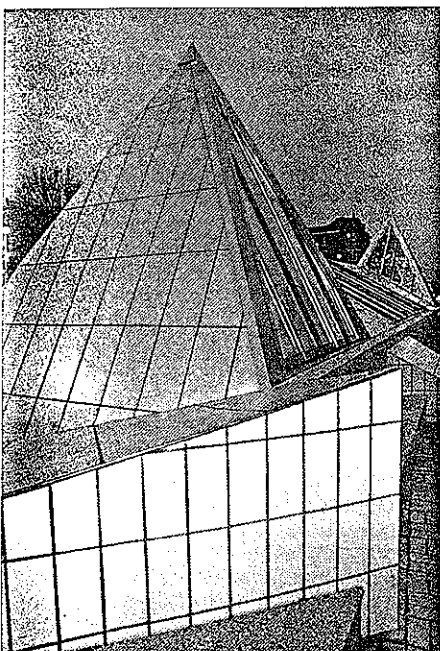


June / 1981
→ FK



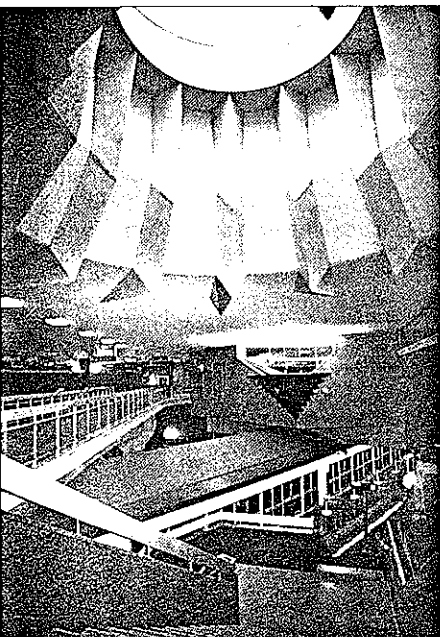
Le métro est accessible à tous



Station "Foire commerciale"

Ph. Immedia, Joly, Poteaux, Duah/CUDL

Station "Cormontaigne"



Le VAL de Lille ou le luxe à portée de tous

Après l'ouverture en 1983 de la ligne 1 du VAL (Véhicule Automatique Léger), la Communauté Urbaine De Lille vient de procéder à l'inauguration de la ligne 1 bis. Quinze ans après la décision prise par le Conseil de la Communauté d'implanter une structure de métro automatique, le réseau prend forme.

Comme dans beaucoup de grandes agglomérations françaises - la Communauté compte un million d'habitants - ou même étrangères, face au développement croissant des problèmes de circulation, le VAL apparaît comme une solution viable.

Chaque année, 30 millions de personnes empruntaient la ligne 1, ce qui dépassait déjà les prédictions de beaucoup. Avec la mise en service de la ligne 1 bis, les responsables pensent pouvoir atteindre 50 millions de passagers transportés chaque année. De fait, cet objectif est tout à fait réalisable car, avec deux stations communes (Gares et Porte des postes), des convergences sont attendues. Les 25 kms et les 34 stations font aujourd'hui de la CUDL (Communauté Urbaine De Lille) une métropole possédant un réseau de transports collectifs pleinement performant.

Les 18 stations de la nouvelle ligne ont été, de plus, très soignées. Chacune d'entre elles possède sa propre architecture, en relation le plus souvent avec son environnement. Sans publicité commerciale, la diversité est de mise dans les stations. Les matériaux sont de qualité; on espère ainsi éviter le vandalisme par le respect des usagers envers ce métro dont ils sont si fiers.

Ce sont principalement des architectes locaux qui ont travaillé sur le projet. A chaque fois, ils se sont adjoint des artistes qui ont donné une touche d'originalité.

Ces nouvelles stations, que l'on peut qualifier de luxueuses, n'entrent pourtant que pour 3 % dans le coût total de la ligne, estimé à trois milliards de francs. D'ailleurs, à la qualité architecturale des stations, il faut ajouter la qualité de l'infrastructure lorsque le réseau est aérien. Avec plus de 3.000 mètres de viaduc, il était important que la ligne soit bien implantée dans son environnement. Comme pour la ligne 1, le principe d'une poutre en caisson avec bandeaux latéraux a été retenu.

Sur le plan technique, le VAL est avant tout un métro complètement automatique. Il n'y a pas de personnel en station. Chaque rame est composée de deux voitures compactes dont la fréquence peut aller de une à six minutes. D'une capacité de 154 passagers - 208 en charge exceptionnelle

- ce sont près de 10.000 personnes qui, en heure de pointe, peuvent ainsi être transportées à la vitesse de près de 40 km/heure. Néanmoins, devant une extension prévisible de la fréquentation du réseau, les stations ont dès maintenant été prévues pour recevoir des rames doubles, de 52 mètres de long. Dans ce cas, la capacité horaire atteint 20.000 passagers par heure et par sens.

Sur les deux lignes 1 et 1 bis, ce sont donc 83 rames au total qui vont circuler. Leur conception est très en pointe, avec notamment six portes par voiture (ce qui facilite les flux de passagers en stations), une réalisation en alliage léger et le roulement en surpneumatique.

Naturellement, cette automatisation intégrale nécessite un contrôle absolu du fonctionnement du VAL. Les impératifs de sécurité ont conduit à des règles très strictes. Le dispositif de conduite automatique permet d'assurer les fonctions d'anti-collision et de contrôle de la vitesse maximale, le pilotage des rames et la régulation du trafic et des intervalles. Pour mieux gérer tous ces mouvements, un nouveau PCC (Poste de contrôle et de commande) vient d'être installé : «Gares». Il regroupe en un seul lieu le contrôle des lignes 1 et 1 bis. Au centre du réseau, il sera à même de gérer la future ligne 2 qui devrait voir le jour dans les années qui viennent. Il bénéficie, bien sûr, par rapport à son prédécesseur, des importants progrès réalisés dans le domaine de l'informatique et des transmissions. Des écrans vidéo permettent de visualiser, grâce aux deux cents caméras implantées, les zones publiques des stations.

On le constate, la ligne 1 bis du VAL par sa capacité d'innovation et d'attraction, va sensiblement modifier l'organisation des transports collectifs dans la Communauté Urbaine De Lille. La société TCC, qui coordonne l'ensemble des modes de transports (bus, tramway, métro), est, depuis le 1er janvier 1989, chargée d'en assurer l'exploitation. Ainsi, les réseaux d'autobus et d'autocars vont être restructurés pour augmenter les possibilités de liaisons et ainsi diminuer les temps de parcours. Le VAL, en dehors du formidable impact qu'il va avoir sur la vie quotidienne des habitants, va être, aux yeux de l'extérieur, un outil précieux pour la promotion de l'agglomération.

Dominique Masson