

**1<sup>ère</sup> conférence de l'UITP sur le  
Développement Durable  
Bilbao 18-20 octobre 2006**

-

**Voyage d'étude du 16/10/2006 à  
LILLE METROPOLE  
COMMUNAUTE URBAINE**



**Présentation du métro  
de la Communauté  
Urbaine de Lille**

# Le réseau

## ▶ 2 lignes de métro

### La ligne 1

CHR B Calmette - 4 Cantons  
13 km

### La ligne 2

St Philibert - CH Dron  
32 km

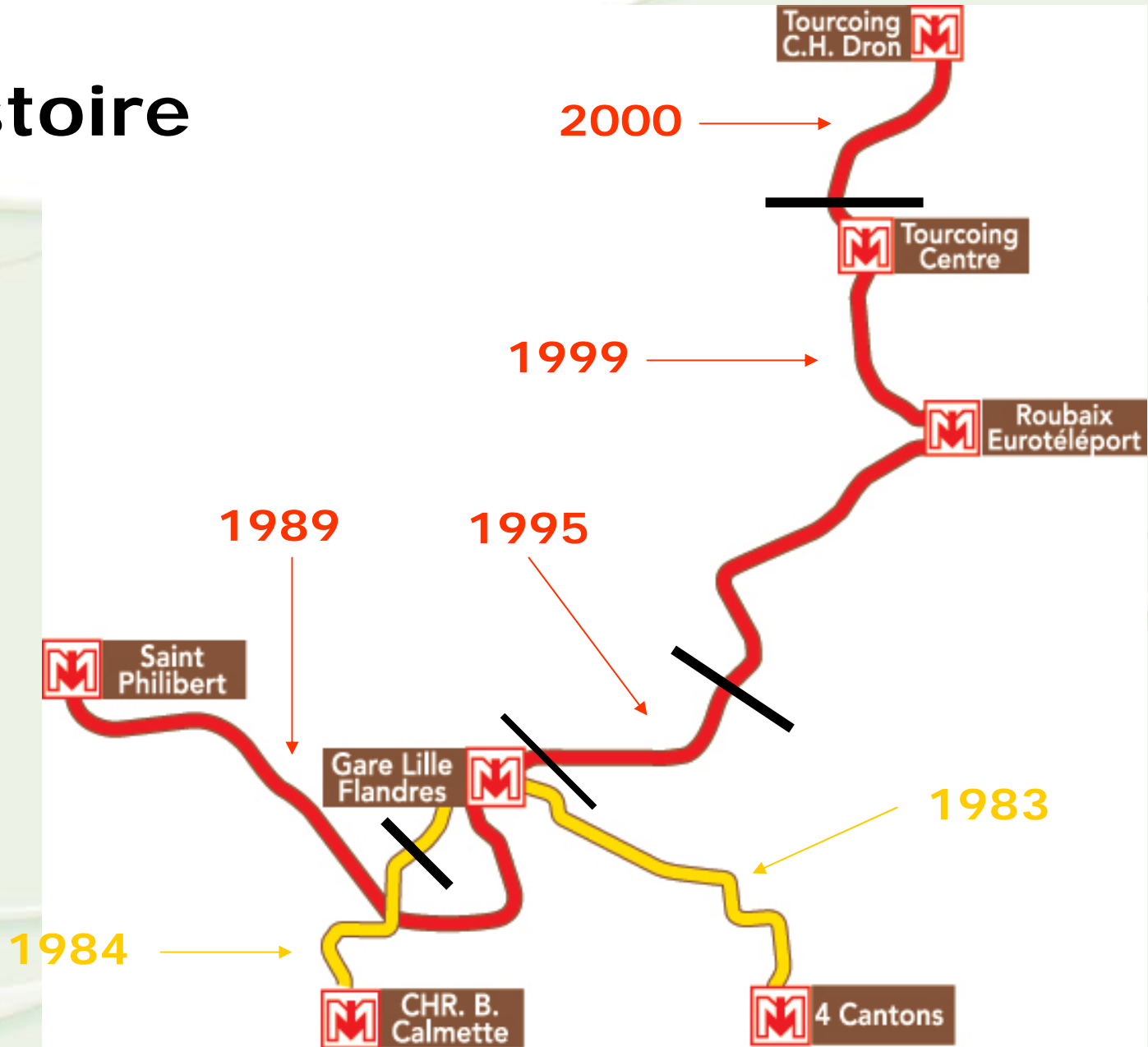
▶ 45 km

▶ 60 stations

▶ 12 millions de km / an



# L'histoire



# Les caractéristiques du métro

- ▶ 143 rames de 2 voitures de types VAL 206 ET VAL 208
- ▶ 126 places par rames (charge normale)
- ▶ 26,14 mètres de long  
2,06 ou 2,08 mètres de large
- ▶ 39 tonnes en charge normale
- ▶ Capacité de transport :  
10.000 passagers par heure  
et par sens
- ▶ Vitesse commerciale :  
35 km/heure
- ▶ Intervalle entre 2 rames :  
de 60 secondes minimum  
à 6 minutes



