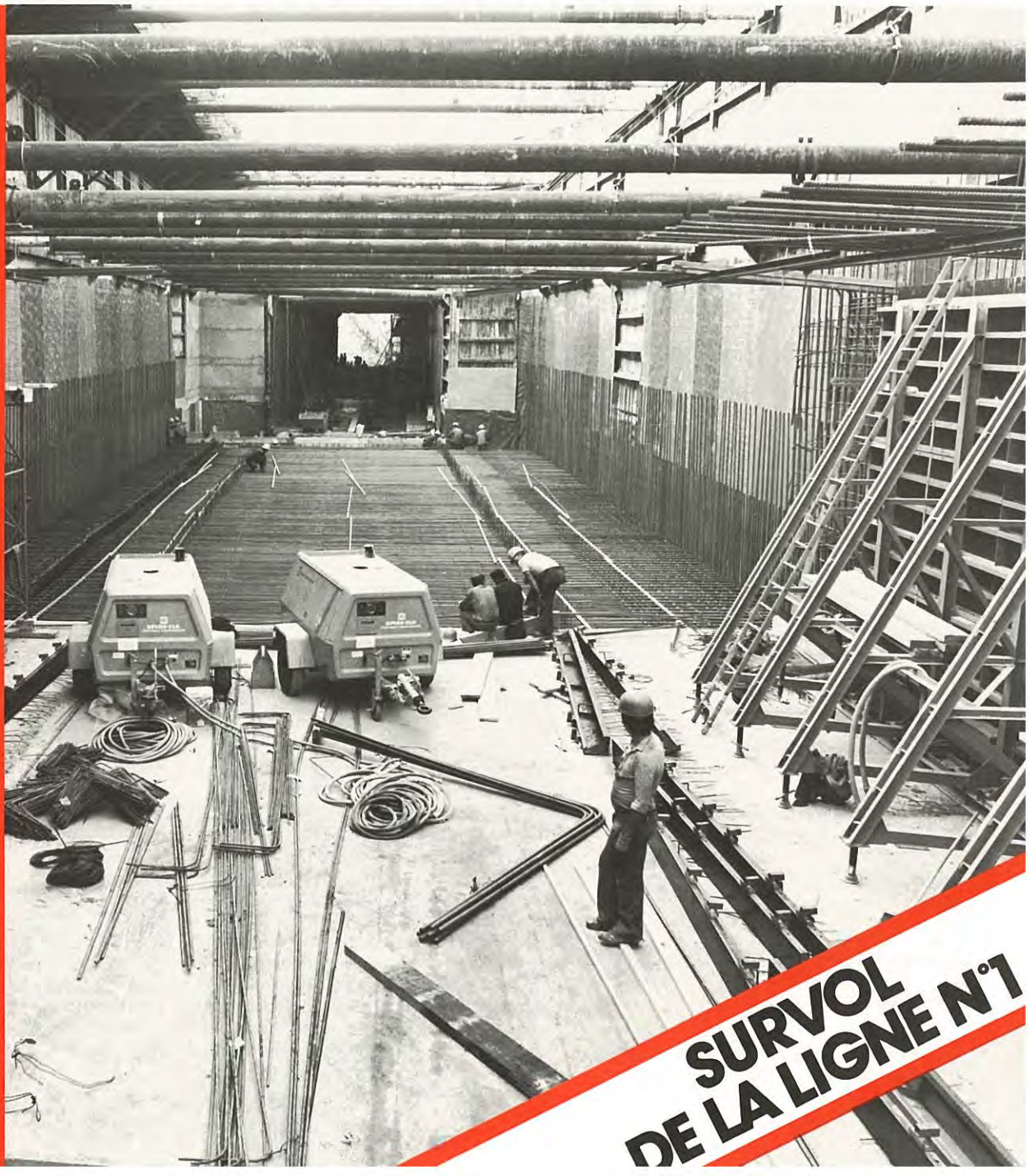
en direct du métro

COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE



SURVOL DE LA LIGNE N°1

N° 4
octobre 1979

1er septembre 1979

Présentation à la presse de la première rame montée sur vérins

PREMIER TOUR DE ROUE POUR LE METRO DE LILLE

La première rame de deux voitures conçue pour le métro de la Communauté Urbaine de Lille a été livrée le 24 Juillet 1979.
Ces deux voitures ont été construites sous la maîtrise d'ouvrage déléguée de l'EPALE par le groupement de MATRA et de ses coopérants : T.C.O. (Traction CEM Oerlikon), C.I.M.T. (Compagnie Industrielle de Matériel de Transport). Leur assemblage a été réalisé à l'usine C.I.M.T. de Valenciennes.
Tête de série de la commande globale, cette livraison est l'aboutissement de la première partie du programme de réalisation du métro de Lille, démarrée le 21 Avril 1977 avec la signature des marchés. 29 mois auront donc été nécessaires pour conduire les études, commander les approvisionnements, monter les matériels et mener en usine les premiers essais.

Voiture pilote et voiture traction

Les deux voitures de cette première rame ne sont pas identiques : la voiture pilote sera équipée de l'ensemble des matériels nécessaires au pilotage automatique du métro. La voiture traction comporte déjà les éléments indispensables aux variations de la vitesse en circulation. Chacune de ces voitures possède deux moteurs de 120 kW, fabriqués par T.C.O.

26 mois de tests

Les essais de cette première rame ont commencé au garage atelier de Villeneuve d'Ascq dès le 31 Juillet 1979 et ont occupé tout le mois d'Août. Ils ont permis de vérifier le bon fonctionnement des différents équipements : éclairage, ventilation, système de traction, et se sont poursuivis avec le premier tour de roue, le passage d'un aiguillage et des vérifications de freinage et de traction à pleine puissance. Le pilotage automatique du métro sera testé pendant plusieurs mois sur la voie d'essais aménagée à proximité du garage atelier. Ce ne sont pas seulement les rames qui sont vérifiées et testées, mais aussi tout le matériel d'équipement de voie et d'entretien des véhicules. Ce matériel (vérins de levage, baie de test des moteurs, outillage de l'atelier) sera utilisé par la société d'exploitation pour la maintenance des 38 rames VAL du métro de LILLE.

Confort et sécurité

Les essais et vérifications du matériel du métro dureront jusqu'à la mise en exploitation commerciale du premier tronçon de la ligne n° 1. Tous les dispositifs nouveaux, caractéristiques du système de transport VAL auront donc été longuement testés et mis au point pour garantir aux voyageurs confort et sécurité. Les dates d'ouverture de la ligne n° 1 sont les suivantes :
- Mars 1983, de "4 Cantons" à "République".
- Septembre 1983, de "4 Cantons" à "C.H.R.".
- A partir d'Octobre 1981, la ligne pourra fonctionner de la station "4 Cantons" à la station "Hôtel de Ville" de Villeneuve d'Ascq (voir à ce sujet : En direct du métro n° 1).

