

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

MATÉRIEL..... : Motrice n° 877

DATE DE CONSTRUCTION..... : 1936

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 :

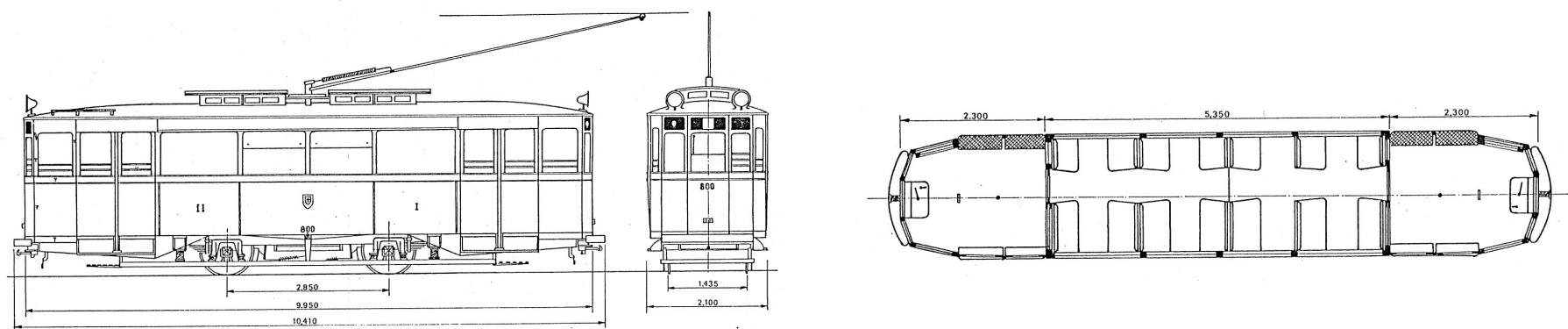
En 1933, la compagnie des T.E.L.B. décide le remplacement des motrices de la série 500 (1919) qui résultait de la fusion des séries 500 / 600 / 800 de 1902. Un prototype, numéroté 800, est construit dans les ateliers en 1934. Cette motrice unique est surnommée " la Veuve ".

Longueur hors tout : 10,410 m - Longueur caisse : 9,950 m - Largeur : 2,100 m - Poids à Vide : 12,500 t.

Capacité : 75 places dont 21 assises sur des banquettes transversales rembourrées simples ou doubles (9 places en 1^{ère} classe et 12 places en 2^{ème} classe). Les deux classes sont séparées par une cloison formée de deux vitres fixées sur les dossiers de banquettes simples et doubles, mises dos à dos - Portes pliantes pour les plate-formes.

Toit à lanterneaux - Truck BRILL avec empattement porté à 2,850 m.

Livrée : 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 sur la série.



PROTOTYPE 800, surnommé la Veuve - Dessin B.LEPLA

Les résultats obtenus suite aux essais, encouragent la TELB à poursuivre dans cette voie et à créer un nouveau type de motrice qui différera de la voiture prototype par plusieurs points : nouveau truck de 3 m d'empattement dénommé « TEL » ; moteurs T5 renforcés (50 ch, 36 kW) provenant des séries 600 / 800 de 1902 ; nouveaux controllers JEUMONT à cames ; lanterneaux supprimés et toit galbé ; garniture des sièges de type 700 (molesquine en 1^{ère} classe et rotin tressé en 2^{ème} classe).

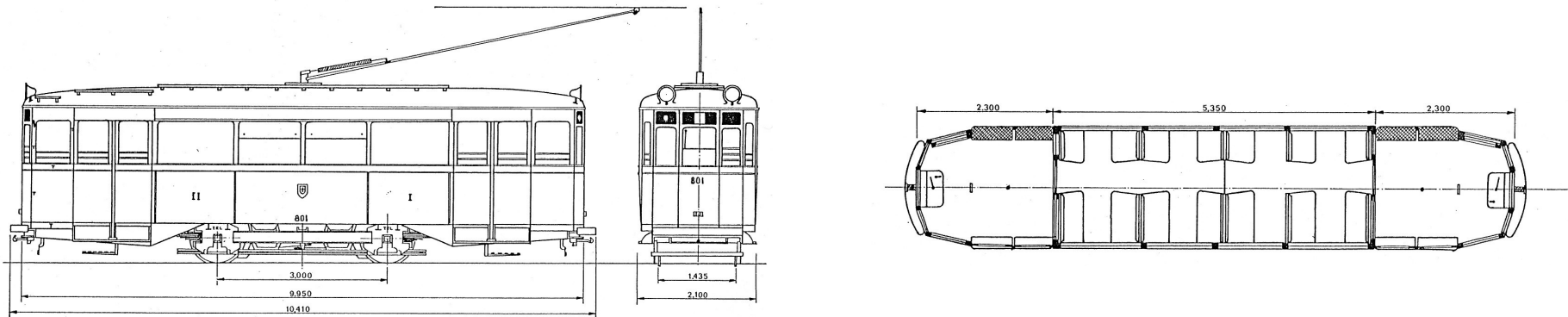
La première voiture de cette série (n° 801 à 865) est présentée à la presse le 8 Août 1934.

