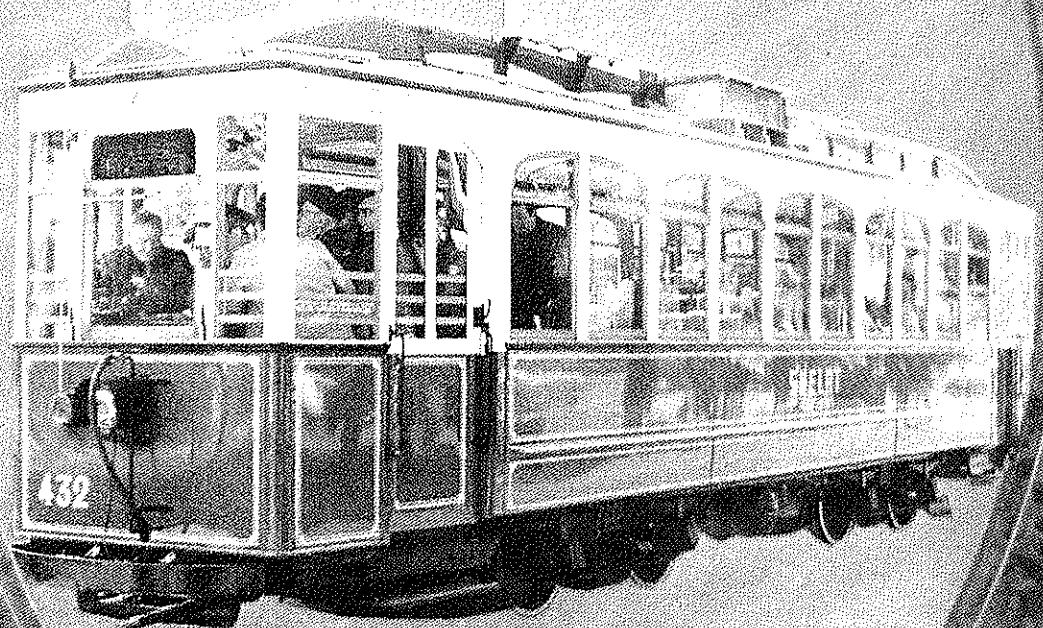


2701

*Un Tramway
nommé Mongy*



LA MOTRICE 432

CARTE D'IDENTITÉ



Constructeur :

Année de fabrication :

Poids à vide :

Empattement :

Diamètre des roues :

Moteurs

Puissance unihoraire :

Puissance continue :

Nombre de places assises :

Nombre de places debout :

- à l'intérieur :

- plate-forme avant :

- plate-forme arrière :

Société Franco-Belge

1911

21 tonnes

4,6 m

0,80 m

*4 moteurs à l'origine ALIOTH 28,
remplacés par les moteurs
TH 573 autoventilés*

70 ch

52 ch

28

51

10

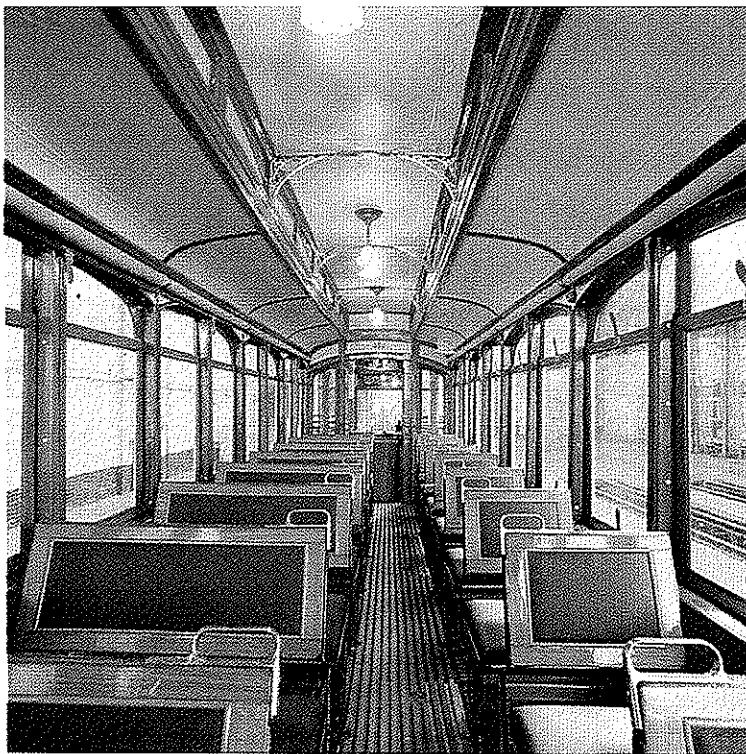
12

Seul réseau français à avoir conservé en état de marche des tramways de la « Belle Époque », T. C. C. sont souvent sollicités par des visiteurs français et étrangers, voire même par des cinéastes souhaitant se replonger dans l'atmosphère d'une époque déjà lointaine.

