



AMITRAM

ASSOCIATION DU MUSEE INTERNATIONAL DES TRANSPORTS METROPOLITAINS

Projet Scientifique et Culturel - Axe de travail
pour le Musée des transports en commun



SOMMAIRE

> Un Musée des Transports, pourquoi ?

- Page 3 - Quels objectifs ?
- Page 3 - Quel intérêt ?
- Page 4 - Des pièces maîtresses dans cette collection
- Page 5, 6 - Une collection qui nécessite des investissements
- Page 7 - Une voie ferrée indispensable au Musée des Transports
- Page 8 - Une collection qui se constitue depuis 50 ans
- Page 9 - Une collection diverse à toujours enrichir
- Page 10 - Des pièces uniques
- Page 10 - Où est localisé cette collection ?

> Un Musée des Transports, comment ?

- Page 11 - Mettre en place la rotation de la collection
- Page 11 - Conserver le mieux possible cette collection
- Page 12 - Montrer la collection en toute sécurité
- Page 13 - Muséographier la collection
- Page 14 - Organiser la visibilité de la collection

> Un Musée des Transports, pour qui ?

- Page 15 - Connaître son public
- Page 15 - Réfléchir aux publics cibles potentiels et à l'accueil de publics spécifiques
- Page 15, 16 - Développer une action pédagogique et éducative
- Page 16 - Communiquer sur le Musée des Transports
- Page 17, 18, 19 - Développer les partenariats
- Page 20 - S'insérer dans des réseaux existants thématiques et/ou territoriaux

Un Musée des Transports, pourquoi ?

> Quels objectifs ?

L'objectif d'un Musée des Transports est de présenter l'évolution des moyens de transport en commun de Lille et sa banlieue depuis le début des tramways jusqu'à maintenant au travers de véhicules d'époques ou reconstitués sur plan. La vision du matériel exposé doit être à l'échelle humaine accessible à tous, créatif et attachant par l'émotion des souvenirs qu'ils représentent.

De nombreux objets relatifs aux métiers des transports en commun et des modèles réduits sont relégués dans des cartons et ne demandent qu'à être mis en valeur ou fonctionner pour une présentation de ce que les transports en commun ont pu susciter comme pièces d'intérêt artistiques ou ludiques.

> Quel intérêt ?

La plupart des premiers véhicules de transport en commun de la région ont été détruit pour permettre la création d'autres moyens de transport évoluant avec les nouveautés technologiques et les enjeux économiques régionaux.

Il est utile de pouvoir montrer physiquement l'évolution des ces moyens de transport en commun alors que, actuellement, ces modes de transports ne cessent d'être plébiscité pour le bien être de la Terre et des Hommes.



Du tramway hippomobile de 1874

jusqu'aux autobus accessibles

aux fauteuils roulants.

AMITRAM
Mémoire des Transports
Musée des Transports en commun



Photo www.amitram.fr

> Des pièces maîtresses dans cette collection

L'**AMITRAM** dispose de plus d'une dizaine de tramways classés "monument historique" qui ne demandent qu'à être restauré ou à recevoir un rafraîchissement visuel dont la visibilité au public est d'un intérêt général.

Dans l'histoire des tramways Mongy dit du Grand Boulevard (lignes actuellement en service), l'**AMITRAM** regroupe toutes les générations de véhicules commerciaux et d'entretien depuis l'inauguration en 1909.

L'**AMITRAM** conserve toutes les générations de bus du type « PR100 », représentant ainsi l'évolution industrielle du célèbre constructeur automobile français Renault VI de 1975 à 1996.

L'**AMITRAM** possède le prototype du premier métro automatique du monde (VAL) qui a roulé et été adapté sur voie d'essais.

L'**AMITRAM** détient 1 trolleybus Suisse et 2 exemplaires français permettant la représentation de l'évolution technologique de ce mode de transport du sortir de la Seconde Guerre Mondiale à nos jours.