La livraison de la première rame a été suivie d'une présentation à la presse : M. Arthur NOTEBART, Président de la Communauté Urbaine de LILLE, y a souligné le rôle joué par les entreprises MATRA, T.C.O. et C.I.M.T. dans cette réalisation, qui intéresse toute la région lilloise pour les transports en commun et possède de plus d'évidents atouts à l'exportation.

15 octobre 1979

LE METRO DE LILLE ACCUEILLE MONSIEUR JOEL LE THEULE

Présentation du programme du métro

Visite du garage atelier

Travaux de creusement du tunnel à Fives

Monsieur J. LE THEULE, Ministre des Transports, a visité le chantier du métro de LILLE le 15 octobre 1979 dans la matinée.
Accueilli au garage à VILLENEUVE D'ASCQ par Monsieur le Président NOTEBART et Monsieur DASSONVILLE, Vice-Président, Monsieur PARAF, Préfet de Région, Monsieur LE THEULE était accompagné de Monsieur DOBIAS, Directeur Adjoint des Transports terrestres.

Outre les services participant directement à la construction du métro, COMMUNAUTE URBAINE DE LILLE, ETABLISSEMENT PUBLIC D'AMENAGEMENT DE LA VILLE NOUVELLE DE LILLE-EST, SOFRETU, COMELI, assistaient également à cette visite les directeurs généraux des entreprises constructrices :
M. LAGARDERE pour MATRA
M. ALLEMAN pour Traction C.E.M. Oerlikon (T.C.O.)
M. COLIN, pour Compagnie Industrielle des Matériels de Transport (C.I.M.T.)

Les deux premières rames de présérie livrées les 24 juillet et 12 octobre 1979 ont été présentées au garage atelier, à poste fixe pour l'une et en fonctionnement sur les voies pour l'autre.

Au cours de cette visite du garage atelier, ont été rappelés au Ministre des Transports les éléments caractéristiques du système VAL retenu pour le Métro de LILLE

Les visiteurs ont pu ensuite découvrir l'importance des différents chantiers du métro sur l'agglomération lilloise. Le groupe a suivi le tracé du viaduc et des travaux de tranchée dans la Ville Nouvelle, à travers la Cité scientifique, les quartiers du Triolo, de l'Hôtel de Ville et du Pont de Bois.
Ont été présentés ensuite trois chantiers ponctuels :

- les travaux de la station "HELLEMMES"
- le creusement du tunnel à FIVES
- les aménagements de la station "GARES"

M. LEBLANC, Directeur Régional de la SNCF a présenté les projets de sa société concernant les aménagements de la gare de voyageurs dont la mise en service coïncidera avec celle du métro.

M. LAGARDERE a renouvelé au Président de la Communauté les engagements de sa société pour un complet succès de cette réalisation et a signalé l'intérêt des villes étrangères pour le système VAL retenu à LILLE.
M. le Président NOTEBART a reçu tous apaisements quant à l'octroi des subventions de l'Etat permettant la réalisation des travaux en continuité jusqu'à C.H.R.
M. LE THEULE a regagné PARIS en fin de matinée, satisfait des résultats constatés.

EN DIRECT DU METRO
N° 4. OCTOBRE 1979

P. 2 : Premier tour de roue
P. 3 : Visite de Monsieur Joël Le Theule
P. 4.5 : Plan de la ligne
P. 6.7.8.9.10.11: Survol de la ligne n° 1
P. 12 : Informations

Directeur de la publication : Michel Colot.

Comité de publication :
M. Ficheur, B. Guilleminot, A. Laleine, P. Obry, G. Vasseur, assistés de F. Chopy, G. Crouet.

Responsable de la rédaction : Michel Ficheur, assisté de G. Simonet.

Mise en page : Annick Hallart.

Photos : Gérard Leclercq, Paul Walet, Phot'R, Matra.

Diffusion : F. Déon.

Secrétariat de rédaction : R. Roussel.

Publié pour le compte de la Communauté Urbaine de Lille par l'EPALE, Service Métro, rue Van Gogh, 59650 Villeneuve-d'Ascq.

Commission paritaire N° 1365 AD
Imprimé par d'Haussy, Tourcoing
Dépôt légal 2e trimestre 1979.

Reproduction libre.

Couverture : Chantier de la station "Hellemmes"

