

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

MATÉRIEL..... : Motrice n° 507.

DATE DE CONSTRUCTION..... : 1949 (réceptionnée le 13.04.1950 et mise en service le 27.04.1950).

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),
Compagnie des Transports en Commun de la C.U.D.L. (T.C.C. CO.TRA.LI.) (1982 - 1989).

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES :

A l'origine, les 28 motrices 500 circulent accouplées par deux, en 14 rames réversibles. A noter le projet d'une commande d'une seconde série de 8 rames et 10 voitures simples, non concrétisé. Série étudiée en 1942 et commandée en 1946, elle est inspirée directement de la série 200 de 1937.

Motrice à bogies à écartement métrique. Série 501 à 528.

Longueur hors tout : 13,700 m - Longueur caisse : 13 m - Largeur caisse : 2,080 m - Hauteur caisse : 2,45 m - Hauteur Totale : 3,170 m.

Hauteur plancher : 0,720 m - Diamètre roues : 0,580 m - Empattement bogies : 1,650 m - Entraxes bogies : 6,500 m.

Poids à Vide : 17 t - Poids Total en Charge : 27,5 t.

Capacité d'origine : 82 places (31 assises sur banquettes transversales réversibles simples et doubles, 51 debouts) ; 150 places en surcharge.

Combinateur d'origine ALSTHOM type TM 170 - Siège baquet fixe pour le wattman

Deux bogie bimoteurs PENNSYLVANIA (ACIERIES DE HAINE - St PIERRE / FORGES DE LESQUIN) en acier coulé d'un poids de 3,360 t.

Quatre moteurs ALSTHOM type T.A. 622 auto ventilés, ils sont isolés pour fonctionner par 2 en série.

Puissance uni-horaire sous 300 Vcc : 50 ch (36 kW) à 146 ampères - Puissance continu sous 300 Vcc : 38 ch (27 kW) à 110 ampères.

Ils permettent une vitesse de 80 km/h, limitée à 60 km/h par arrêté préfectoral.

Frein rhéostatique ; frein électropneumatique ; frein d'urgence par patins électromagnétiques ; frein à main d'immobilisation.

Constructeur : BRISSONNEAU ET LOTZ (1902 - 1972), usine de Creil.

Elles sont désaccouplées entre 1952 et 1953 (29.10.1952 pour la rame 507-508), puis équipées d'un second poste de conduite entre 1953 et 1954 (19.11.1953 pour la motrice 507).

A partir du 26.11.1970 (motrice n° 506), la série reçoit des améliorations (motrices prototypes n° 512 et 526) avec une nouvelle décoration intérieure ; un éclairage renforcé ; de nouvelles commandes destinées aux usagers ; la suppression des sièges simples remplacés par 5 strapontins (supprimés en 1980) qui donne une capacité de 25 places assises sur des banquettes plus confortables et 69 places debout (150 places en surcharge) ; la modernisation des postes de conduite surélevé avec l'installation de nouvelles commandes et d'un nouveau manipulateur type S.N.E.L.R.T. (avec contacteurs ALSTHOM type TCP 510) et d'un nouveau siège type autobus réglable avec suspension ; une nouvelle girouette frontale éclairée par tube fluorescent.

La nouvelle motrice 507 sort d'atelier le 8.11.1974.

En 1976, installation du système *ONDE VERTE* (radar émetteur dans une ovide installée dans les postes de conduite) permettant la priorité aux carrefours (les feux tricolores sont équipés de récepteurs) ; puis du système *SELECTROL*.

En décembre 1977, les motrices sont équipées d'un système de radiotéléphone en relation avec le dépôt (08.12.1977 pour la motrice 507).

Lors de la fusion CGIT / SNELRT en COTRALI au 1^{er} janvier 1982, le matricule des motrices perd le 5 de la centaine.

La série 01 à 28 est progressivement réformée de août 1982 à 1985.

Livrée d'origine : Jaune de Bologne avec bandeau Rouge Vermillon au dessous des vitres. Châssis : Gris.

Livrée 1970: haut Gris clair, bas Rouge "Coq de Roche" avec bandeau Noir au dessous des vitres. Châssis : Gris clair.

Livrée 1980 (n° 505, 508, 513, 521) : Blanc cassé et Gris Anthracite avec bandeaux Rouge "Coq de Roche" au dessus et dessous des vitres.
Châssis : Rouge "Coq de Roche".

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

LIEU DE CIRCULATION..... : Ligne 1 (LILLE Théâtre - ROUBAIX Gd Place) devenue **R**, puis LILLE Gares - ROUBAIX Gd Place à partir du 16 mai 1983 (nouveau terminus en correspondance directe avec la ligne 1 du métro) ;
Ligne 1bis (LILLE Théâtre - TOURCOING Gd Place) devenue **T**, puis (LILLE Théâtre - TOURCOING Centre) après suppression du terminus autour de l'église St Christophe en mars 1982, puis LILLE Gares - TOURCOING Centre à partir du 16 mai 1983 (nouveau terminus en correspondance directe avec la ligne 1 du métro) ;
Ligne 7 (LILLE Théâtre - MARCQ Place) en renfort (ligne supprimée en septembre 1972),
Ligne M (LILLE Théâtre - MARCQ Croisé Laroche) puis LILLE Gares - MARCQ Croisé Laroche à partir du 16 mai 1983 (nouveau terminus en correspondance directe avec la ligne 1 du métro).

NOTA: Seules les motrices rééquipées d'un pantographe unijambiste FAIVELEY de type LV 2600 en remplacement du pantographe SIEMENS d'origine et la suppression de son caisson d'embase, peuvent accéder au nouveau terminus de Lille via le tunnel d'origine entre Pasteur et GARES.

Réformé mi mai 1983, la motrice n° 507 est sauvegardée le 31 mai par l'AMITRAM (MM. Chatalova-Lamoitte-Maladry).

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

Les motrices préservées: 520, Chemin de Fer de BON REPOS (22) (ex AMTUIR Chelles,77) ; 525, ATHALY (69) (ex S.G.V.A., 07).