

Musée International des **TRAN**sports **Métropolitains**

MATÉRIEL..... : Motrice standard n° 362

DATE DE CONSTRUCTION..... : 1955 (réceptionnée à Herten le 15.07.1955) - (réceptionnée le 23.09.1980 à la SNELRT et mise en service le 6.02.1981).

COMPAGNIES..... : Vestische Strassenbahnen (Herten-Recklinghausen) (ex RFA),
Société Nouvelle de l'Electrique Lille-Roubaix-Tourcoing (S.N.E.L.R.T.) (1968 - 1981),
Compagnie des Transports en Commun de la C.U.D.L. (T.C.C. CO.TRA.LI.) (1982 - 1988),
Transports en Commun de la Communauté (T.C.C.) (1989 - 1994).

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES : Motrice à bogies à écartement métrique.
Longueur hors tout : 14,290 m - Longueur caisse : 14,100 m - Largeur : 2,200 m - Hauteur toiture : 3,415 m - Entr'axes bogies : 6 m.
Poids à Vide 17 t - Poids Total en Charge : 25,9 t.
Capacité d'origine : 120 places (31 assises, 89 debout) ; avec un poste de receveur. Capacité maximale : 137 places.
Éclairage par lampes à incandescence, sièges en bois, livrée intérieure Crème.
Deux bogies, bimoteurs, à *Roues élastiques* (Ø 660 mm), moteurs type BG 55 am, d'une puissance unitaire de 50 kW sous 300 Vcc.
Frein rhéostatique, frein pneumatique à disque, frein d'urgence avec patins électromagnétiques.
Livrée d'origine : Crème avec bandeau Vert au-dessous des vitres.

Constructeur : **DÜSSELDORFER WAGGONFABRIK** (DÜWAG) (1935 - 1999), usine de Düsseldorf .
Équipements électriques : Kiepe Elektrik GmbH & Co., Düsseldorf.

En 1978-79, il devient évident que la capacité des motrices 500 va être insuffisante par suite de l'accroissement régulier du trafic voyageur. La nouvelle tarification de octobre 1981 et la mise en service de la ligne 1 du métro en mai 1983 avec la mise en correspondance quai à quai à la station GARES à LILLE, allant aggraver cette situation.

Les responsables du Syndicat Mixte d'Exploitation des Transports en Commun de la C.U.D.L. et de la SNELRT se mettent en quête d'une solution :

- *Rénover le parc existant : les motrices 500 sont trop anciennes pour une nouvelle rénovation et un entretien correct à un coût raisonnable.*
- *Acquérir du matériel neuf : coût financier trop important pour la C.U.D.L. (travaux de construction de la ligne 1 du métro, projet d'une nouvelle ligne de métro sur le Grand Boulevard pour 1995) et pas de matériel français existant à l'époque.*
- *Acquérir du matériel d'occasion adaptés : les réseaux de Bochum, Gelsenkirchen, Herten-Recklinghausen sont réorganisés suite à une restructuration économique de la région.*

Le 8.02.1980, après accord de subvention par la C.U.D.L., le Syndicat Mixte décide l'acquisition de six motrices simples qui arrivent les 18.09.1980 (n° 352, 363, 367) et le 23.09.1980 (n° 353, 362, 365) sur convois routiers.

Dès leur arrivée, les ateliers de la SNELRT entreprennent des vérifications ainsi que les travaux d'adaptation au réseau et de mises aux normes (nouvelle capacité : 111 places soit 27 assis et 84 debout). Les essais en ligne se déroulent de nuit et après modifications du système de freinage, elles reçoivent l'autorisation de circuler le 9.12.1980.

Elle sont progressivement mises en service de février à avril 1981.

A partir de début 1983, le pantographe d'origine STEMMANN est remplacé par un pantographe unijambiste FAIVELEY type LV 2600 avant la mise en service du premier tunnel qui permet d'accéder au terminus en correspondance quai à quai avec la ligne 1 du métro à la station GARES (16 mai 1983).

En juillet-août 1985, afin d'harmoniser le parc, les motrices simples sont entièrement renovées (aménagement type motrices articulées de la série 395 à 399).

Les six motrices simples sont progressivement retirées du service en 1991 puis servent de banque d'organes pour la série articulée.

Livrée 1980 : Gris clair et Gris Anthracite avec bandeau Rouge "Coq de Roche" au-dessus et dessous des vitres ainsi qu'en bas de caisse. Sigles : Rouge "Coq de Roche".

Livrée 1985 : bandes en diagonale d'inégales largeurs, alternant le Rouge et le Blanc.

*Musée International des **TRAN**sports Métropolitains*

LIEU DE CIRCULATION..... : Réseau de HERTEN-RECKLINGHAUSEN jusque mi 1980 ;
Ligne **R** (LILLE Théâtre - ROUBAIX Gd Place) puis LILLE Gares - ROUBAIX Gd Place à partir du 16 mai 1983 (en correspondance avec la ligne 1 du métro),
Ligne **T** (LILLE Théâtre - TOURCOING Centre) après la suppression du terminus au niveau de l'église St Christophe en mars 1982, puis LILLE Gares - TOURCOING Centre à partir du 16 mai 1983 (en correspondance avec la ligne 1 du métro)
Ligne **M** (LILLE Théâtre - MARCQ Croisé Laroche) puis LILLE Gares - MARCQ Croisé Laroche à partir du 16 mai 1983 (en correspondance avec la ligne 1 du métro). La série terminera sa carrière sur cette ligne.

Offert par les **TRAN**sports de la Métro**POLE** (1994 - 2019) le 17 décembre 1996, avec l'accord du Syndicat Mixte des Transports de la C.U.D.L.

Elle est classée « Monument Historique » le 10 mai 1999.

Stockée au dépôt d'origine de Marcq en Baroeul, elle est récupérée début juin 2012.