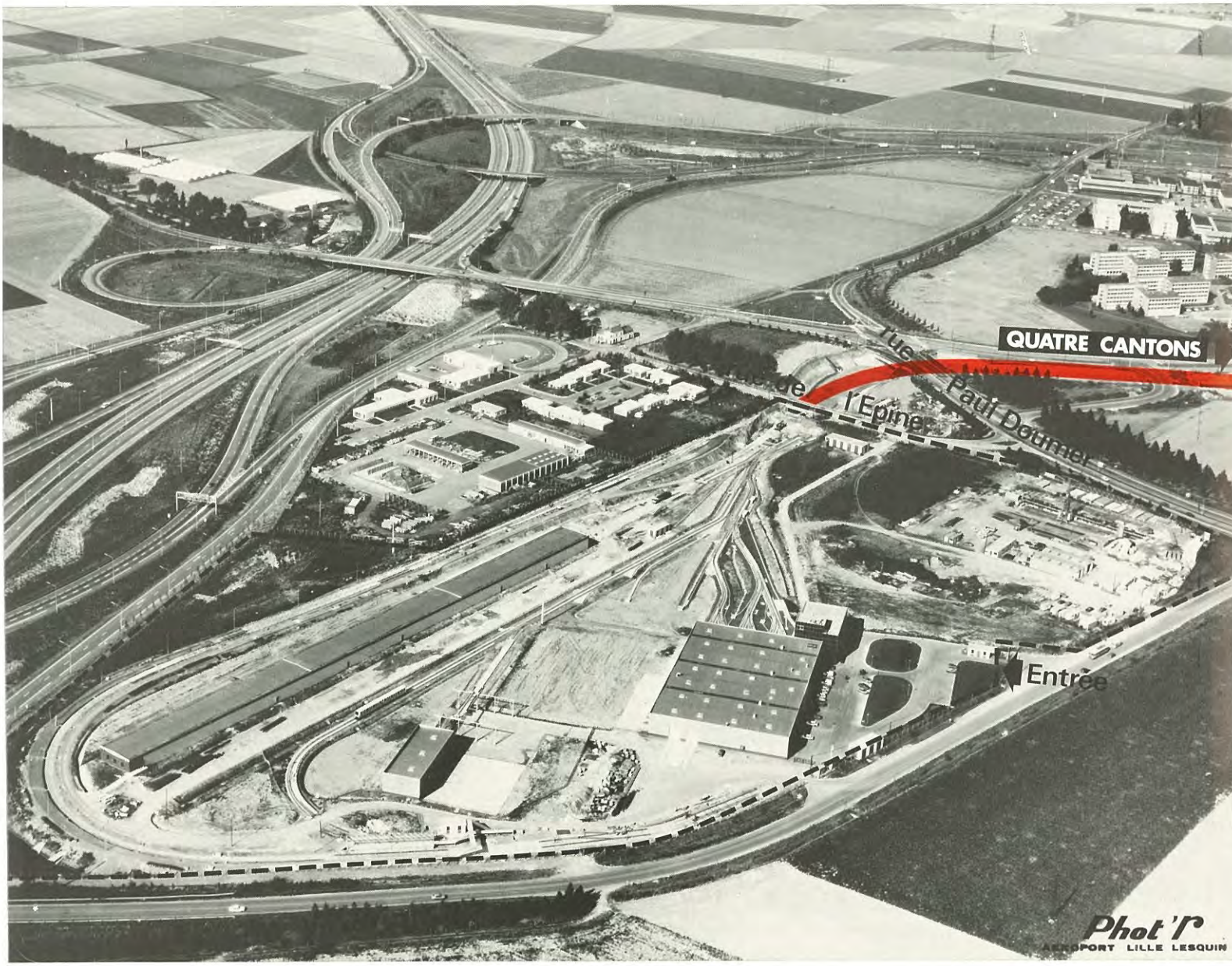
METRO DE LILLE

Plan de la ligne nº 1

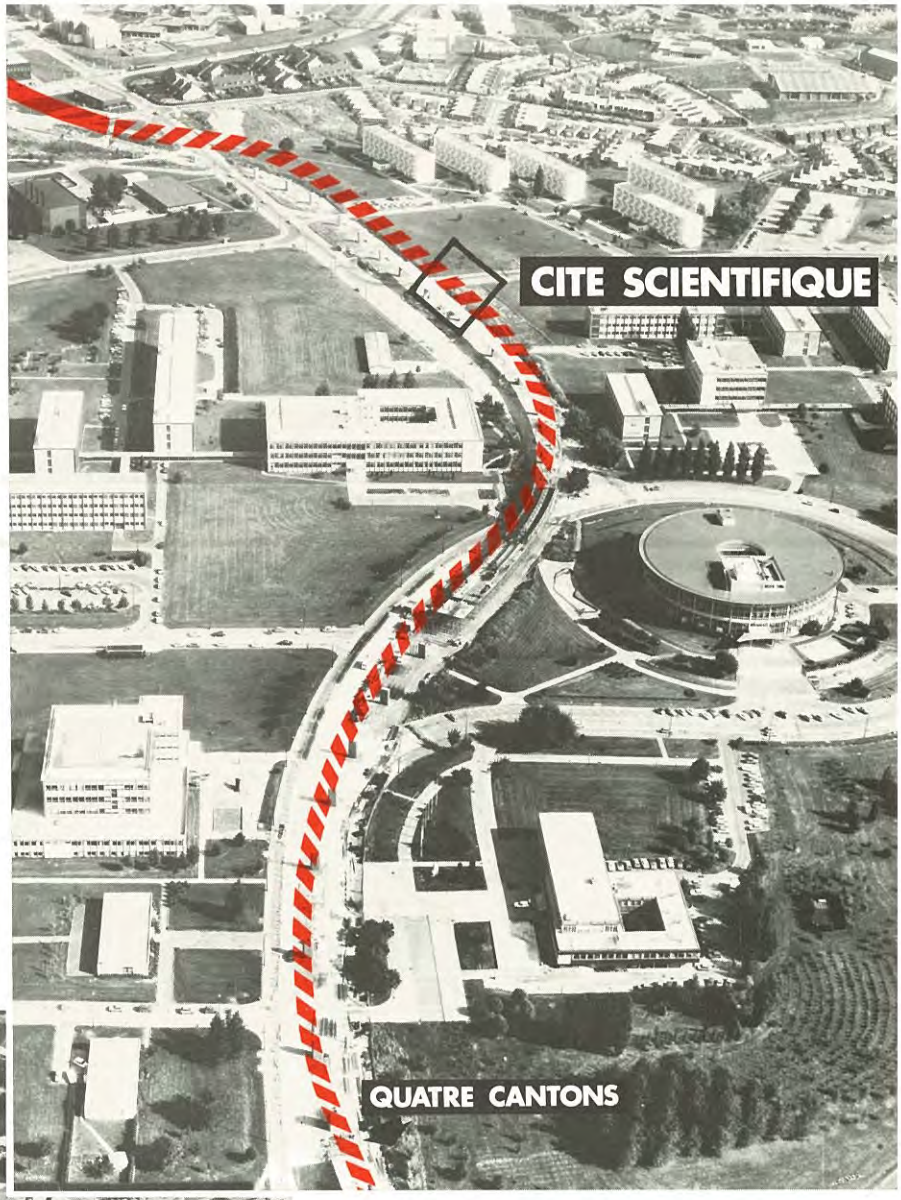
0m
500m
1000m
MONS-en-BARŒUL
VILLENEUVE D'ASCQ
FIVES
MARBRERIE
HELLEMMES
LEZENNES
PONT DE BOIS
HOTEL DE VILLE
TRIOLO
CITE SCIENTIFIQUE
QUATRE CANTONS
LEZENNES
r. Pierre Legrand
r. Roger Salengro
av. J. Perrin
av. Poincaré
STADIUM NORD
PARC
ENSEMBLE LITTERAIRE ET JURIDIQUE
CITE SCIENTIFIQUE