Globalement la collection de l'**AMITRAM** renferme tous les véhicules ayant circulé sur le réseau de Lille-Métropole depuis 1960, que ce soit des tramways ou des autobus. Par ailleurs, l'**AMITRAM** possède également quelques véhicules remarquables historiquement issus d'autres réseaux de transports français et européens.

L'**AMITRAM** préserve aussi une grande collection d'objets relatifs aux métiers des transports en commun, de tickets de transport et d'uniformes des personnes travaillant dans les transports en commun de Lille et son agglomération.

Que ce soit des tramways, autobus ou trolleybus, c'est l'évolution du transport en commun qui peut être montré à tous le monde.

L'acquisition de véhicules, d'objets ou matériels représentant l'ensemble de ce qui a existé jusqu'à maintenant dans les transports en commun de Lille et son agglomération est toujours à privilégier.



*2 facettes de la collection **AMITRAM** : les véhicules, les archives*

> Une collection qui nécessite des investissements

Parmi cette collection il existe des véhicules qui ne sont pas en état d'être présenté au grand public. Il convient à l'**AMITRAM** de les rénover pour augmenter le potentiel de véhicule à exposer. Ainsi, sur 62 véhicules répartis en 33 tramways, 25 autobus et 4 autres véhicules, il subsiste à rénover 14 tramways, 10 autobus et 1 autre véhicule (**annexe n° 1**).

N°	RESEAU	ANNEE	OBSERVATIONS	N°	RESEAU	ANNEE	OBSERVATIONS
TRAMWAYS ELECTRIQUES				AUTOBUS			
420	Lille Rx Tg	1909	Réfection toiture	2338	Paris	1932	Restauration partielle
304	Rx Tg	1906/1926	Prévoir une peinture extérieure	242	Rx Tg	1963	Carrosserie partielle ext + aménag int
717	Lille	1931	Restauration partielle carrosserie	264	Rx Tg	1967	En cours de restauration
877	Lille	1936	Réfection toiture	9865	Lens		Restauration carrosserie et mécanique
211	Rx Tg	1936	Prévoir une peinture extérieure	248	Rx Tg	1963	Restauration carrosserie et mécanique
507	Lille Rx Tg	1949	Restauration carrosserie et mécanique	4	Rx Tg	1959	Pièces détachées pour rest 248
433	Lille Rx Tg	1909	Réfection toiture	238	Rx Tg	1976	Restauration carrosserie et mécanique
503	St Etienne	1958	Restauration partielle carrosserie	2703	Lille	1983	Restauration carrosserie
399	Lille Rx Tg	1962/1986	Restauration partielle carrosserie	TROLLEYBUS			
362	Lille Rx Tg	1960/1982	Restauration totale	26	Fribourg	1948	Restauration carrosserie et mécanique
T1	Lille Rx Tg	1952	Restauration carrosserie et mécanique	1706	Lyon	1963	Restauration partielle carrosserie
T912	Lille Rx Tg	1951	Restauration carrosserie et mécanique	DIVERS			
REMORQUES TRAMWAYS				O2	Lille Rx Tg	1973	Proto métro VAL à rénover int/ext
148	Neuchatel	1925	Restauration carrosserie				
361	Genève	1919	Restauration carrosserie				



Exemple de restauration avec la motrice n° A201 de 1894.

L'**AMITRAM** a chiffré le coût de rénovation pour quelques véhicules qui apparaissent comme prioritaires afin d'avoir un panel large à exposer dans un Musée des Transports (**annexe n° 2**).

Désignation	N°	Fournitures	Main d'œuvre	Total	Observations
Bus Chausson	248	7 400 €	32 800 €	40 200 €	
Bus Renault	2338	3 500 €	11 280 €	14 780 €	
Motrice ELRT	507	2 720 €	11 520 €	14 240 €	Classé Mt Historique
Motrice TELB	551	8 000 €	1 920 €	9 920 €	A acquérir
Motrice TELB	717	1 300 €	11 520 €	12 820 €	Classé Mt Historique
Motrice TELB	877	700 €	3 120 €	3 820 €	Classé Mt Historique
Motrice ELRT	420	300 €	3 840 €	4 140 €	Classé Mt Historique
Motrice ELRT	432	300 €	3 840 €	4 140 €	
Hippomobile TN	1	3 400 €	51 840 €	55 240 €	
Motrice ELRT	211	1 900 €	11 200 €	13 100 €	Classé Mt Historique
Motrice ELRT	304	1 300 €	10 560 €	11 860 €	Classé Mt Historique
Trolleybus	26	5 750 €	14 560 €	20 310 €	
		36 570 €	168 000 €	204 570 €	