# Les caractéristiques du métro

## ▶ Fonctionne en automatisme intégral

Excellente qualité de service, temps d'attente réduit, capacité d'adaptation instantanée de l'offre



## ▶ Un petit gabarit

Réduction de coûts de construction d'environ 20 %  
Meilleure insertion dans l'environnement



## ▶ Un roulement sur pneumatique

Confort, absence de bruit et de vibration, aptitude à gravir des pentes de 7%, précision d'arrêt en station

## ▶ Des portes palières totalement sécurisantes

## ▶ Un métro accessible à tous

Plancher au même niveau que les quais  
Ascenseurs et escalators dans toutes les stations



# Evolution de la fréquentation



# Une politique volontariste en faveur des transports en commun :

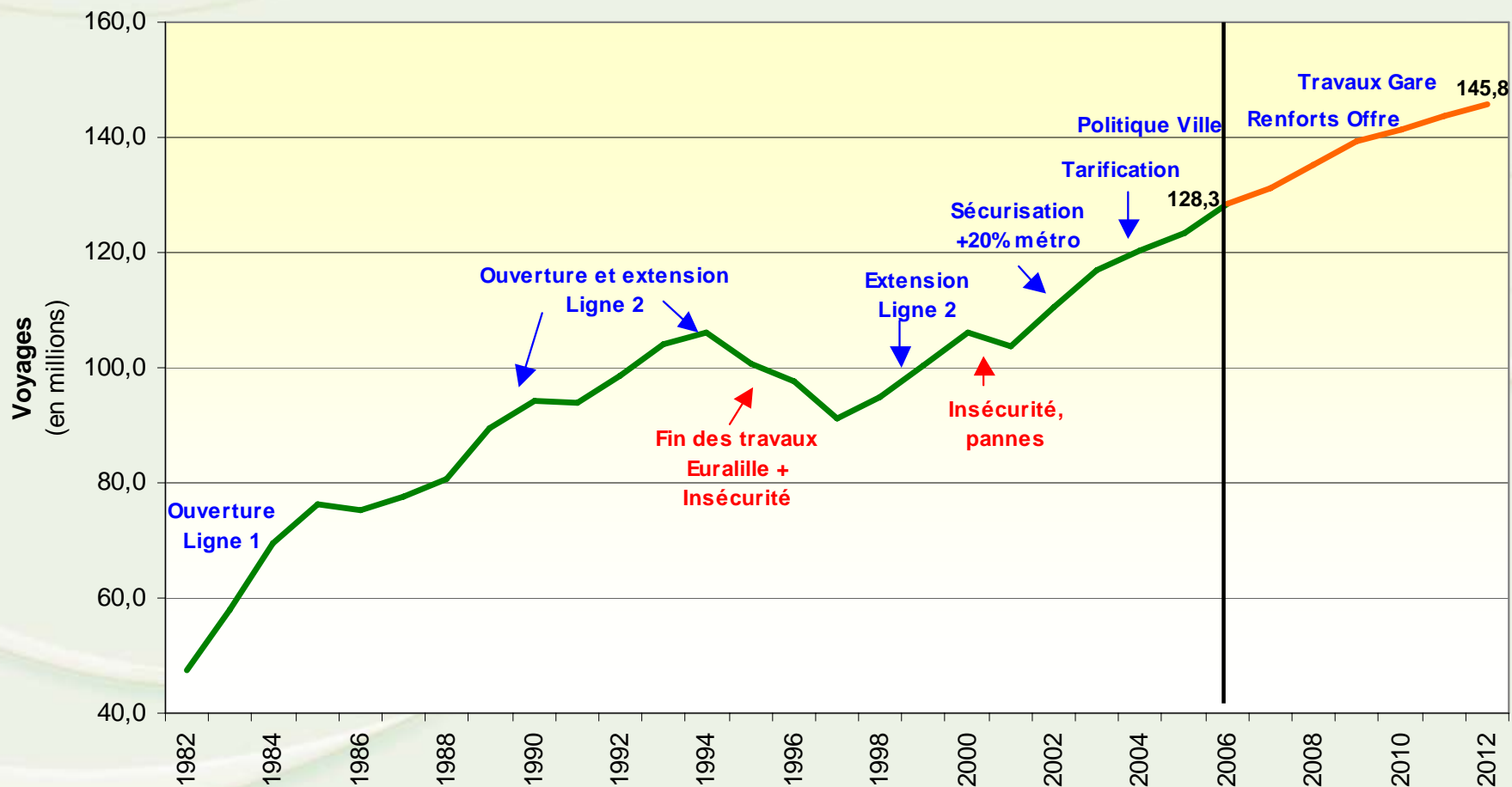
- ❖ Offre attractive
- ❖ Politique tarifaire
- ❖ Politique environnementale (Contrat Local de Sécurité, Agent de Prévention)
- ❖ Services aux clients et innovation :
  - ✓ Commerces et espaces services,
  - ✓ Site internet,
  - ✓ Parking relais avec services (covoiturage, relais euromaster, relais colis),
  - ✓ Stations oxygène et vélopole,
  - ✓ Partenariats Losc et Lille 3000,
  - ✓ .....