Aussi, T. C. C. se devaient donc de rénover un matériel très représentatif de cette période en restaurant une motrice 432, prenant soin de conserver son cachet d'origine dans ses moindres détails.

Ce travail de rénovation a été mené à bonne fin grâce à la compétence et à l'enthousiasme de tous ceux qui y ont participé. Ils ont su valoriser ce que leurs prédécesseurs avaient pris soin de mettre au service des voyageurs de la « Belle Époque » : un matériel réunissant dans une décoration du meilleur goût du moment, les tous derniers perfectionnements techniques.

UNE RECONSTITUTION FIDÈLE ET MINUTIEUSE



C'est en décapant et en raclant les nombreuses couches de peinture que les bois précieux — acajou et citronnier — utilisés pour la confection des moulures et des panneaux, ont retrouvé leur état d'origine. La couche de vernis qui les protège aujourd'hui met en valeur l'harmonie des assemblages des différentes essences.

Les bronzes de la serrurerie et des lustres brillent de tout leur éclat, une fois disparue la peinture qui les dissimulait durant la guerre aux yeux d'éventuels amateurs de métaux non ferreux.

Les lambris des voussures découverts dans un grenier avaient été remplacés par des panneaux publicitaires. Remis en place, ils sont du plus bel effet !

La lanterne phare d'un autre âge a repris sa place : elle est transportée d'un bout à l'autre de la voiture quand celle-ci change de sens de marche.

Le sifflet si caractéristique du Mongy a été réparé : il se fait aujourd'hui à nouveau entendre sur le grand boulevard.

Grâce à des échantillons d'archives, les sièges et les rideaux ont été reconstitués dans leur état d'origine. De même, les photographies d'époque ont permis de retracer les liserés et les inscriptions dans le graphisme à la mode.

Un seul élément anachronique sur cette motrice 432 : le pantographe ! En effet, la perche d'origine, pour des raisons techniques, n'a pas retrouvé sa place.

Ce tramway « 432 » a parcouru 3 millions de kilomètres et transporté 15 millions de voyageurs depuis sa mise en service.

De nouveau sur les rails pour des opérations promotionnelles et touristiques, il replonge ses passagers dans l'ambiance d'un voyage au temps de la « Belle Époque », et les sensibilise sur l'effort entrepris par les réseaux de transports urbains du Nord pour être, aujourd'hui comme hier, toujours à la pointe du progrès.

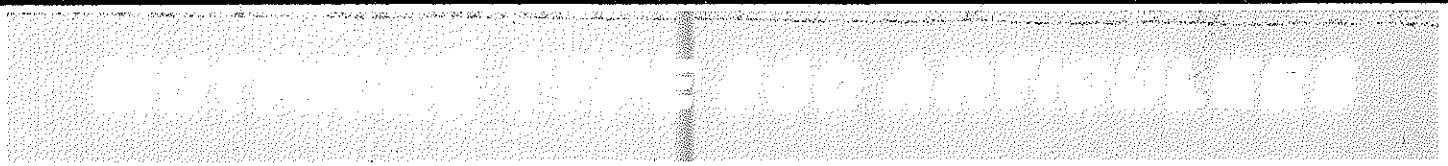


POURQUOI « MONGY » ?

Monsieur Alfred MONGY (1840-1914) était directeur des travaux municipaux de la ville de Lille.

Il a conçu et réalisé d'importants travaux qui ont transformé la ville de Lille, et en ont fait la capitale de la région du Nord. Il a notamment créé le Bois de la Deûle, édifié le Palais des Beaux-Arts et les Facultés, et restauré la porte de Paris

En précurseur, Monsieur Alfred MONGY a également ouvert le grand boulevard ; il le dota d'un tramway rapide qui, aujourd'hui, porte son nom.