A noter la prise en charge, par l'**AMITRAM**, de la restauration de la rame de Valenciennes (motrice n° 26 et remorque n° 123) ainsi que le bus Chausson n° 242 (dit « nez de cochon ») à raison de 5000 € par ans soit 25000 € sur 5ans.

Pour tous ces véhicules des plans de co-financement devront être imaginés en associant :

- Collectivités locales
 - Europe
 - Etat
 - Région Hauts-de-France
 - Département du Nord
 - Métropole Européenne de Lille
 - SIVOM Alliance Nord-Est
 - Municipalités de Marquette et de Wambrechies
- Secteur privé via le mécénat financier et de compétences
- Financement participatif du grand public

Pour plus de détails sur tous ces véhicules, vous pouvez consulter les annexes n°s 4 à 15.

> Une voie ferrée indispensable au Musée des Transports

Avoir une collection de véhicules à monter au grand public est un beau projet. Pouvoir faire évoluer cette collection sur un site spécifique est un très beau projet. C'est ce que l'**AMITRAM** est en capacité grâce à la voie ferrée installée par ses membres entre 1990 et 1995 le long de la Deûle. En effet, l'**AMITRAM** détient depuis 1995 une pièce maîtresse unique en France avec la ligne de tramway touristique Marquette – Wambrechies. Longue de 3 kms, elle voit circuler, chaque dimanche après-midi, 3 tramways entre avril et septembre. Elle est le cœur de l'Association car elle permet, par les recettes de billetterie et de boutique, à l'**AMITRAM** de financer l'entretien et la rénovation de véhicules.

Cette voie ferrée a été aménagée avec du matériel récupérés au début des années 90 lors de la modernisation du tramway Lille – Roubaix – Tourcoing. Si les rails sont toujours en bon état, il n'en est plus de même pour les traverses en bois soutenant ces rails. L'**AMITRAM** a engagé en 2007 puis depuis 2012 un plan de remplacement de ces traverses. 1100 traverses (825 m de voie) ont été remplacées à fin 2021.



Renouvellement de traverses à Wambrechies en mars 2021

Il reste encore 915 traverses à renouveler soit un linéaire de 813 m. Les traverses en bois sont données pour un durée de vie de 30 ans pouvant atteindre 40 ans pour certaines d'entre-elles. Les échéances de vie sont largement dépassées pour 651 traverses soit sur 577 m à traiter dans les plus brefs délais soit une somme de **115 400 € HT (voir annexe n° 3)**.

> Une collection qui se constitue depuis 50 ans

La plupart des véhicules sont des dons réalisés par la Métropole Européenne de Lille après aval de la société exploitant le réseau de transport pour le compte de la MEL. Depuis sa création en 1968, l'**AMITRAM** entretient des liens privilégiés avec les exploitants successifs du réseau dans le cadre de la préservation du patrimoine des transports de Lille – Roubaix – Tourcoing. C'est une marque de confiance établie depuis les premières années de l'**AMITRAM** qui perdure à ce jour.

D'autres véhicules venant de l'étranger ont été acquis ou offerts par les exploitants locaux pour permettre leur préservation. La collection **AMITRAM** recense également des véhicules mis à disposition par d'autres associations identiques à la nôtre. Ainsi l'**AMITRAM** a un tramway de Lille (1934) provenant d'une association belge qui nous l'avait prêtée pour la préserver alors qu'elle n'avait pas de place pour la garder dans leur collection. Cette association étant dissolue, l'**AMITRAM** en a fait l'acquisition.

