



Les 30 ans du pilotage automatique dans le métro Un système toujours valable

Il y a trente ans, plus précisément dans la nuit du 10 au 11 juin 1975, un essai bien particulier avait lieu sur la ligne jaune du métro. Pour la première fois, un train équipé du pilotage automatique circulait dans les tunnels du métro de Montréal. Toute la nuit, ce train modifié fonctionna en mode automatique, c'est-à-dire en respectant de lui-même les consignes de vitesse injectées dans les rails, en faisant des arrêts programmés de précision en station et en effectuant automatiquement des manœuvres de changement de voie en arrière-gare. Jugée concluante, cette expérience permit la mise en service graduelle du pilotage automatique à travers le réseau, la priorité allant à la ligne verte qui en bénéficia à partir du 8 novembre 1976.

Rappelons qu'avant l'arrivée du pilotage automatique, les trains étaient conduits manuellement par groupes de deux opérateurs. L'opérateur à l'avant du train s'occupait de la conduite, tandis que son collègue dans la cabine arrière se chargeait de la fermeture des portes en station. Lors de la manœuvre de retournement de train, en terminus, les rôles étaient inversés. Mais la conduite manuelle comportait certains risques et après le grave accident de 1971 dans l'arrière-gare de la station Henri-Bourassa (où quatre trains fu-

rent détruits par l'incendie qui s'en suivit), il devint évident que le pilotage automatique devait être implanté dans le métro de Montréal. À partir de 1986 et de l'ouverture de la ligne bleue, la conduite à un seul opérateur s'étendit dans l'ensemble du réseau, à l'exception de la ligne jaune où l'on retrouve toujours deux opérateurs par train. Précisons que sur cette ligne très courte aux pentes fort prononcées, c'est encore la conduite manuelle qui prévaut.

Le rôle de l'opérateur

Avec le pilotage automatique, les portes des voitures s'ouvrent toutes seules en station mais sont fermées par l'opérateur lorsque tous les voyageurs sont montés à bord. Au départ du train, l'opérateur n'a qu'à appuyer sur un bouton durant quelques secondes et le pilotage automatique prend le relais jusqu'au prochain arrêt. Mais attention! Durant tout ce temps, l'opérateur garde l'œil ouvert et le moindre incident peut l'inciter à utiliser le frein manuel d'urgence et à passer en conduite manuelle avec l'autorisation du Centre de contrôle. De plus, l'opérateur doit être en mesure d'effectuer le « dépannage » de son train et de communiquer avec ses passagers en cas de besoin.

Le métro de Montréal pourrait-il être entièrement automatisé, c'est-à-dire être exploité sans opérateurs à bord des trains? Possiblement, mais des dépenses considérables devraient d'abord être investies pour modifier l'apparence des stations. En effet, un métro entièrement automatisé ne peut fonctionner en toute sécurité sans avoir été équipé au préalable de portes palières ou de tout autre dispositif sur le quai empêchant la présence d'objets sur la voie. C'est pourquoi cette solution est généralement réservée aux nouvelles

lignes de métro, comme par exemple la ligne 14 du métro de Paris. Mais encore là, on ne peut parler d'un métro *entièrement* automatisé puisque en cas d'avarie, les trains de la ligne 14 doivent être conduits en mode manuel par des opérateurs appelés à la rescousse! Bref, une présence humaine est toujours requise pour le bon fonctionnement d'un réseau de métro. C'est pourquoi le système de pilotage automatique implanté à Montréal dans les années 1970 demeure toujours aussi valable trente années plus tard.



Le tableau de bord d'une voiture de métro.

Photo : STM

Bilan positif pour la Féria du vélo de Montréal 2005

La Féria du vélo de Montréal, qui marque l'ouverture de la saison festivalière à Montréal, s'est terminée dimanche dernier après une semaine d'activités festives et cyclistes avec le 21^e Tour de l'île de Montréal. Cette édition du Tour de l'île, animée en musique et en surprises tout au long du parcours, dans les relais et à l'arrivée, a donné aux 30 000 participants l'occasion de voir Montréal autrement et de découvrir quelques-uns de ses trésors cachés et même plus : une plage avec palmiers et bruits de vagues en a fait saliver plus d'un! Le responsable du dossier transport à la Ville de Montréal et président du conseil d'administration de la STM, M. Claude Dauphin, était au rendez-vous (photo ci-contre). En tout, les divers événements de la Féria du vélo de Montréal 2005 auront touché plus d'un million de personnes, soit 44 000 participants, 3 500 bénévoles, 440 000 spectateurs et 550 000 personnes sensibilisées par l'Opération vélo-boulot du 1^{er} juin dernier.

Photo : Vélo Québec



STM-INFO
7 8 6 - 4 6 3 6

- Renseignements généraux
- Commentaires (514) 786-4636
- Objets trouvés
- Information trajets

AUTOBUS
2 8 8 - 6 2 8 7

- Horaires d'autobus (514) 288-6287

Société de transport de Montréal
800, rue de La Gauchetière O., bureau 8740
Montréal (QC) H5A 1J6
www.stm.info

Ils nous ont retrouvés !



Vous avez perdu un objet dans le métro ou un autobus de la STM ?

Attendez 48 heures et présentez-vous au Centre de services à la clientèle à la station Berri-UQAM (au niveau des tourniquets), du lundi au vendredi, de 8 h à 18 h.

STM (514) 786-4636