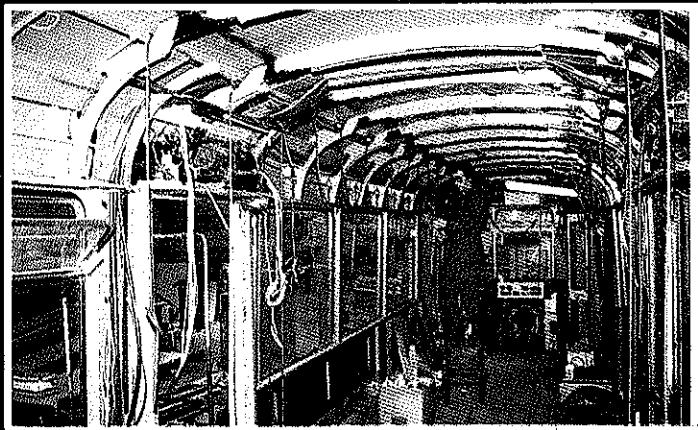
Suite à la restructuration du réseau de surface en mai 1984, les lignes de Tramways reliant Lille à Roubaix et Tourcoing ont connu un accroissement de 30% du trafic. C'est ainsi que le syndicat mixte des transports en commun a décidé le renforcement du parc, par l'achat de 5 motrices articulées au réseau de BOCHUM en RFA. Après avoir subi une rénovation complète au dépôt de Marcq celles-ci ont été mises en service dès la rentrée de septembre 1985.



Réception de motrice 300 à la douane d'Halluin.

TRAVAUX DE REFECTION EFFECTUES :

Panneaux de tôle extérieur - entourage des baies - emmarchements - étanchéité cabine - partie de plancher - révision de bogies et changement des bandages - faisceau de câbles 600 VCC - travaux d'amélioration de fiabilité.

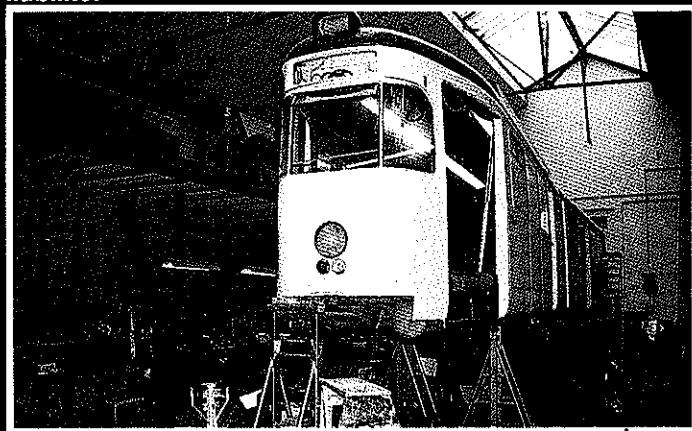


Une rénovation complète aux ateliers de Marcq.
Travaux de câblage.

AMENAGEMENTS D'ORDRE ESTHETIQUE - TECHNIQUES ET COMMERCIAUX :

Pose de tapis de sol pastillé - moquette des parois latérales du plafond et des postes de conduite - pose d'éclairage néon - pose d'un groupe de charge 2000 W pose de sièges et d'un réseau de colonnettes - transfert d'appareillages électriques sous siège et construction des coffres - retôlage extérieur et peinture aux couleurs TCC.

Pose d'un pantographe et de sa commande - pose d'un kit oblitérant - fonction marche compteuse - Transformation des marchepieds, pose de contacteurs et câblage pour comptage - montage d'un compresseur et transformation du système de sablage - diverses adjonctions (supports d'information, rétroviseurs, antibrouillards, girouettes, klaxon, etc.).



Aménagements esthétiques, transformation en motrice zébrée aux couleurs TCC.



Les motrices 300 sont déjà intégrées à la vie de la métropole... après avoir fait peau neuve.

CARACTERISTIQUES FINALES

Type : Motrice 300 articulée.

Constructeur caisses et bogies : DUWAG à Düsseldorf. Equipement électrique : SIEMENS - RFA.

Type bidirectionnelle, deux caisses sur 3 bogies à 2 essieux.

Poids à vide : 20.700 kg.

Poids maximal en charge : 32205 kg.

Charge maximale par essieu : 6.475 kg.

Bogies : 2 bogies moteurs.

Moteurs : 1 moteur autoventilé par bogie.

