

# Musée International des **TR**Ansports **M**étropolitains

**MATÉRIEL**..... : Motrice n° 717

**DATE DE CONSTRUCTION**..... : 1931

**COMPAGNIES**..... : Tramways Electriques de Lille et de sa Banlieue (T.E.L.B.) (1901 - 1956),  
Compagnie Générale Industrielle de Transports (C.G.I.T.) (1931 - 1981).

## **CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES :**

*En 1926, la compagnie des T.E.L.B. veut équiper son réseau d'un matériel moderne et rompre avec les traditionnelles motrices à petit empattement et plates-formes ouvertes. Elle lance donc l'étude d'une série de motrices d'un aspect totalement novateur, qui aboutit à la construction d'un prototype numéroté 700.*

Motrice à 2 essieux *radiants* à écartement normal (1,435 m)

Longueur hors tout: 10,600 m - Longueur caisse : 10,140 m - Largeur : 2,070 m - Empattement : 4,100 m - Toit galbé.

Poids à Vide : 10,400.

Capacité : 85 places dont 31 assises sur banquettes transversales simples ou doubles à dossiers réversibles sauf contre les cloisons (10 places en moleskine en 1<sup>ère</sup> classe, 21 places en rotin tressé en seconde classe).

Les deux compartiments, inégaux, sont séparés par une cloison vitrée, fixée sur des banquettes dos à dos.

Décorations en marqueterie (motrices 700 et 701).

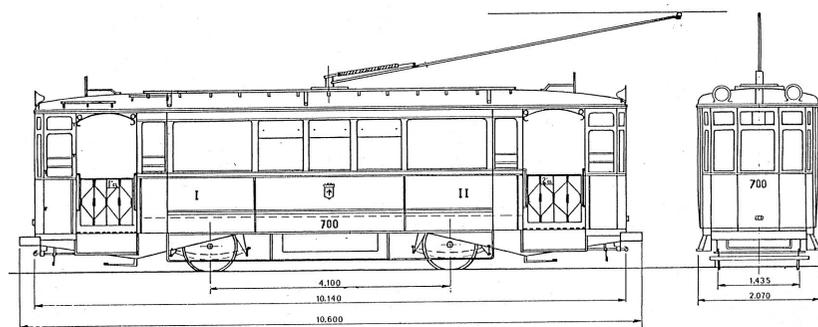
Deux moteurs centraux type TR 2 avec transmission par arbre et différentiel.

*Les essais ne sont pas concluants : les moteurs sont trop faibles et les essieux trop indépendants.*

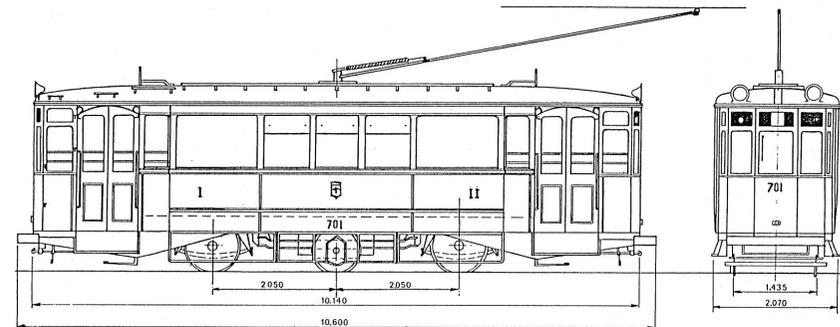
*Début 1929, un second prototype, numéroté 701, est construit. D'aspect semblable à quelques détails près (portes fermées du côté opposé au service, barre oscillante du côté en service), la motrice 701 est équipée d'un unique moteur de 64 ch (46 kW) sous 600 Vcc, de type Compound à deux induits, il est suspendu en longueur au centre du châssis. Les deux essieux radiaux sont remplacés par des essieux pivotants guidés par un chariot central directeur à deux roues indépendantes. Ce système, faisant l'objet d'un brevet TELB-GRYSPEERT, est considéré comme une "ingéniosité" et la construction d'une série de 16 motrices supplémentaires est approuvée (la motrice 701 passe des courbes de 8 m de rayon).*

*Une autre particularité est le freinage par récupération (nouveauté à la TELB) et le freinage mécanique à tambour sur les deux arbres à cardans avec différentiel.*

