

Michel PLAGNOL
Compagnie du Métro de Lille

Les premiers pas du métro de Lille

PREMIÈRES HEURES, PREMIÈRES CONCLUSIONS

Le 16 mai 1983 est une date qui marquera l'histoire des transports collectifs urbains : pour la première fois, un métro totalement automatique a été mis en service commercial.

Dès le premier jour, ce démarrage fut assuré suivant les conditions nominales : sans conducteur, ni personnel à bord des rames.

Le premier tronçon de la ligne

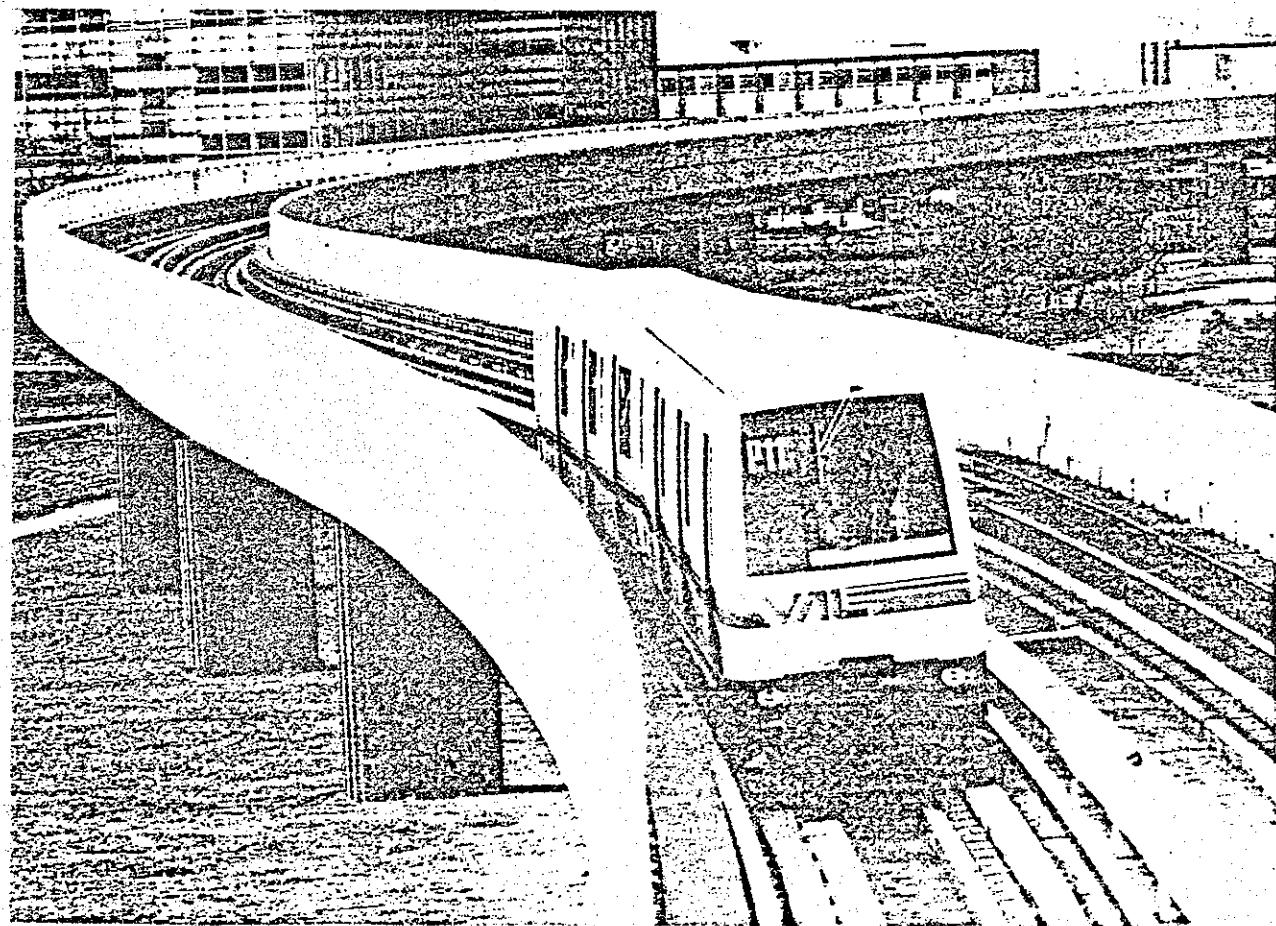
n° 1 du Métro de Lille a une longueur de 9,5 km et comporte 13 stations. L'année prochaine, en mai 1984, la totalité de cette première ligne sera en service et possédera alors 18 stations sur une distance de 13,5 km.