Quand arrive le moment de départ en réforme d'une série remarquable de véhicule, l'**AMITRAM** assure un travail de suivi de ces véhicules encore en activité grâce à ses membres travaillant pour l'exploitant et à ses bonnes relations avec les équipes de maintenance du réseau. L'**AMITRAM** parvient très souvent à sélectionner le meilleur véhicule à sauvegarder. Notre politique de préservation vise à minimiser les travaux qui seraient à faire sur le véhicule une fois préservé.

Néanmoins, il arrive que l'**AMITRAM** sauvegarde un véhicule en mauvais état qui s'avère, à contrario, une pièce maîtresse qu'il ne faut pas laisser partir chez le ferrailleur. La grande majorité des véhicules de la collection l'**AMITRAM** sont roulant mais d'autre ne pourront définitivement plus l'être à cause de problèmes techniques ou par manque d'information.

Actuellement, il est impossible de pouvoir faire entrer un nouveau véhicule dans nos locaux car l'espace est saturé. Les véhicules sont stationnés en rangs serrés, les uns derrière les autres, sans espaces entre eux. Cet espace exigu n'est pas sans nous donner moults difficultés lorsque nous devons manœuvrer tel ou tel véhicule.

Cependant dans quelque temps des nouveaux tramways devraient remplacer ceux actuellement en circulation et les premières rames de métro du premier métro automatique du monde devraient être retiré de circulation. Il serait normal qu'un exemplaire de ces véhicules soit présent dans notre collection.

Outre la sauvegarde de matériel roulant, la récupération d'objets et d'archives a également démarré dès la fondation de l'**AMITRAM** en 1968 et s'est enrichie d'année en année dans la limite de la place de stockage disponible. Nous sommes destinataires, à chaque fois, des stocks de pièces détachées devenues obsolètes par la réforme de la série de véhicule associée.



> Une collection diverse à toujours enrichir

5 catégories de véhicules composent notre collection :

- Les tramways de Lille – Roubaix – Tourcoing (32%)
- Les autobus de Lille – Roubaix – Tourcoing (29%)
- Les tramways « étrangers » (17%)
- Les autres véhicules de toutes origines (14%)
- Les autobus & trolleybus « étrangers » (11%)

L'**AMITRAM** préserve également tous les objets relatifs au transport :

- Uniformes du personnel (35 m²)
- Tickets et systèmes associés (20 m²)
- Poteaux d'arrêts et accessoires (20 m²)
- Archives de l'exploitation (25 m²)
- Maquettes grande taille d'autobus, de tramways et de métros
- Documentation technique & plans (40 m²)

Un enrichissement de la collection est à envisager pour compléter l'évolution des tramways de Lille afin d'obtenir la gamme complète de ceux-ci.

Il est envisagé de la compléter par :

- L'acquisition ou le prêt du tramway lillois n° 551 de 1902 auprès de l'AMTUIR
- La préservation du prototype du premier bus au gaz (1993)
- La sauvegarde d'un exemplaire du tramway Bréda (1994)
- La sauvegarde d'un VAL 206, 1er métro automatique du monde (1982)
- La poursuite de la préservation des autobus des années 2000 et suivantes



> Des pièces uniques

L'**AMITRAM** détient dans sa collection un grande proportion de véhicules uniques en leur genre. Si au global 70% sont des modèles uniques, en resserrant le spectre sur les véhicules issus de la métropole lilloise ce taux grimpe à 80% ! Ainsi seulement 8 véhicules sur 42 peuvent être vu dans d'autres musées ou chemins de fer touristiques. Il est à noter que, sur ces 7 véhicules, seulement 2 sont dans des états de conservation convenables pour une exposition alors que leurs pendants **AMITRAM** sont en service sur le tramway touristique ou en bon état pour entrer en musée.

- 5 tramways de Lille-Métropole sont visibles à l'AMTUIR.
=> Chelles (77500).
- 1 tramway Mongy est hébergé au Chemin de Fer de Bon Repos.
=> Gouarec (22750)
- 2 autobus des années 90-2000 sont préservé par Autobus Passion.
=> Chaulnes (80320)
- En prolongement de l'action de l'**AMITRAM**, 6 autobus de Lille-Métropole ont été préservés par Autobus Passion.