# Pour une fréquentation en forte hausse :

Evolution des voyages sur le réseau Transpole  
de 1982 à 2012



# **Les actions déjà entreprises**

❖ Exploitation aux heures de pointe aux limites du système : intervalle à une minute

❖ Augmentation de l'offre aux heures creuses

❖ Mise en place de la ligne de bus Inter'VAL



# **Les actions à court terme**

- ❖ **Augmentation de l'offre aux heures creuses**
- ❖ **Réaménagement des rames de métro VAL 208**

## **Objectif recherché du réaménagement :**

**Augmenter la capacité des rames sur la ligne 1, la plus chargée**

**Dans l'attente de la réalisation du projet d'exploitation en rames doubles**

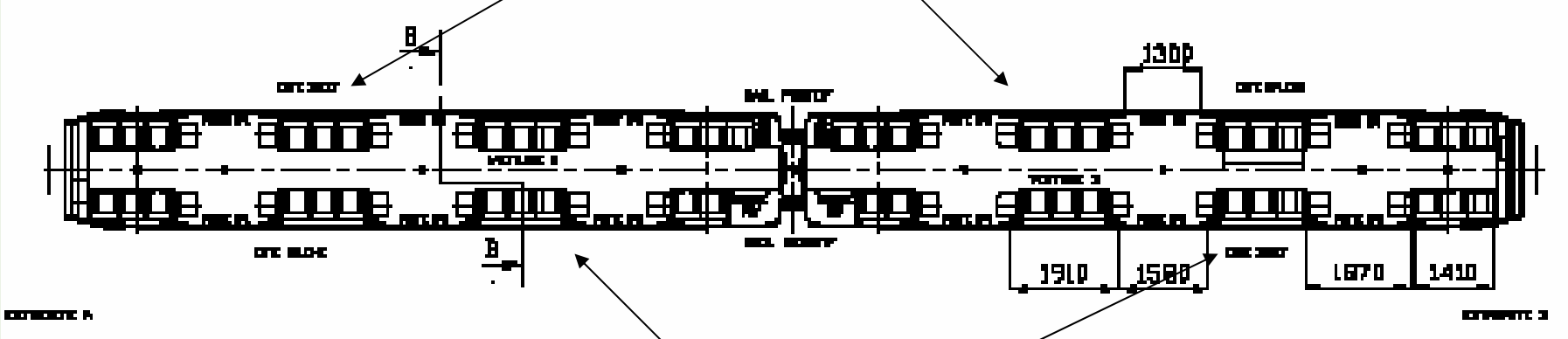
**Et par une mesure éventuellement réversible lors du doublement.**