Après les deux premiers mois d'exploitation, on peut essayer de tirer quelques enseignements de ces débuts.

En tout premier lieu, il s'est confirmé d'une façon absolue que l'absence de conducteur ou de personnel à bord des rames ne constituait pas un élément engendrant une crainte ou une réticence quelconque de la part des voyageurs. Il

s'agit d'un point de vue tout à fait général et partagé par tous quel que soit l'âge ou le sexe : à notre époque, chacun fait confiance à la technique qui n'inspire plus d'angoisse ; beaucoup perçoivent même que leur sécurité est mieux garantie au moyen d'automatismes que par l'action de l'homme qui présentera toujours un risque d'erreur. Cette adaptation si facile du public à un système de transport entièrement automatique est un point majeur car bien des « spécialistes », pendant de nombreuses années, affirmèrent qu'il y aurait là au contraire une difficulté probablement insurmontable : comme quoi il se confirme une fois de plus que « nul n'est prophète dans son pays » !

1983 : Le système VAL est ouvert au public sur la ligne n° 1 du Métro de Lille.

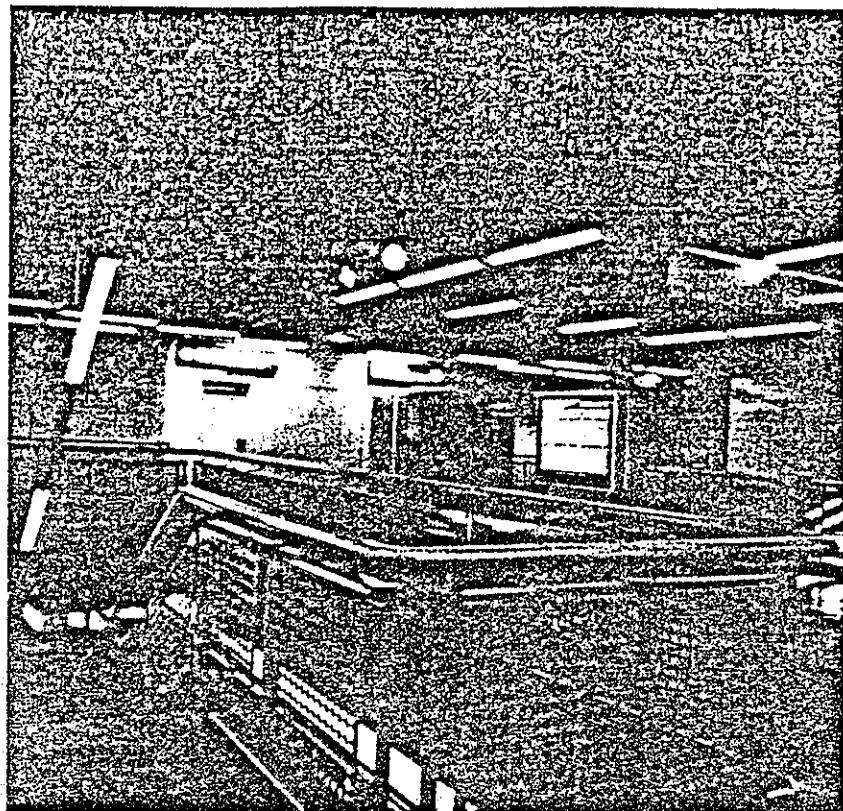


Un deuxième point très important a été le succès remporté par ce tout nouveau métro auprès des habitants de la Communauté Urbaine de Lille. En effet, les prévisions concernant les débuts ont été nettement dépassées : plus de 2 millions de voyageurs au cours des deux premiers mois d'exploitation ; c'est beaucoup, compte tenu du nombre d'habitants concernés par la première partie de la ligne n° 1 et de la période de l'année.