Les uniformes du personnel, billetteries, maquettes, archives de l'exploitation et documentations techniques sont des pièces uniques qui doivent être préservées puis gérées avec le plus grand soin car ce sont des témoins de l'Histoire des transports. La documentation et les plans servent aussi, à l'**AMITRAM**, de référenciel pour rénover ou reconstruire tel ou tel véhicule.



Le tramway TCC d'origine allemande des 80's, unique en France

> Où est localisée cette collection ?

Tous les véhicules **AMITRAM** sont stockés dans notre dépôt atelier mais seuls 3 tramways sont visibles du grand public sur l'unique ligne touristique de tramway de France, entre Marquette-lez-Lille et Wambrechies.

Dans l'avenir, l'**AMITRAM** envisage la création d'un lieu où une majorité de sa collection soit visible au public, aux étudiants et au service des entreprises de construction de véhicules de transport en commun ainsi qu'aux sociétés d'exploitation de ces transports.

Lors de l'Assemblée Générale 2022 de l'**AMITRAM**, Monsieur le Maire de Marquette, Dominique Legrand, a annoncé que des discussions ont été engagées par avec la Métropole Européenne de Lille pour la réalisation du Musée des Transports **AMITRAM** sur le site des Grands Moulins de Paris. Un hangar inutilisé depuis la fermeture des usines Rhodia et appartenant à la Municipalité serait le point de départ de ce projet d'aménagement du Musée dans le cadre de la création d'un parc urbain et culturel sur le site contiguë aux Grand Moulins de Paris, en cours de réhabilitation.

Un Musée des Transports, comment ?

> Mettre en place la rotation de la collection

Les véhicules à exposer sont ceux dont une restauration est terminée dans un état « sortie d'usine », ceux rafraîchis pour présenter un bon état général comme s'ils étaient en cours de service actif et ceux présentables en état de réforme récente.

Les autres véhicules plus ou moins dégradés devront être remisés dans un parc de réserve (attente de rénovation) et ceux sur lesquels une restauration est en cours seront en atelier de rénovation

Le site du futur Musée des Transports **AMITRAM** devra se composer de 3 zones :

- Un bâtiment principal accessible au public permettant d'exposer un panel de véhicules restaurés et d'objets représentant l'historique des transports de Lille et son agglomération.
- Un bâtiment servant au remisage des véhicules rénovés mais non exposés à ce moment, des véhicules sur lesquels des travaux de restauration sont en attente ainsi qu'à la conservations du reste de la collection d'objets et des archives.
- Un atelier pour les entretiens et restaurations de véhicules.



Antithèse du Musée : des véhicules en attente de restauration mélangés à des véhicules exposés

> Conserver le mieux possible cette collection

Les véhicules en exposition ouverte au public sont tous protégés de la météo par un entrepôt fermé mais non chauffé. L'entrepôt-atelier étant vaste, il n'y a aucune mesure de protection contre les poussières et l'ouverture régulière de la porte principal sert à l'échange d'air.

L'ensembles des bâtiments recevant les véhicules doivent être hermétiquement clos et ventilés afin de les préserver au mieux des aléas climatiques.