SURVOL DES TRAVAUX DE LA LIGNE N° 1

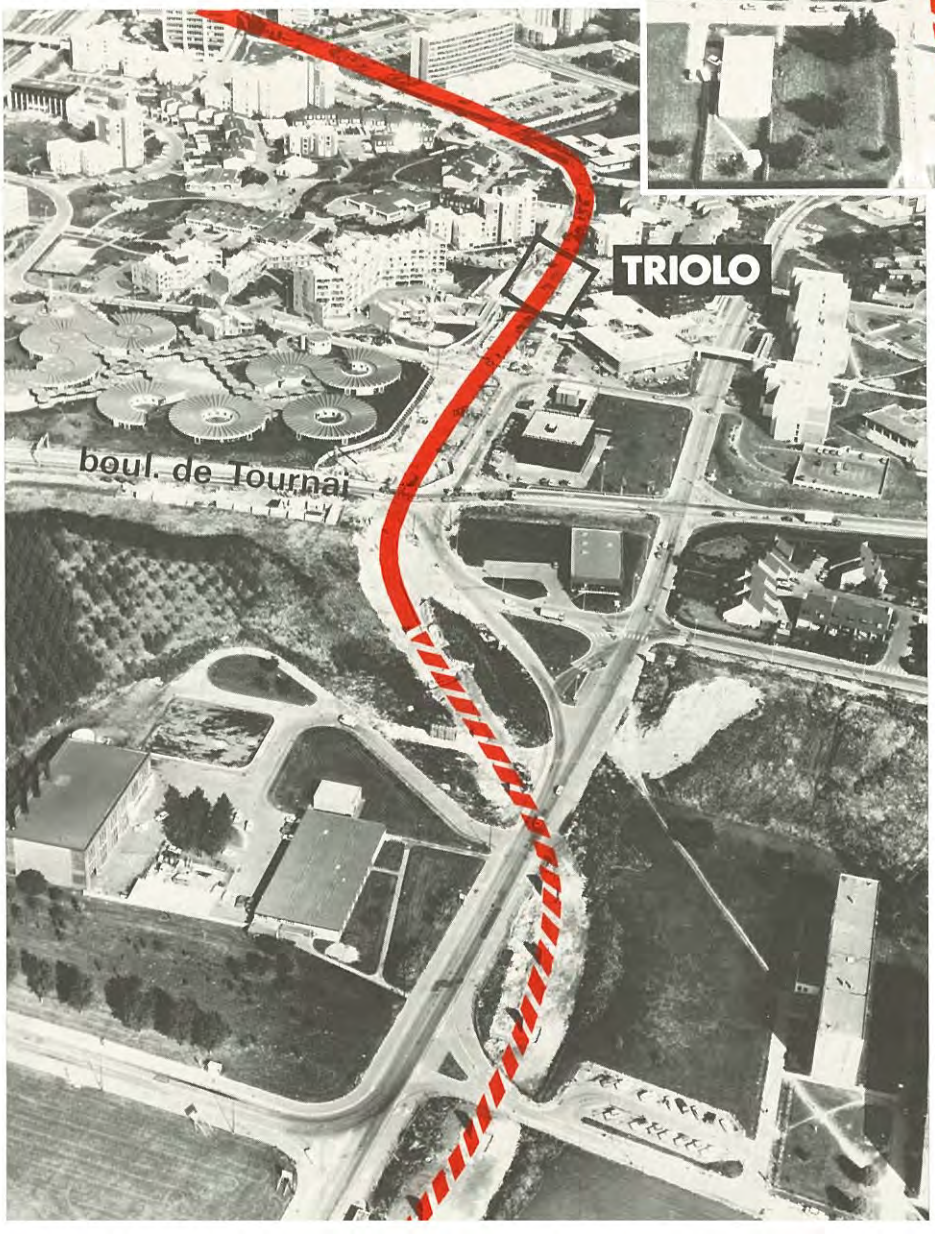
La réalisation du métro a nécessité l'ouverture de nombreux chantiers pour la construction des stations et l'aménagement de la ligne n° 1. Ces photos aériennes, réalisées en Septembre 1979, permettent d'apprécier l'ampleur des travaux en cours et leur état d'avancement.



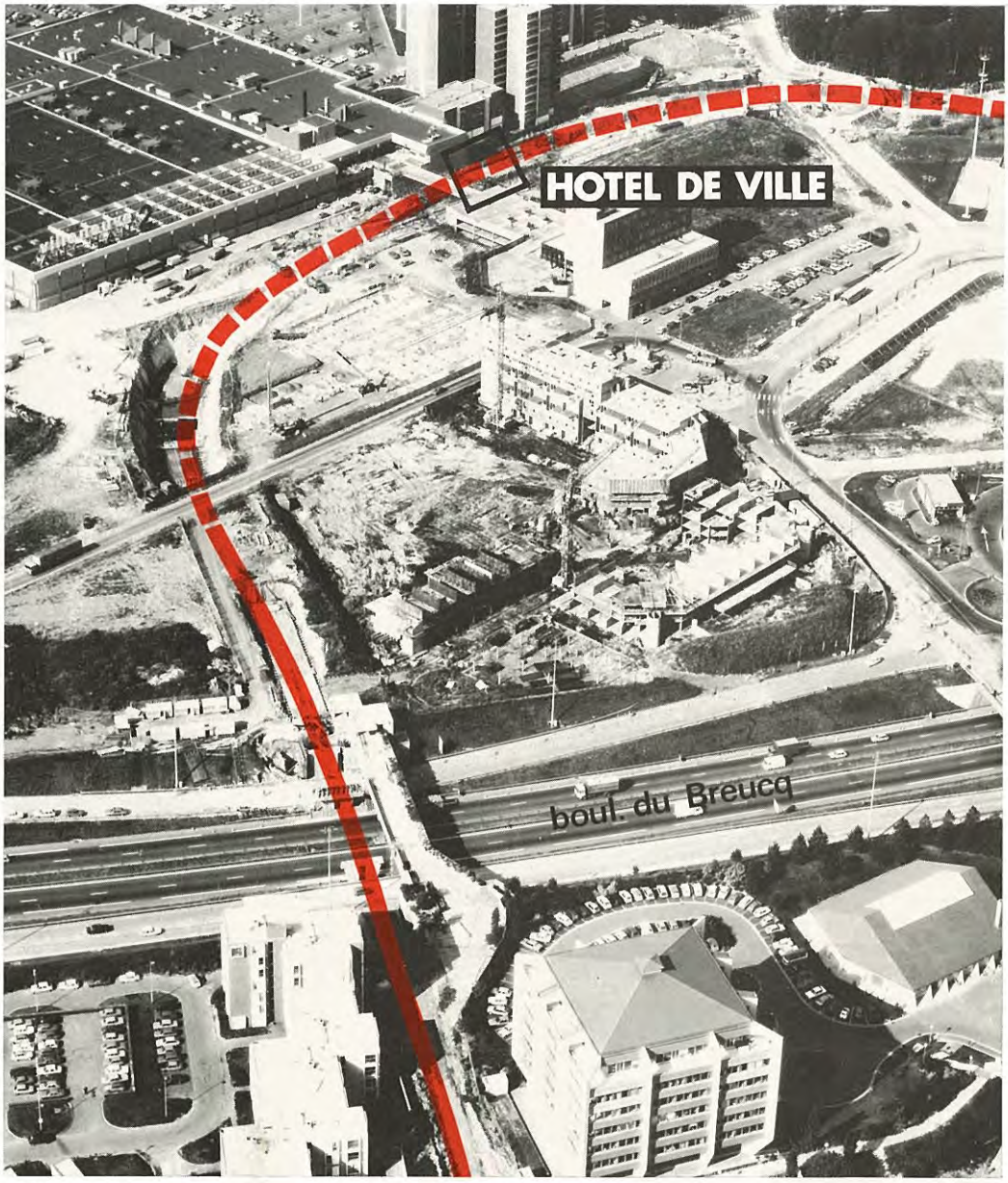
A Villeneuve d'Ascq, le garage atelier est en cours d'achèvement. La tranchée entre le garage atelier et la Cité Scientifique est terminée. Les ponts Doumer et de l'Epine ont été rendus à la circulation.