Il est probable que ce succès est dû à de nombreux facteurs, tels que : la nouveauté et l'attrait du système, les gains de temps obtenus très significatifs pour de nombreux voyageurs, etc. Mais il est certain aussi que la conception architecturale et la décoration des stations ont considérablement participé à ce succès. En effet, pour beaucoup de gens, le mot « métro » évoque un univers triste et sale quoique utile, un mal nécessaire en quelque sorte (métro, boulot, dodo). La démarche adoptée par la Communauté Urbaine de Lille lors de la conception et de la construction des ouvrages a été résolument orientée à l'encontre de cette opinion trop répandue et caricaturale.

Chacune des stations du métro de Lille a son style, son caractère et une décoration qui lui est propre. Certaines sont même des réussites de l'architecture contemporaine qui sont et seront longtemps citées en exemple. Ceci étant, ces stations constituent des cadres de vie agréables à voir et à vivre ; il leur faudra peu de temps pour acquérir une âme et devenir des lieux attractifs où l'on se rencontre et non pas seulement des endroits où l'on ne fait que passer (souvent le plus vite possible).

Métro de Lille, station « Caulier ». Ascenseur RCS. Édicule reliant directement les quais du métro au marché de Fives



Enfin un troisième point à l'issue des deux premiers mois d'exploitation et pas des moindres : le démarrage du métro de Lille fut un « sans faute ». Tout a bien marché ou plutôt roulé, dès le premier jour : preuve que le système est bien au point et que toutes les performances annoncées sont bien respectées. Ceci étant, il faut reconnaître aussi que la chance a été aussi du bon côté.

Il faut d'ailleurs signaler que l'organisation et la structure du système permirent de régler facilement les quelques incidents d'exploitation de cette première période : en effet, les moyens très importants dont dispose le poste de contrôle et de commande permettent d'agir et de reconfigurer les moyens très rapidement sans dégrader la disponibilité et la qualité du service offert.

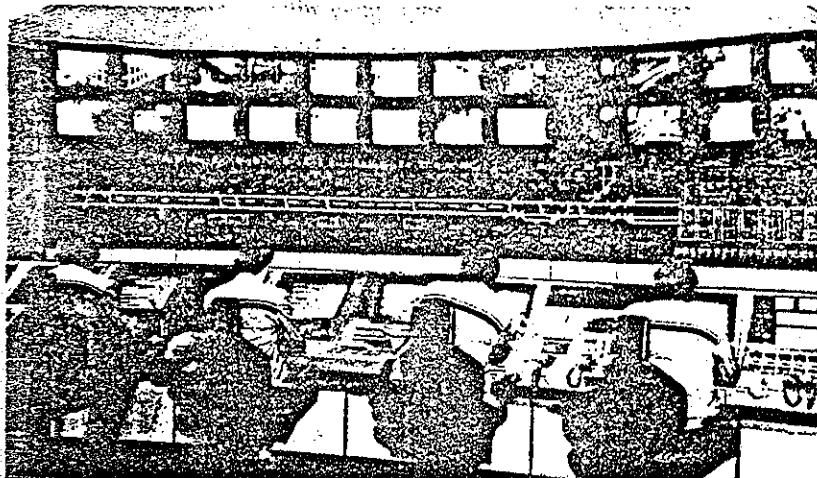
De façon générale, l'adaptation du public à l'emploi d'un tel mode de transport n'a posé aucun problème sérieux. En particulier, on pouvait craindre quelques difficultés au niveau des portes des quais donnant accès aux rames ainsi que du fait des temps d'arrêt programmés à des valeurs fixes. En fait, il n'en fut rien et les voyageurs s'adaptèrent facilement aux particularités correspondantes.

AUTOMATIQUE MAIS PAS DESHUMANISÉ

Cela peut paraître paradoxal, mais pour qu'un métro totalement automatisé fonctionne, il faut des hommes dont le rôle est essentiel.