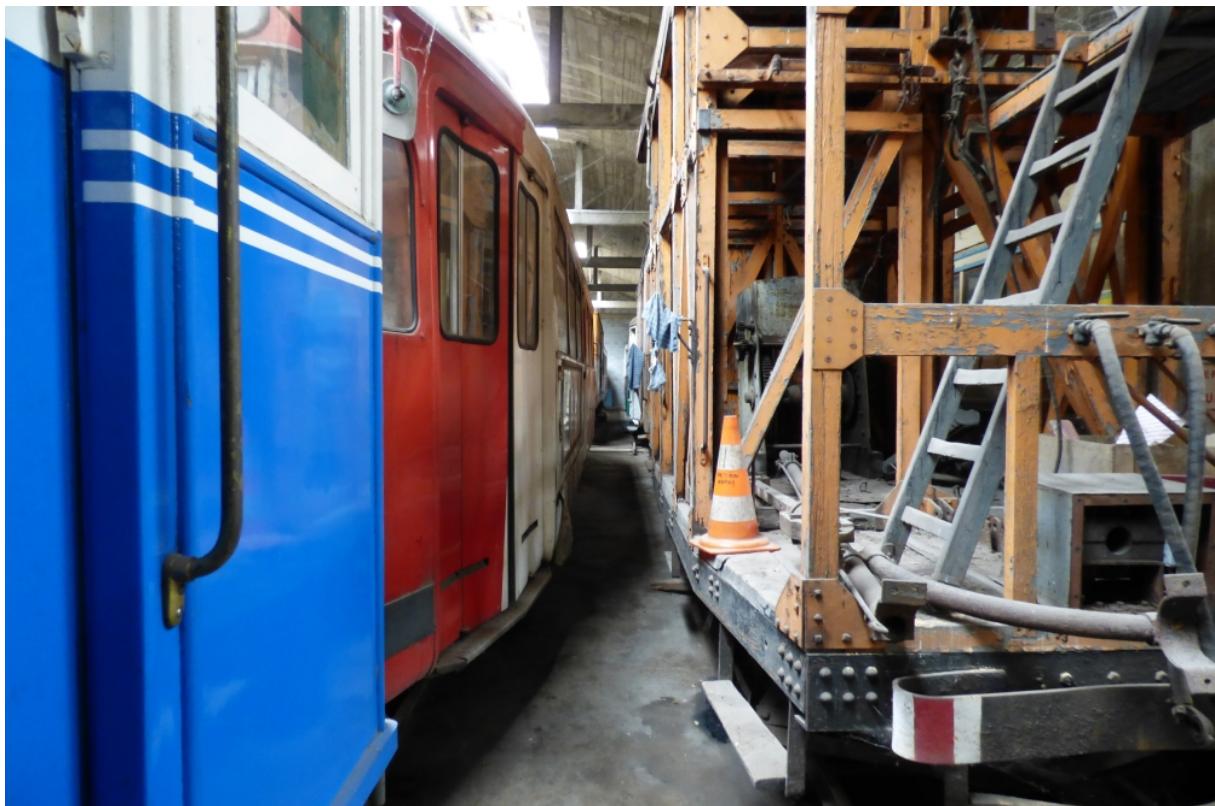
Une séparation entre l'atelier et le stockage des matériels et véhicules de réserve est préférable pour éviter la propagation et le dépôt des poussières issues des travaux d'atelier.

> Montrer la collection en toute sécurité

L'**AMITRAM** ne peut pas recevoir du public dans ses locaux de la rue Lavoisier sauf à mettre en place des actions lourdes pour permettre une relative circulation autour des véhicules restant.

En effet, rendre notre hangar visitable au grand public nous oblige à :

- le vider de ses autobus roulants
- réparer puis réaliser un grand nettoyage du sol
- poser un imposant barrièrage temporaire délimitant le périmètre accessible
- déplacer tous les équipements d'atelier qui seraient dans ce périmètre



L'actuel hangar « Lavoisier » aux allées étroites, non adaptées pour accueillir des visiteurs

Barrières, marquages, fléchages grilles, panneaux et vitrines seront à acquérir lorsque l'**AMITRAM** aura des espaces dédiés aux véhicules et aux divers objets présentés.

> Muséographier la collection

Quelques panneaux indiquant le nom du véhicule, ses caractéristiques et un bref historique existent et sont posés devant les véhicules.