Dans la Cité Scientifique, le tablier du viaduc est construit sur plus de la moitié de sa longueur, et la pose du bandeau latéral se poursuit.

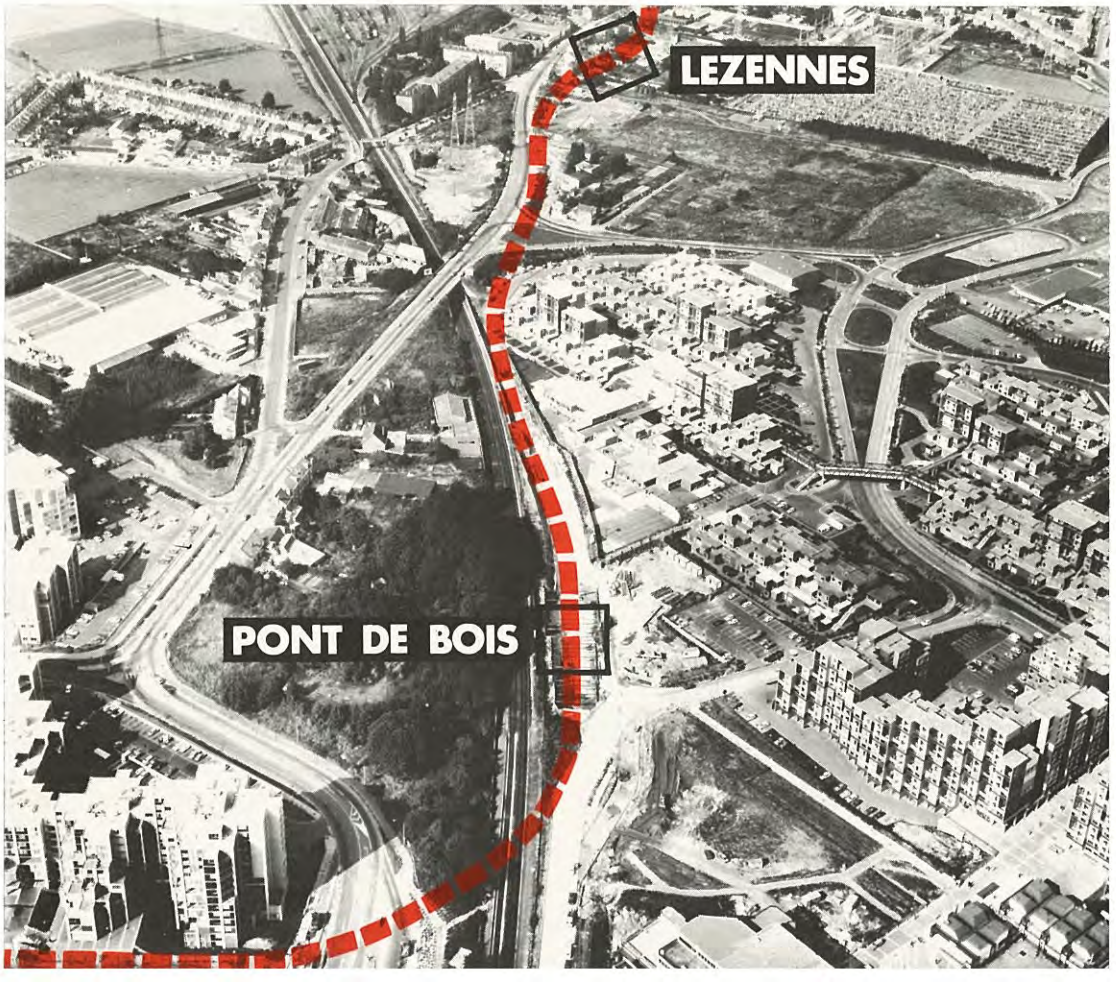


Dans le Triolo, les déviations de réseaux sont achevées et les terrassements de la station sont commencés, ainsi que les franchissements du Boulevard de Tournai et de la Rocade.