*Livrée d'origine: haut Ivoire, bas Vert Jardin avec filets Jaune « Bouton d'Or » ; chiffres Jaune « Bouton d'Or » rehaussé de Rouge et de Noir et blason de la Ville de Lille sur les flancs. Châssis : Noir. Les filets disparaissent ultérieurement.*



PROTOTYPE 700, 1926 - Dessin B. LEPLA



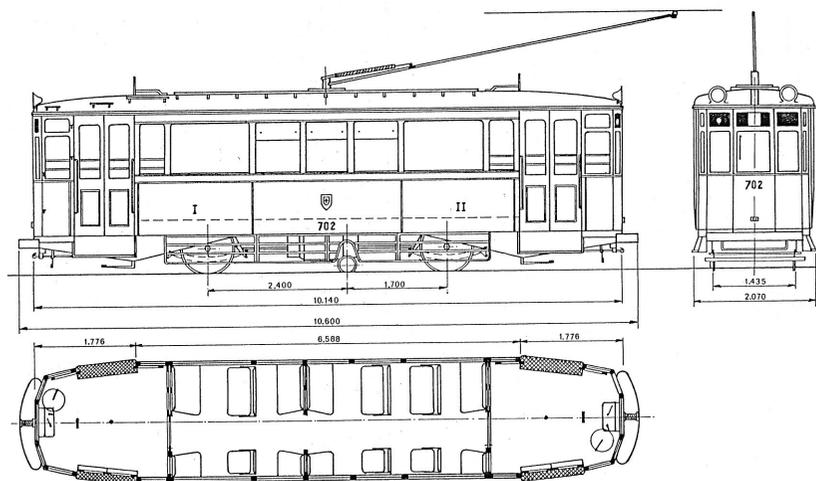
MOTRICE 701, 1929 - Dessin B. LEPLA

# Musée International des **TR**Ansports **M**étropolitains

Fin 1934, la motrice 714 subit quelques aménagements pour être présentée à l'Exposition Universelle de Bruxelles de 1935 ; c'est surtout l'esthétique et la carrosserie qui sont modifiés, et se rapprochent particulièrement de la série 800, dont la en construction à été officialisée.

La série 700 subit une dernière modification en 1949-50 : le chariot central directeur est remplacé par deux galets reliés chacun à l'un des deux essieux radiants afin de constituer des bogies à trois roues. Ces galets sont maintenus en équidistance par une lame d'acier faisant office de ressort sur laquelle repose le carter moteur.

Ce système à trois roues est exceptionnel en matière de tramway !



MOTRICE SERIE 700 1950 - Dessin B. LEPLA



MOTRICE 717 - Photo AMITRAM

La série 700 est réformée progressivement jusqu'au 7 mai 1961 (motrices n° 703, 705, 706, 709, 710, 715 et 717).

**LIEU DE CIRCULATION**..... : Ligne D (LILLE Gare - Porte des Postes), ligne supprimée le 5 juillet 1959,  
Ligne I (LILLE - CANTELEU – LOMME), ligne supprimée le 31 juillet 1964,  
Ligne H (LILLE - LOOS – HAUBOURDIN), ligne supprimée le 20 juin 1965.

Suite à sa sauvegarde par un administrateur de l'Association pour le **MU**sée du **TR**Amway (1961- 2017, Belgique) en 1963, la motrice 717 effectuera un périple (depuis le dépôt de la rue d'Enghien jusqu'à la place Quetelet et retour) sur le réseau de tramways de la S.T.I.B. (Bruxelles), à l'occasion de la réouverture annuelle du musée de Scheepdal (ex dépôt SNCV/NMVB, région de Bruxelles) le samedi 4 avril 1964.

l'AMUTRA ne pouvant plus assurer la préservation de la motrice à Scheepdal, elle est stockée successivement dans plusieurs dépôts.

Suite à la dissolution de SNCV/NMVB, prévue en juin 1990, l'AMUTRA propose à l'AMITRAM de lui laisser en dépôt la motrice, tout en restant propriétaire. L'AMITRAM, en échange, assure sa restauration et son entretien.

La motrice 717 est récupérée le 5 février 1990 au dépôt SNCV/NMVB de Kalken (région de Gand). Elle est classée « Monument Historique » le 10 mai 1999.

Suite à la dissolution de l'AMUTRA, la motrice devient la propriété de l'AMITRAM suite à son rachat fin 2017.

Les motrices préservées : N° 701, AMTUIR, Chelles (77).