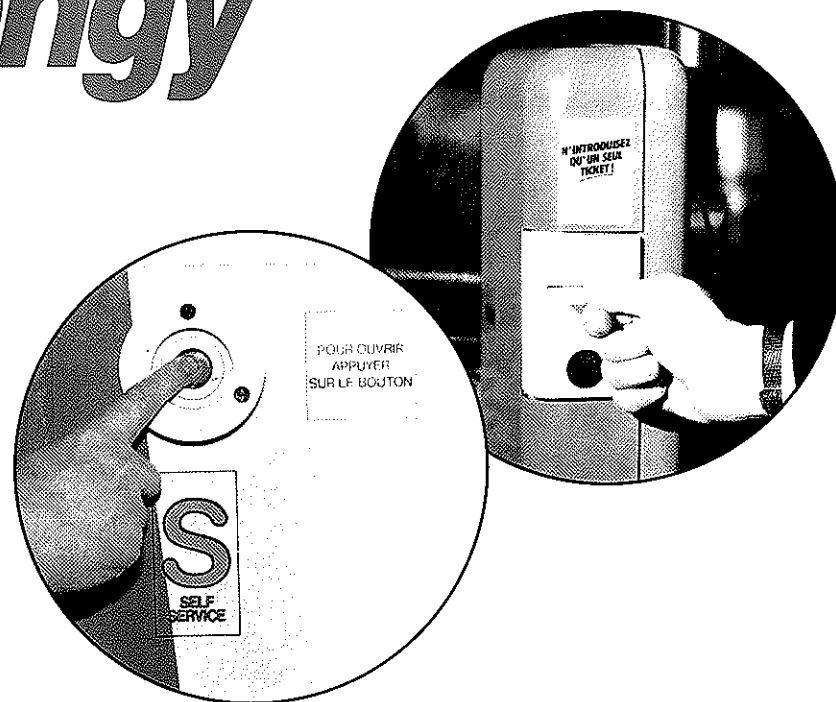
Départs	de Lille vers Roubaix	de Roubaix vers Lille
	22 h 30	22 h 30
	23 h 10	23 h 10
	23 h 50	23 h 50
Départs	de Lille vers Tourcoing	de Tourcoing vers Lille
	22 h 50	22 h 50
	23 h 30	23 h 30
	0 h 10	

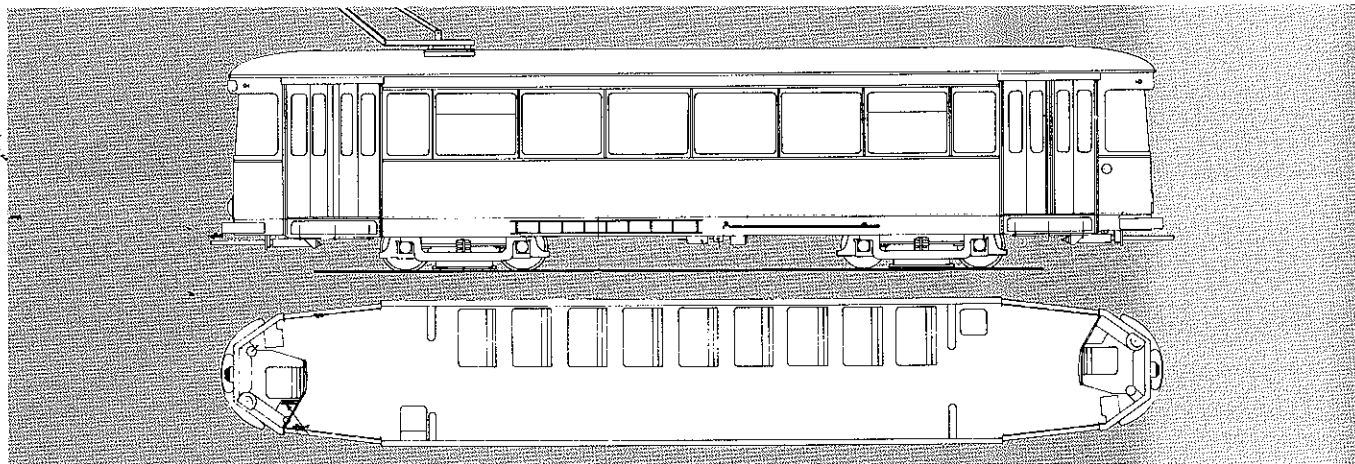
Longueur de la ligne: Lille "Gares" - Roubaix 11,6 km.
Lille "Gares" - Tourcoing 11,8 km.
Vitesse commerciale : 20 km/h en 1976, 26 km/h en 1983.
Kilomètres parcourus en 1982 : 1,5 million.
Voyageurs en 1982 : 6 millions.