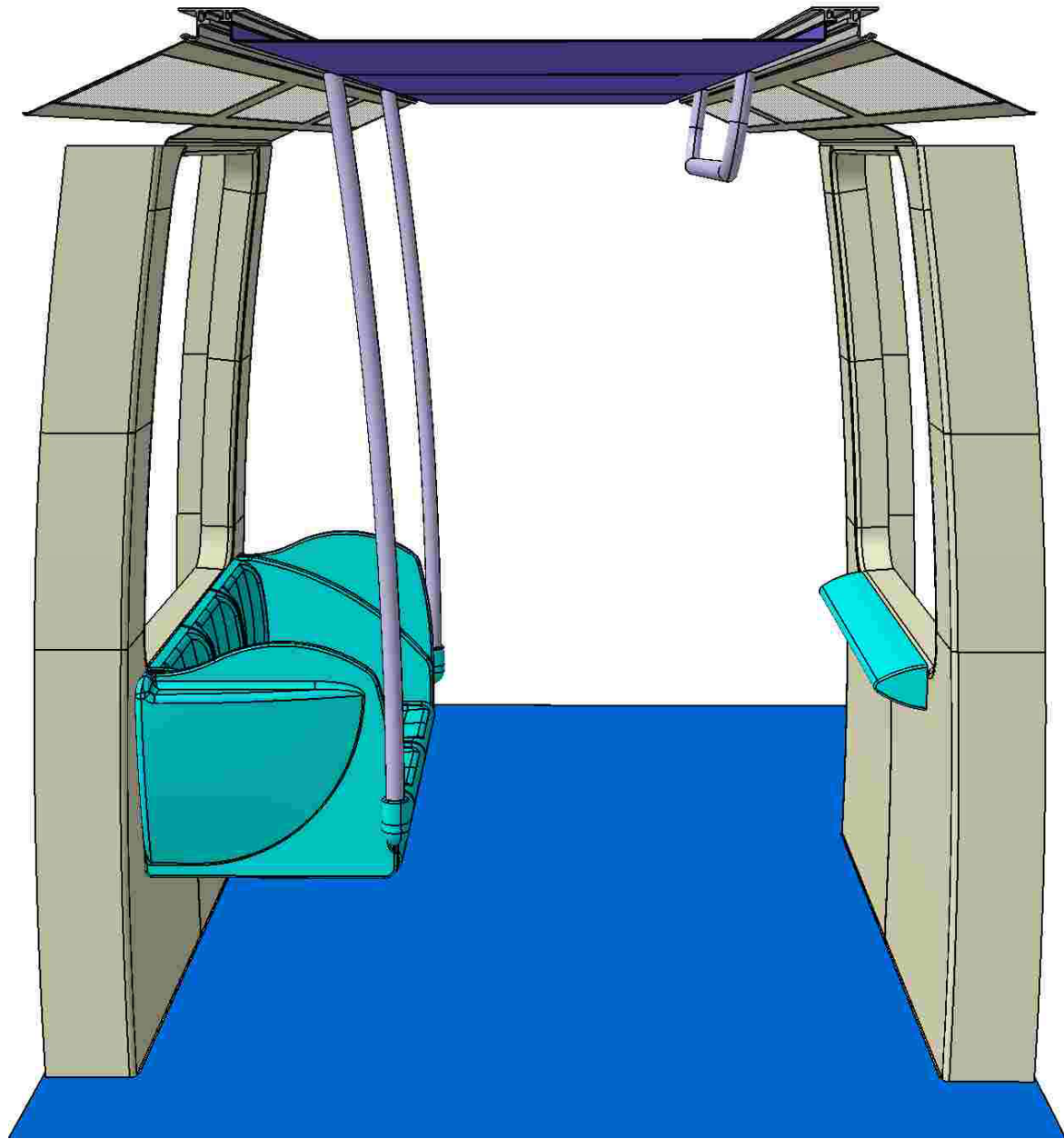
## **Dispositions envisagées :**

- ❖ Remplacement de deux banquettes trois places par voiture, en diagonale, par des appuis ischiatiques.**
- ❖ Remplacement des barres de maintien des banquettes par des barres de maintien horizontale.**
- ❖ Les nouveaux équipements respectent le design intérieur des rames et les liaisons techniques habituelles avec la structure des rames**
- ❖ Exploitation de la ligne 1 uniquement avec des rames Val 208 réaménagées.**