En fait, les automatismes du Métro de Lille n'ont pas pour objet de supprimer le personnel, mais ils permettent d'offrir, avec les mêmes moyens, un niveau et une qualité de service bien supérieurs. La Compagnie du Métro de Lille a pour mission d'assurer l'exploitation du Métro de la Communauté Urbaine de Lille, ainsi que l'entretien et la maintenance de l'ensemble des équipements, matériels et installations le constituant.

Il est utile de rappeler que, lorsque le système VAL a été retenu, la Communauté Urbaine de Lille (CUDL) a souhaité que le constructeur s'engage à exploiter le Métro pendant au moins 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 CUDL une garantie complémentaire très importante.



Le Poste de commandes Centralisées du métro

Le Métro de Lille représente une nouvelle génération de système de transport collectif auquel correspond un personnel d'exploitation, dégagé des tâches de conduite et de bien d'autres contraintes, complètement nouveau et différent de par la nature de son travail et son mode d'organisation. Les facilités et les moyens techniques dont il dispose lui permettent d'appréhender le système en fonctionnement de façon globale et d'être beaucoup plus disponible auprès des voyageurs. C'est pourquoi le Métro de Lille, totalement automatisé, loin de nous projeter dans un monde futuriste robotisé et caricatural, constitue un nouveau mode de transport collectif plus performant et plus « humain ».

LES FONCTIONS DU PERSONNEL D'EXPLOITATION

Les équipes d'exploitation sont réparties en ligne et au poste de contrôle et de commande (PCC).

Les fonctions les plus importantes et indispensables à l'exploitation sont assurées au PCC, où sont centralisées un très grand nombre d'informations (8 000 environ mises à jour en temps réel) et d'où il est possible d'agir sur le système au moyen de télécommandes (2 000 environ).

Le chef PCC est responsable de l'exploitation pendant qu'il est en poste et encadre l'ensemble des équipes en ligne et au PCC.

Au PCC, les agents techniques d'opération ont un rôle primordial

car ils doivent surveiller le système et agir afin d'en modifier l'état (ajouter ou enlever des rames, ouvrir et fermer les stations, mettre en ou hors service les équipements dans les stations, etc.) ou apporter des actions correctrices en cas de panne. Pour ce, ils disposent de moyens techniques informatisés très importants.

En ligne, des équipes sont réparties 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 PCC. De plus ce personnel est chargé d'informer et d'aider le public. En outre, certaines équipes sont plus particulièrement chargées de l'accueil des voyageurs et du contrôle des titres.

Hormis les fonctions spécifiques de l'exploitation, une caractéristique importante du Métro de Lille est due au fait qu'il comporte un très grand nombre d'équipements techniques présentant une variété considérable : matériel roulant, équipements mécaniques, pneumatiques, distribution de l'énergie, automatismes électroniques, équipements informatiques, etc.

La qualité du service offert dépend donc du bon fonctionnement de l'ensemble de ces matériels, les plus importants d'entre eux étant cependant doublés. Aussi, des équipes techniques assurent l'entretien et la remise en état de tous ces équipements et sont organisées afin que le délai d'intervention soit très court en cas d'incident technique. Tout le personnel est spécialisé et a reçu une formation complémentaire, spécifique au système VAL et à ses caractéristiques d'emploi.

QUALITÉ ET SÉCURITÉ

Pour le public, le Métro de Lille offre de nombreux avantages qualitatifs :

- fréquence élevée des rames aux heures de pointe mais aussi aux heures creuses, réduisant ainsi les temps d'attente. En effet, l'absence de conducteur permet de conserver une fréquence élevée aux heures creuses sans augmenter cependant les coûts d'exploitation ;
- performances élevées (accélération, vitesse) permettant de diminuer les temps de déplacement ;
- très grande souplesse d'exploitation permettant, par exemple, d'adapter immédiatement le nombre de rames en ligne en fonction des besoins du moment ;
- confort caractérisé par le nombre de places assises, l'accès des stations facile pour tous (escaliers mécaniques, ascenseurs pour les handicapés et les personnes âgées) ;

Métro de Lille, station « Cité scientifique ». Ascenseur RCS



- relation avec le personnel d'exploitation de meilleure qualité, du fait de sa plus grande disponibilité et de sa qualification d'une part, et des très importants moyens de communication disponibles d'autre part.