Self-service

Avec la mise en place du self-service, les usagers commandent eux-mêmes l'ouverture des portes pour la montée et la descente.

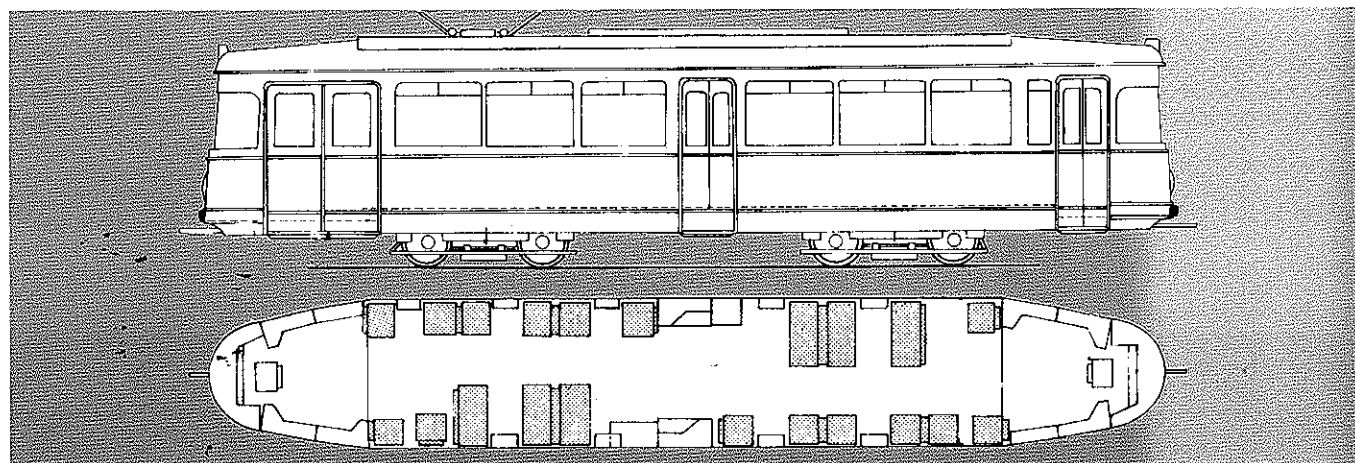
Des composteurs installés à chaque porte facilitent l'oblitération des tickets. Ces équipements permettent de réaliser un gain de temps appréciable pour les voyageurs et assurent une meilleure fluidité de la circulation intérieure du véhicule.





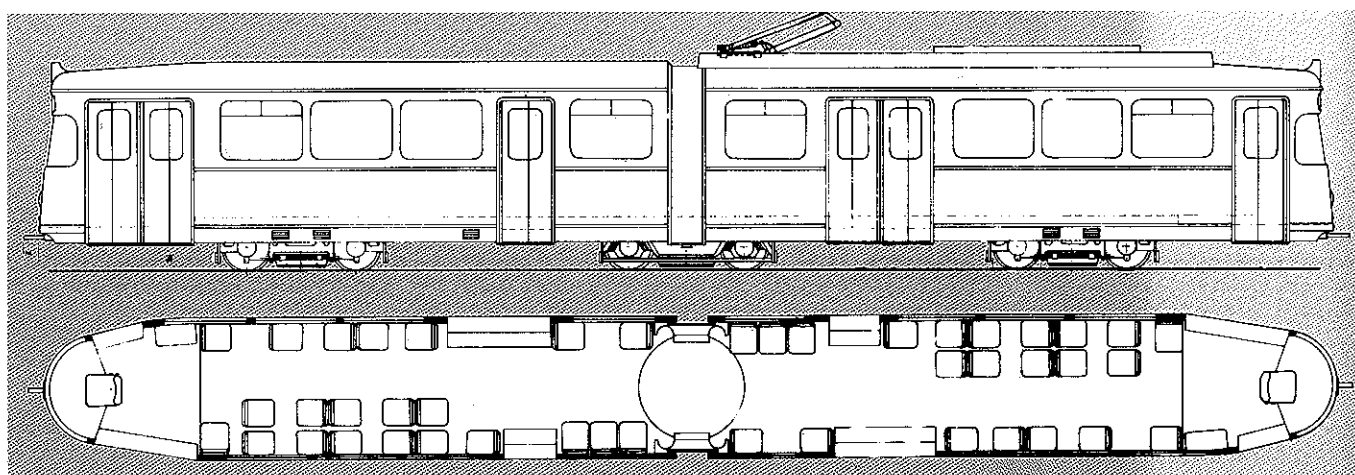
motrice type 500 : 15 voitures.