Avec 5 motrices par mois sortant des ateliers, la production s'avère très économique à plus d'un titre : seulement 83 000 FF (de l'époque) par voiture et surtout l'Interchangeabilité Intégrale (entre caisses et châssis et entre tous les éléments constructifs de récupération).

A partir de 1936, la construction d'une seconde série est entreprise. Ces motrices, devant tracter des remorques, reçoivent des moteurs T6 renforcés (80 ch, 57 kW), ce qui entraîne l'installation d'une plaque de crantage plus grande sur les controllers, d'où le surnom « Grand Plateau ».

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

A l'origine, cette série est affectée principalement sur la ligne **F**, au profil assez dur (des essais seront réalisés avec remorques Nivelles mais resteront sans suite).



MOTRICE SERIE 800, 1934 - Dessin B. LEPLA

Motrice à 2 essieux à écartement normal (1,435 m). 2^{de} série 866 à 881 (Parc 801 à 881), surnommée *Grand Plateau*.

La motrice n° 877 est terminée le 29 décembre 1936, puis essayée le lendemain : elle est refusée !
Renvoyée en ateliers, elle n'obtiendra son visa de sortie que le 6 janvier 1937.

La série 800 est réformée le 29 janvier 1966 (motrices n° 801, 806, 812, 824, 827, 831, 843, 844, 852, 866, 871 à 874, 880 et 881).

LIEU DE CIRCULATION..... : Ligne F (LILLE - MONS - FLERS - Petit WASQUEHAL - CROIX - ROUBAIX) jusqu'au 15 juillet 1956,
Ligne I barré (LOMME - LILLE - MONS - FLERS - Petit WASQUEHAL) de 1952 au 31 juillet 1964,
Ligne HI barré (HAUBOURDIN - LILLE - MONS) du 1^{er} août 1964 au 17 janvier 1965,
Ligne H (LILLE - LOOS - HAUBOURDIN) jusqu'au 20 juin 1965,
Ligne B (LILLE Porte de Béthune - HELLEMMES) jusqu'au 29 janvier 1966.

Le samedi 29 janvier 1966, les motrices en service circulent avec l'inscription suivante sur les flancs (les motrices 872 et 874 participent au dernier voyage officiel) :

APRÈS 92 ANS DE BONS ET LOYAUX SERVICES

LES TRAMWAYS VOUS DISENT : ADIEU !

La motrice n° 877 est le dernier tramway ayant circulé avec des voyageurs dans Lille le 29 janvier 1966, puis après minuit ... et sous l'indice H (voiture réservée pour un mariage). Elle est ensuite garée dans les emprises de la FOIRE COMMERCIALE (Village des Maisons du Nord), où elle sert d'accueil pour différents usages.

La motrice n° 877 est récupérée par l'AMITRAM le 30 septembre 1982, puis restaurée extérieurement. Elle est exposée à l'entrée de "Rail Modélisme 83" (FOIRE COMMERCIALE).

Lors des festivités du XX^{ème} anniversaire de l'AMITRAM les 15 et 16 octobre 1988, la motrice n° 877 reprend du service en parcourant sans aucun problème près d'une centaine de kilomètres et en transportant plusieurs milliers de passagers.

La motrice 877 est classée « Monument Historique » le 10 mai 1999.

Ultérieurement, elle retrouve ses sièges d'origine, préservés par l'entreprise qui avait réalisés les travaux d'adaptations en agence commerciale.

Les motrices préservées : n° 874, AMTUIR (à l'origine sauvegardée et présentée plusieurs années par le Musée des Chemins de Fer à Mulhouse) ; n° 881, AMTUIR, Chelles (77).