Par ailleurs, l'organisation mise en place, la conception des stations et du système offrent une sécurité accrue :

- il a déjà été largement démontré que la plupart des accidents dans tous les domaines et les métros en particulier, ont pour origine une erreur ou une défaillance humaine. L'automatisme intégral du VAL permet de réduire considérablement tous les risques d'accidents. En effet, tous les circuits de pilotage automatique ont été étudiés en « sécurité intrinsèque », c'est-à-dire que tout type de panne ou de défaut affectant ces circuits provoque l'arrêt du train concerné et de ceux qui suivent. De plus, ces équipements sont doublés et le PCC peut commander le basculement sur celui qui est en bon état afin de redémarrer immédiatement en toute sécurité ;

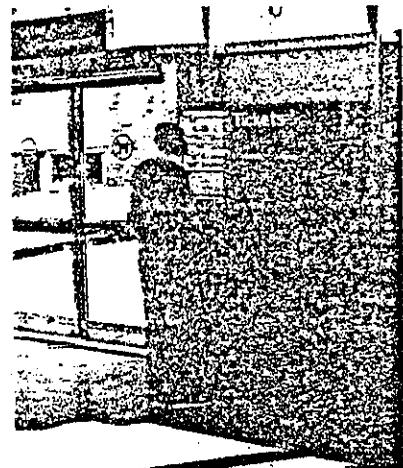
- sur chaque quai, une cloison vitrée comportant des portes assure une séparation totale entre le quai et les voies. Les portes ne s'ouvrent automatiquement que lorsqu'une rame est arrivée en station. Aucune chute sur la voie n'est donc possible, volontairement ou non ;

- les stations, de par leur architecture et leur conception, ne constituent pas un terrain propice à diverses formes d'exactions : absence de couloirs, décors variés et ambiance agréable en sont les principales qualités ;

- le réseau d'interphonie, de sonorisation et de surveillance télévision est aussi un élément très important concourant à la sécurité des personnes ;

- une brigade de Police spécialisée a été mise en place dans l'enceinte du métro, pour assurer le maintien de l'ordre. Ces policiers disposent de leur propre système de communication radio couvrant la totalité des stations et des tunnels ; le PCC peut faire appel à eux immédiatement.

Ainsi la qualité du service offert au public et la sécurité des personnes sont-elles notablement améliorées par les automatismes, les moyens de communication et l'organisation mise en œuvre.



UNE NOUVELLE GÉNÉRATION

Beaucoup estiment que le Métro de la Communauté Urbaine de Lille est une grande première technique. On peut penser qu'au-delà des performances et de la technique un tel système a de nombreuses incidences au plan humain.

En effet, le personnel d'exploitation doit nécessairement être techniquement qualifié pour utiliser des moyens sophistiqués qui lui permettent d'avoir une perception générale de l'ensemble du système et de ses utilisateurs. Ce personnel peut alors travailler et aborder les problèmes à un niveau différent de celui par exemple du conducteur dans un métro traditionnel, du fait de l'importance des données et des moyens dont il dispose. Il a une



autre vision et peut alors assumer une responsabilité réelle d'une nature autre et d'une richesse supérieure à ce qui était possible antérieurement. Cette nouvelle responsabilité conduit à une nouvelle approche vis-à-vis des voyageurs : l'homme est libéré des aspects aliénants que comportait son travail au profit d'une plus grande disponibilité et d'une meilleure perception de sa fonction dans le cadre d'un service public utile à des milliers d'autres hommes.

De même, le public est aussi sensible à cette évolution : le Métro de Lille ne devrait pas être un mal nécessaire mais un moyen et un site agréable et commode, pour mieux vivre et profiter de sa ville.

Tout progrès technique important a une incidence sur les hommes qui est souvent insoupçonnée et toujours sous-estimée.

Le Métro de la Communauté Urbaine de Lille, nouvelle génération de système en matière de transports, porte en lui deux nouvelles générations au plan humain : des hommes et des femmes nouveaux au service d'un métro automatique et un nouveau public qui exige un transport collectif digne de notre époque.

