

Tramway Touristique de la Vallée de la Deûle

MATERIEL..... : Motrice n° 420.

DATE DE CONSTRUCTION..... : 1910 (série réceptionnée le 9 mars 1911).

COMPAGNIES..... : Electrique Lille-Roubaix-Tourcoing (E.L.R.T.) (1908 - 1968),
Société Nouvelle de l'Electrique Lille-Roubaix-Tourcoing (S.N.E.L.R.T.) (1968 - 1981).

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES :

Les motrices de la série 400, appelées communément MONGY, du nom de l'instigateur du projet d'un réseau de tramways départemental, Alfred-Louis MONGY (1840-1914), étaient nommées aussi "Cathédrale" par leur luxe (moultures et panneaux en bois d'acajou et de citronnier, serrureries et lustres en bronze) et leur style de construction.

Lors de leur mise en service en 1909, ces voitures représentaient l'aboutissement des recherches de confort (en particulier le chauffage électrique). Matériel inspiré de véhicules américains type Youngstone, Ohio River Cie.

1^{re} série : 401 à 415 construites en 1907 et mise en service en décembre 1909 ;

2^{me} série : 416 à 420 construites en 1910 et réceptionnées en mars 1911 ;

3^{me} série : 421 à 430 construites en 1911 et réceptionnées en juin 1911 (les motrices 21 à 24 sont affectées de juil.1922 à oct.1928 sur la ligne du Bayonne-Anglet-Biarritz, B.A.B.) ;

4^{me} série : 431 à 435 construites en 1911 et mise en service après 1918.

Motrice à bogies à écartement métrique.

Longueur hors tout: 12,225 m - Longueur caisse : 11,505 m - Largeur : 2,100 m - Hauteur : 3,480 m,

Empattement bogie : 1,450 m - Entraxes bogies : 4,600 m - Poids à Vide : 21,5 t.

Capacité : 101 places (28 assises dont 4 strapontins, 73 debouts dont 10 sur la plate-forme avant et 12 sur la plate-forme arrière), 130 places en surcharge.

2 moteurs WESTINGHOUSE type M 840 de 40 ch (28 kW) par bogie, permettant la vitesse de 58 km/h, remplacés en 1926 par des moteurs T.H. 553 (THOMSON-HOUSTON) de 53 ch (37 kW), pour les motrices 411 à 420. Ils sont remplacés à leur tour par des T.H. 573.

Frein à main ; frein à air WESTINGHOUSE.

Constructeur : S.A. pour la Construction de Machines et Matériels de Chemins de Fer, Raismes (1881 - 1982) (FRANCO-BELGE en 1927).

Très rapidement, les plates-formes, partiellement "vestibulées" avec grilles du côté opposé au service, sont fermées par des portes coulissantes (d'origine à partir de la motrice n° 421).

A partir d'avril 1949, la perche avec trolley DICKINSON est remplacée par un pantographe SIEMENS (type SNCV) (essais en 1933 sur la motrice n° 432).

Retirées du service commercial à partir de 1955, les motrices 420 ; 424 (offerte à l'AMTUIR le 5 décembre 1973) ; 426 ; 429 ; 432 et 433 sont affectées aux manœuvres au dépôt d'origine de Marcq en Barœul et pour diverses tâches sur le réseau.

Livrée d'origine : Jaune avec filets Noir à coins, les lettres E.L.R.T. peintes entrelacées en Noir sur les flancs sont surmontées des écussons de Lille, Roubaix et Tourcoing avec ailes et feuilles de lauriers et de chêne, le tout en bronze. Châssis Gris.

Livrée 1922 : bas Vert "Olive" avec filets Jaune "Bouton d'Or" et coins à la grecque, haut Crème avec filets Noir. Châssis Noir.

Livrée 1950 (24.04.1950 pour la 420) : Jaune de Bologne avec bandeau Rouge Vermillon en dessous des vitres. Chiffres et sigles : Gris avec ombre Noire.

LIEU DE CIRCULATION..... : Ligne 1 (LILLE Théâtre - ROUBAIX Gd-Place) ;
Ligne 1bis (LILLE Théâtre - TOURCOING Gd-Place) ;
Ligne 7 (LILLE Théâtre - MARCQ Place).

La motrice 420 est acquise et récupérée le 14 septembre 1982. Elle est classée « Monument Historique » le 10 mai 1999.

Elle est entièrement restaurée en état d'origine entre 1997 et avril 2000 (9.000 heures de travail !) puis présentée officiellement les 8 et 9 avril 2000.