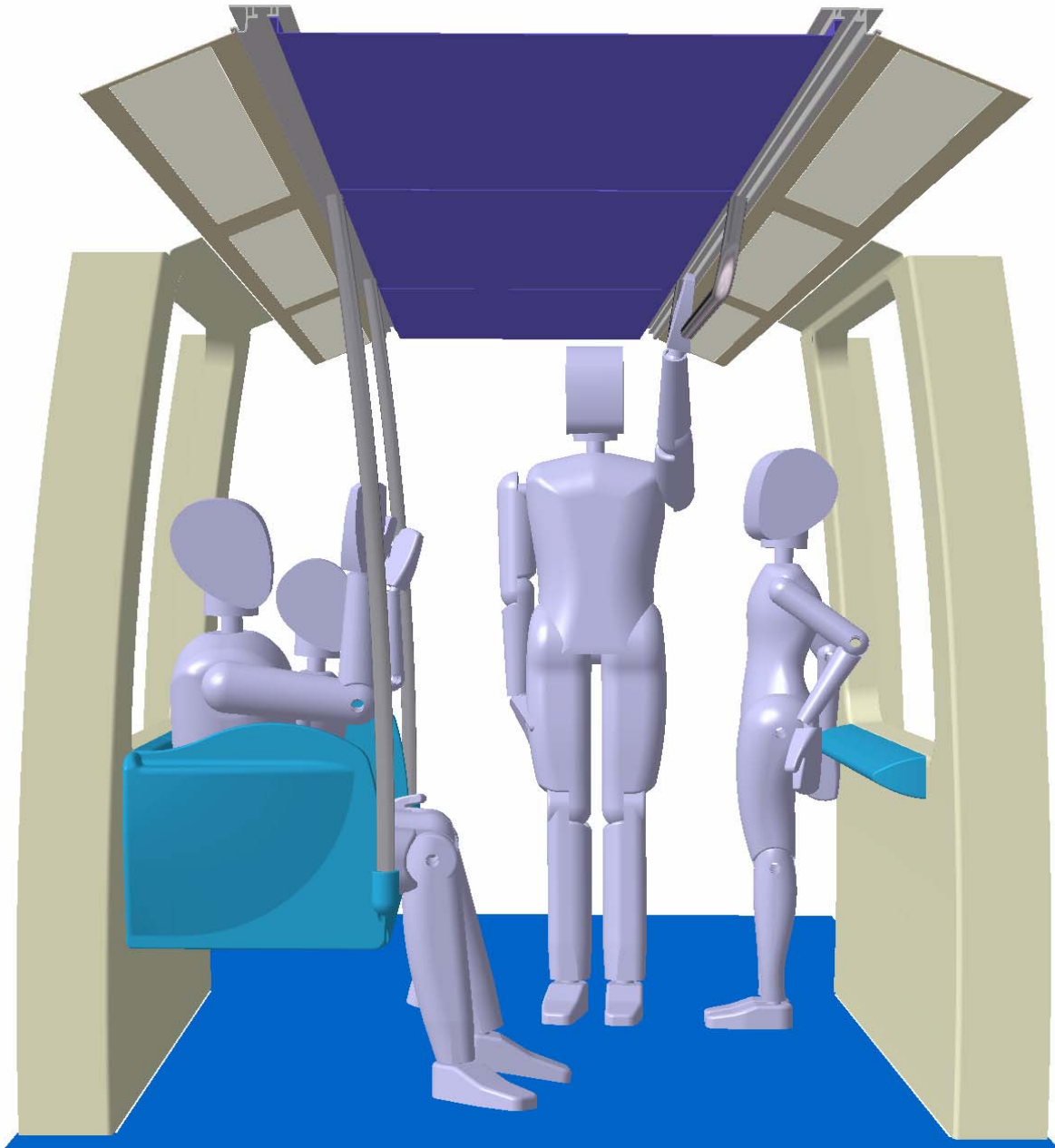
# Banquettes remplacées



# Banquettes remplacées







## Aménagement similaire : Métro de Rennes



## **Résultats attendus de l'aménagement :**

- ❖ Augmenter la capacité de 15/20% (La capacité nominale passera de 126 à 152 voyageurs par rame de 26 m)**
- ❖ Favoriser l'échange des voyageurs en station**
- ❖ Faciliter la circulation des voyageurs à l'intérieur des voitures en heures de pointe**
- ❖ Améliorer la prise en compte des voitures d'enfants, des Personnes à Mobilité Réduite et des Utilisateurs de Fauteuils Roulants**

**A long terme**

**Passage à une exploitation  
en rames doubles  
(52 mètres)  
sur la ligne 1 du métro**

## La situation actuelle :

- ❖ Une infrastructure dimensionnée pour une exploitation en rames doubles (voies, génie civil)
- ❖ Des rames et automatismes autorisant le roulage en rames doubles en mode dégradé uniquement

## **La problématique :**

- ❖ **Déterminer les configurations d'exploitation permettant de répondre aux futurs besoins**
- ❖ **Apporter les évolutions nécessaires (matériel roulant, automatismes, ateliers, aménagement des stations, ...)**
- ❖ **Préserver la qualité de l'exploitation durant les évolutions**
- ❖ **Prendre en compte la maintenance patrimoniale**

## **Grandes étapes du projet :**

- ❖ **Etudes de faisabilité,**
- ❖ **Sélection d'un maître d'œuvre,**
- ❖ **Etudes de conception par le maître d'œuvre,**
- ❖ **Marchés de réalisation du passage aux 52 mètres.**

## **Des points de validation par les élus (Conseil de Communauté) :**

- ❖ à l'issue des études de faisabilité,**
- ❖ à l'issue des études de conception.**

**8 ans environ seront nécessaires pour réaliser  
le projet :  
objectif de réalisation en 2012 - 2013**