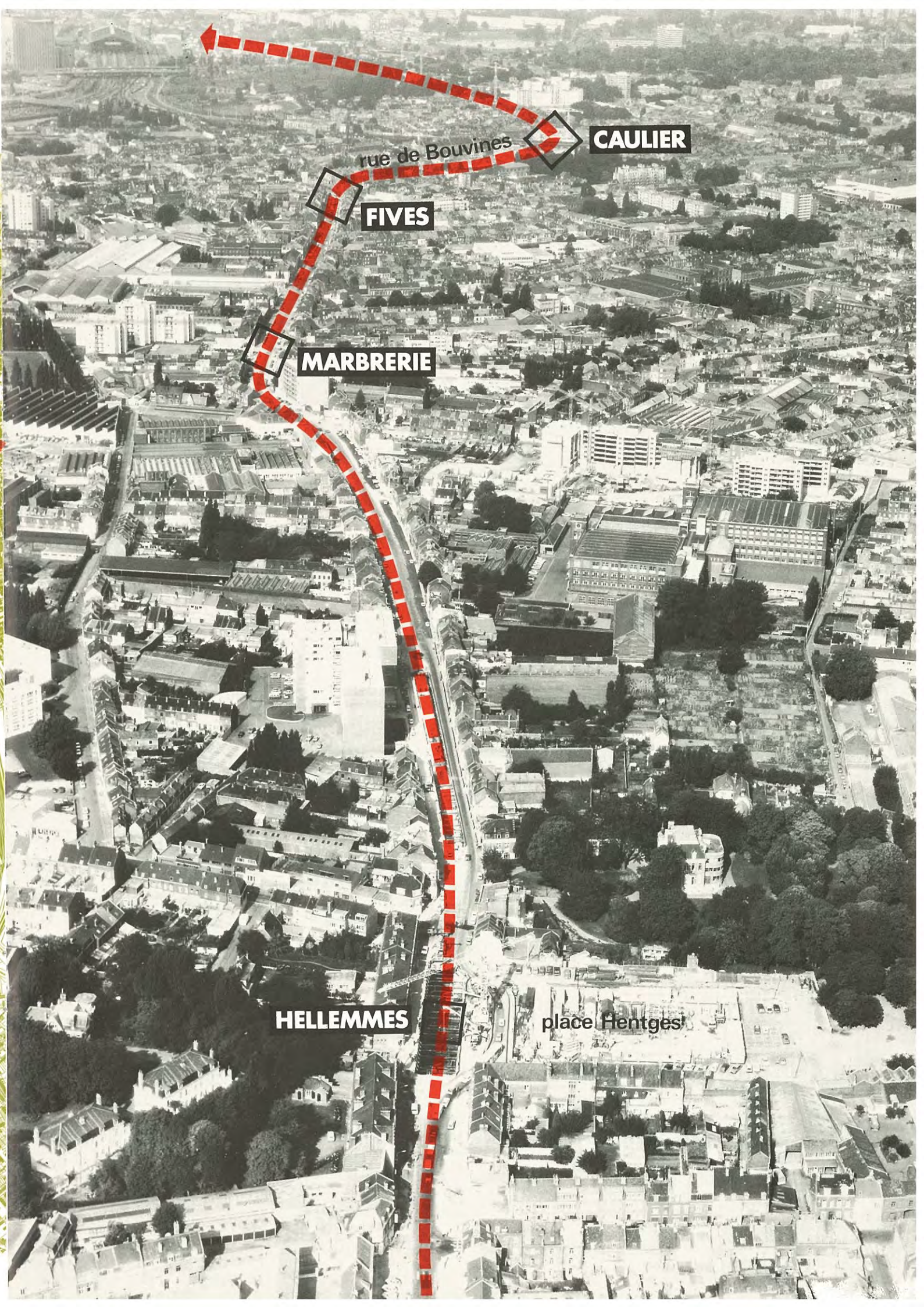


A Hellemmes-Lille un premier chantier glissant se développe à partir de la station Hellemmes, place Hentgès, vers Marbrerie. 250 m de tranchée couverte ont déjà été réalisés. Le terrassement et le plancher intermédiaire de la station Hellemmes sont terminés. A Fives, les traitements de terrain sous la rue de Bouvines sont en voie d'achèvement. La voûte du tunnel est terminée sur 250 m au-delà de la station Fives. Sa construction se continue en direction de la station Caulier.

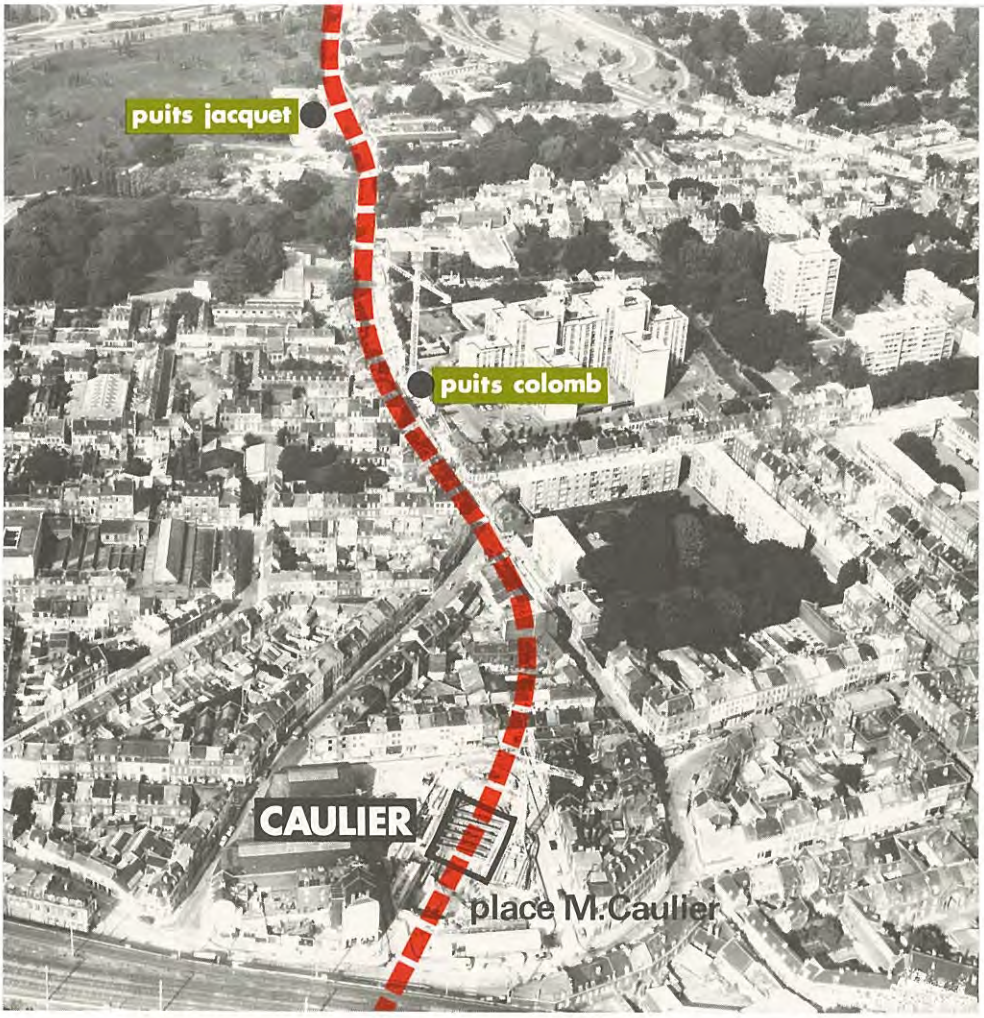
Dans les quartiers de l'Hôtel de Ville et du Pont de Bois, des travaux s'engagent également pour la construction de la tranchée couverte et des stations.