Puissance : 100 kw.

Vitesse de rotation : 3300 tours/mn.

Électricité : 24 V par convecteur statique, électronique 150 A.

Ecartement des roues : 1,00 m.

Diamètre des roues : 0,680 m.

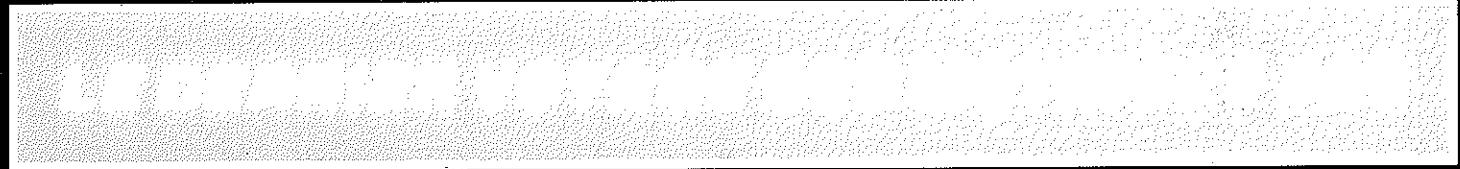
Nombre de places total : 161
dont 44 assises et 117 debout.

SIEGES : COMPIN anti-vandalisme

Pantographe : entièrement motorisé.

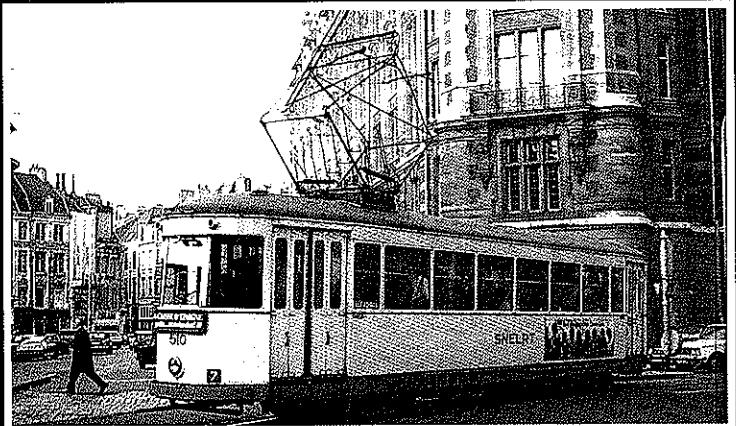
LUT 2600 FAIVELEK.

Commandes des portes : par automate programmable TS X 21 télémécanique.



Elles étaient 28 en service. Chacune d'entre elles aura parcouru 1.400.000 km entre Lille, Roubaix et Tourcoing, soit plus de 35 fois le tour de la terre par motrice.

Après 34 ans de service, les 5 dernières motrices 500, effectuent leur voyage d'adieu en octobre 1985 au départ de Marcq, pour rejoindre le réseau d'HANOI qui les a achetées. Leurs sœurs cadettes ont été récupérées - auparavant - par les ateliers de la COTRALI, l'Amitram ou exposées au musée des transports ; dans tous les cas, nous en aurons gardé un souvenir mémorable.



Motrice 500 à l'époque de mise en service par la SNELRT.



Motrices 500 au dépôt de Marcq
... "Le repos des guerriers".

EQUIPEMENT

Combinateur : Alsthom TM 170
monté d'origine, puis remplacé par le manipulateur
SNELRT en 1971.
Compresseur : OERLIKON A 1-153
Moteurs : TA 622 autoventilés isolés pour fonctionner
par 2 en série sous 600 volts.
Régime unihoraire sous 300 V : 50 CV à 1200% ; 146 A.
Régime continu sous 300 V : 38 CV à 1380% ; 110 A.
Diamètre des roues : 580 mm.

CARACTERISTIQUES

Type : voiture 500
Mise en service : 1950
Longueur hors tout : 13,350 m
Largeur hors tout : 2,100 m
Entre bogies: 6,500 m
Entre essieux : 1,650 m
Poids à vide : 17.200 kg
Nombre de places total : 104
dont 18 assises et 86 debout
Nombre de portes : 4 à 4 vantaux
dont 2 à bords sensibles
Constructeur : BRISSENEAU & LOTZ



Dernière découpe en rouge et blanc,
des motrices 500... au Croisé-Laroche.