Dimensions : Longueur hors tout : 13,350 m
 Largeur : 2,100 m
 Hauteur : 3,170 m.
 Poids à vide : 17,2 tonnes.
 Nombre de portes : 2 latérales.
 Places : assises 25
 debout 69
 Total 94



motrice type 300 simple : 6 voitures.

Dimensions : Longueur : 14,290 m.
 Largeur : 2,200 m.
 Hauteur : 3,415 m.
 Poids à vide : 17 tonnes.
 Nombre de portes : 3 latérales.
 Places : assises 27
 debout 84
 Total 111



motrice type 300 articulées : 24 voitures.

Dimensions : Longueur : 20,600 m.
 Largeur : 2,200 m.
 Hauteur : 3,450 m.
 Poids à vide : 20,7 tonnes.
 4 portes latérales.
 Places : assises 44
 debout 117
 Total 161

le matériel

Aménagement des voitures

L'aménagement des motrices articulées acquises au réseau d'HERTEN a nécessité, outre les travaux de peinture extérieure, diverses transformations intérieures :

- construction d'un groupe convertisseur de charge consécutive au remplacement de l'éclairage incandescent d'origine par des rampes de tubes fluorescents noyés dans le plafond.
- révision de tous les câblages électriques.
- mise en place de nouveaux tableaux de bord.

- montage de sièges tissu.
- revêtement de moquette sur les panneaux latéraux et le plafond.
- réfection des planchers et mise en place de marches compteuses.
- etc...

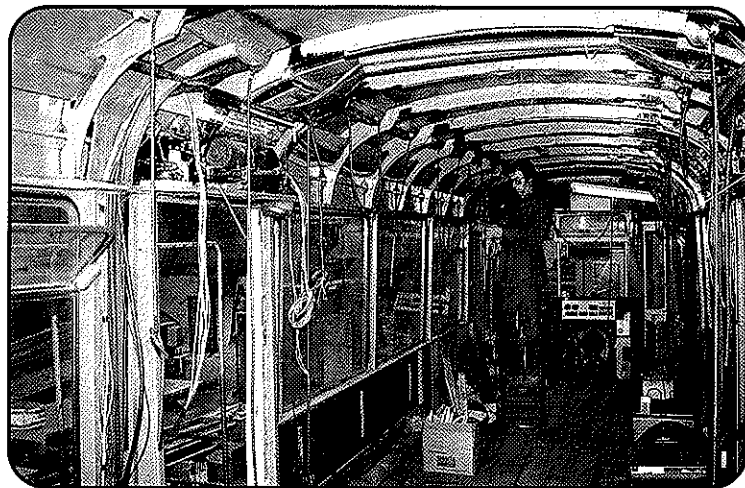
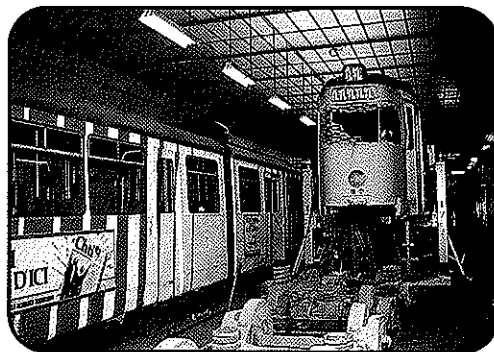


Image de marque

Le 1^{er} septembre 1982 était lancé le sigle commercial T.C.C. (Transports en Commun de la Communauté) en même temps qu'apparaissait une nouvelle image du réseau de transports urbains, concrétisée par la mise en peinture extérieure des véhicules selon un graphisme original : bandes diagonales d'inégales largeurs, alternant les couleurs rouge et blanc. Poursuivant son effort pour améliorer son image de marque auprès du public, les T.C.C. ont doté le personnel de contrôle et de conduite aussi bien du mongy que des bus, d'un nouvel uniforme, plus moderne et mieux adapté.