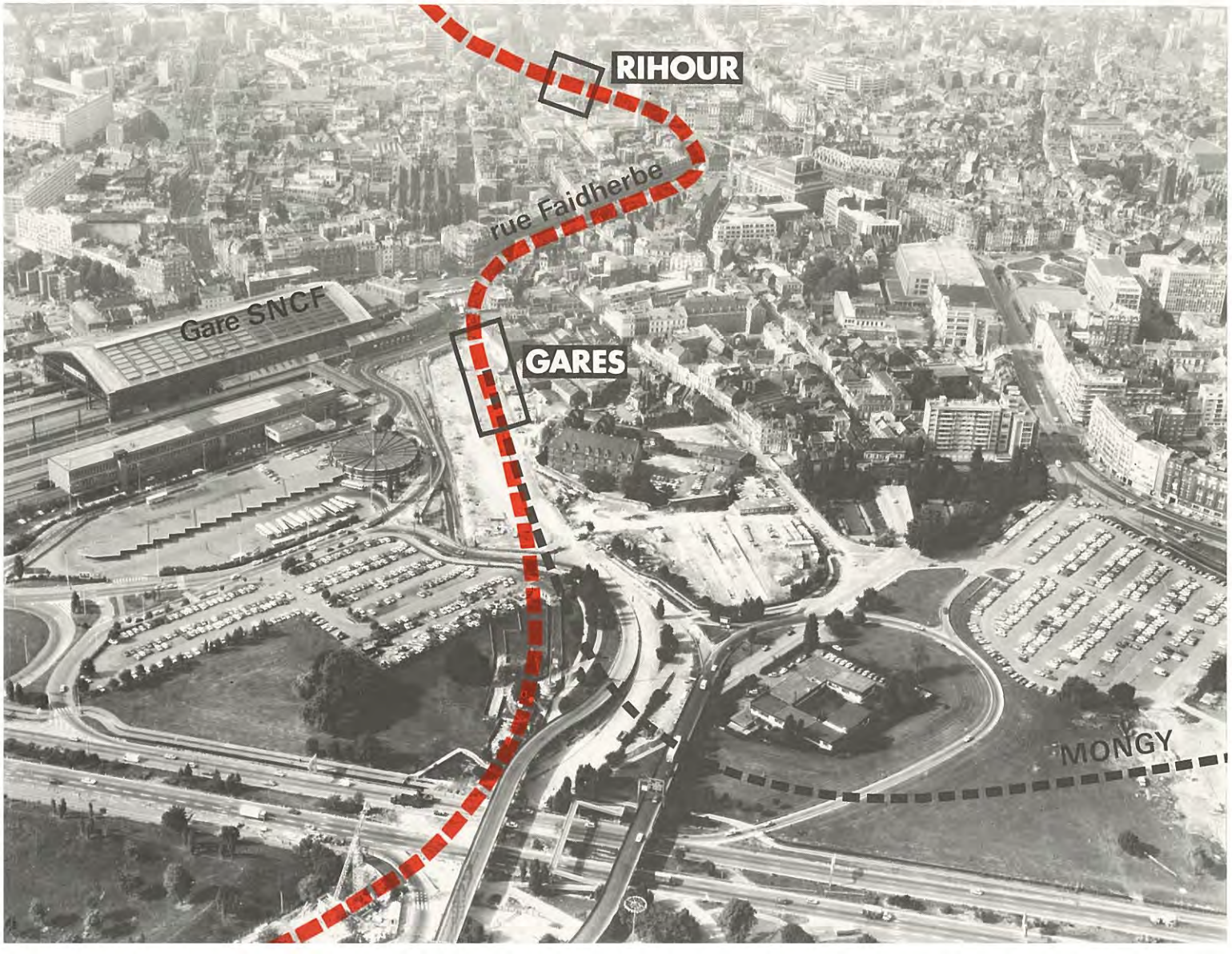
Le terrassement de la station Pont de Bois est terminé. Un chantier de pieux berlinois se met en place en direction de la station Lezennes.

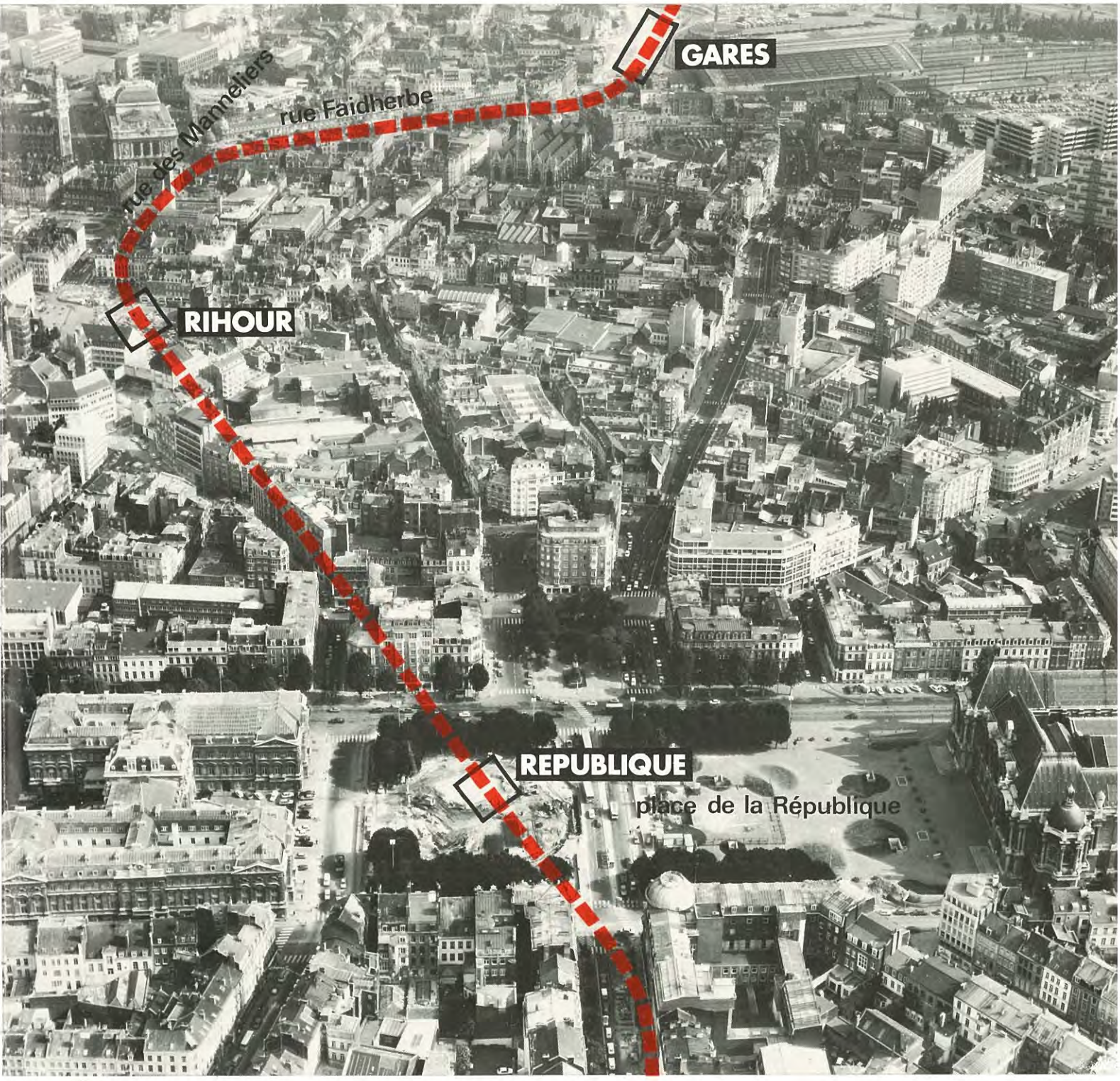

CAULIER
rue de Bouvines
FIVES
MARBRERIE
HELLEMMES
place Hentges

Sur la place Madeleine Caulier, la paroi moulée de la station est terminée et les terrassements sont en cours d'achèvement.
A partir des puits Colomb et Jacquet, les travaux du tunnel se poursuivent dans ce secteur. A proximité du boulevard périphérique, les travaux d'injection sont terminés.



La pose des panneaux préfabriqués de la station Gares est terminée.
L'ancrage dans le sol des panneaux à l'aide de tirants est en cours. La dernière phase des travaux de terrassement est engagée. Les travaux d'injection du sol se poursuivent devant la gare S.N.C.F. ainsi que rue Faidherbe.





Rue des Maneliers, les travaux d'injection sont en cours. Sur la place de la République, les travaux de construction de la paroi moulée de la station sont commencés.

informations

Exposition

L'exposition itinérante d'information sur le métro est ouverte au public depuis le 25 Janvier 1979. Son antenne mobile, d'abord installée à Hellemmes sur la place Hentgès, fût ensuite transférée à Villeneuve d'Ascq dans le quartier du Triolo, puis à proximité de l'Hôtel de Ville.
Actuellement implantée dans le centre de Lille, elle présente en particulier les travaux en cours entre les futures stations "Gares" et "République".

Japon

Le 7 Septembre, le métro de Lille a reçu la visite de M. Yoshiro Ono, responsable des études de transport de la Ville de Yokohama, au Japon. Ses services techniques envisagent la création d'un moyen de transport en site propre, capable de véhiculer 7.000 voyageurs à l'heure, et qui devrait être construit à partir de 1980.
M. Yoshiro Ono, venu spécialement en France pour cette visite, s'est montré très intéressé par l'originalité des solutions retenues pour l'ensemble du projet.

Aéroports

Pour faciliter les déplacements de passagers, certains aéroports nord-américains (Tampa, Dallas, Seattle, Miami) sont équipés depuis une dizaine d'années de systèmes de desserte interne utilisant des véhicules automatisés.
Par ailleurs, des aéroports comme ceux de WASHINGTON et LONDRES sont desservis directement par le métro urbain. La desserte par transport en commun des aéroports est un problème d'actualité.
La première rame de présérie a ainsi été présentée à M. Gilbert DREYFUS, Directeur Général de l'aéroport de PARIS, accompagné de ses principaux collaborateurs. M. Arthur NOTEBART, Président de la Communauté Urbaine de LILLE, a participé à cette présentation.

Vénézuela

Le métro de LILLE a été la première visite technique en France de M. Vincencio CARERO, Ministre des Transports du Vénézuela. Il a été accueilli le 28 Septembre par M. DASSONVILLE, Vice-Président des Transports de la Communauté Urbaine de LILLE, et M. FICHEUR, Directeur du Service Métro de l'EPALE
Auparavant, M. Gonzalès LANDER, Président du métro de CARACAS, était venu sur le site d'essais à VILLENEUVE-D'ASCQ.

Emplois

Au 1er Septembre 1979, le cap de 1.000 emplois était dépassé pour les chantiers de génie civil du métro. Au total, la réalisation de la ligne nº 1 emploiera 2.000 personnes de 1979 à 1982.

Visite du chantier Gare du Nord - Chatelet

R.A.T.P.

Répondant à l'invitation de M. DESCHAMPS, Directeur Général de R.A.T.P., M. Arthur NOTEBART, Président de la Communauté Urbaine de Lille, M. DASSONVILLE, Vice-Président des Transports et M. THIEFFRY, Adjoint au Maire de Lille, accompagnés de MM. PERRIN, Secrétaire Général, et Monsieur GUILLEMINOT, Directeur de la Voirie et des Transports Urbains, se sont rendus à PARIS le 12 Juillet 1979.
La délégation communautaire a visité, sous la conduite de M. DESCHAMPS et de ses collaborateurs, les chantiers du futur tunnel Châtelet-Gare du Nord. Cet ouvrage, qui permettra de réaliser des liaisons ferroviaires entre la banlieue Nord et la banlieue Sud à travers Paris intra-muros, sera emprunté par des rames de la R.A.T.P. et de la S.N.C.F.

Marchés

La passation des marchés de génie civil est achevée pour la première tranche, de la "Cité Scientifique" à "République".
Pour les marchés d'équipement, le programme des appels d'offres suit son cours pour la ventilation, le pompage, l'alimentation basse-tension, l'éclairage du tunnel ainsi que pour les escalators.
Enfin, les appels d'offres pour le génie civil de la deuxième tranche, de "République" à "C.H.R.", sont en cours pour les lots 6 ("République" - "Wazemmes"), et 7 ("Wazemmes" - "Boulevard périphérique Sud").

Sécurité

La réalisation du métro de Lille est suivie par une Commission Spéciale de Sécurité. Sous la présidence de M. DEVOUGE, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, cette commission regroupe des techniciens de tous les organismes concernés à des titres divers par le projet : Ministère des Transports, Institut de Recherches des Transports, Direction Départementale de l'Equipement, Services Départementaux de Sécurité et de Police, R.A.T.P., Communauté Urbaine de Lille, Service Métro de l'EPALE, MATRA.
Participent également aux travaux de cette commission des personnalités comme M. RUHLMANN et GASTON, Directeurs Honoraires à la R.A.T.P., et M. GABILLARD, Professeur à l'Université de Lille. La Commission se réunit périodiquement et examine, dans le cadre d'une instruction du Ministre des Transports, les conditions techniques de réalisation du métro de Lille.
Au titre d'une mission d'information, les membres de cette commission et M. SCHMERBER, Contrôleur d'Etat, se sont rendus le 26 Juin 1979 à MARSEILLE où ils ont rencontré les responsables de la construction, de l'exploitation du métro et des services de sécurité de la Ville. Ils ont participé à une réunion de travail présidée par M. BOCHET, Directeur Général de la Société du Métro de MARSEILLE.
Au cours de cette visite, qui faisait suite à celles déjà organisées à PARIS, BRUXELLES et MUNICH, le groupe sécurité du métro de Lille s'est particulièrement intéressé aux moyens d'intervention des services de sécurité de la Ville dans l'exploitation du réseau.