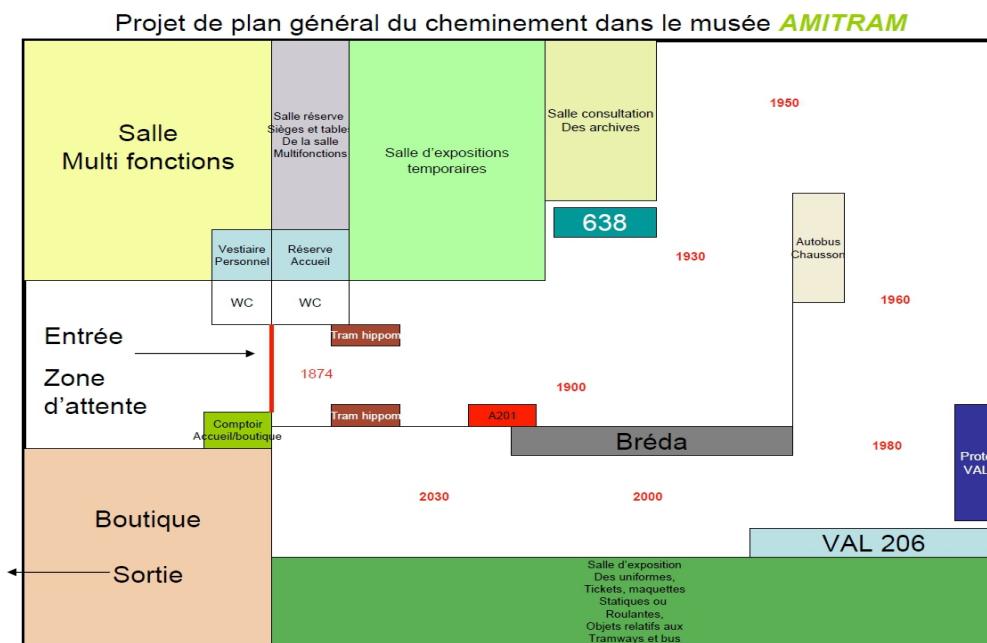
Un enrichissement de la collection est à envisager pour compléter l'évolution des tramways de Lille afin d'obtenir la gamme complète de ceux-ci. Il s'agira alors d'un véhicule de démonstration n'ayant pas d'histoire propre comme le reste de la collection **AMITRAM**. Il est souhaitable de compléter la chronologie des tramways de notre agglomération par la construction, sur la base de plans d'époque, du premier tramway hippomobile de Lille (1874).

Pour permettre de comprendre ce que l'on voit, un affichage sommaire de chaque objet doit être mis en place ainsi qu'un code barre ou QR code envoyant sur un commentaire audio ou une courte vidéo le mettant en scène.

Le Musée des Transports **AMITRAM** devra se baser sur 2 principes : une exposition permanente pédagogique et des expositions thématiques à durée limitée exprimant un focus sur une période temporelle ou une localisation géographique issu de l'exposition permanente.

- L'exposition permanente présentera l'évolution globale des transports en commun de notre métropole sous la forme d'un circuit allant des origines à nos jours par le biais de panneaux, d'objets et de contenu multimédia.
- Les expositions thématiques dureront 2 à 3 ans par rotation selon l'intérêt de la période ou du lieu à présenter dans ces 2 à 3 ans. Ces expositions présenteront un zoom sur une période temporelle ou une localisation géographique grâce à des véhicules et des objets correspondants à la période ou aux lieux mis en exergue.

Cette rotation des expositions thématiques temporaires se fera avec un nombre restreint de véhicules et d'objets permettant ainsi de dimensionner justement l'espace ouvert au public. Enfin, ce mode de fonctionnement nous permettra de faire venir plusieurs fois les visiteurs car ils n'auront pas tout vu lors de la première visite (fidélisation).



> Organiser la visibilité de la collection

Un total de 140 m² d'objets conservés dans la collection de l'**AMITRAM** méritent d'être exposé dans des vitrines afin de les mettre en valeur, mais le manque de place et le fait d'être dans un local servant d'atelier ne le permet malheureusement pas pour l'instant.

Durant la saison touristique (d'avril à septembre), au terminus de notre ligne touristique, une petite exposition photographique permet aux visiteurs de se replonger à l'époque où circulaient les tramways de Lille-Roubaix-Toucoing et les conducteurs ou les receveurs du tramway dispense les renseignements aux personnes curieuses du passé.

Un sens de visite pour les 2 types d'expositions devra être institué par l'organisation physique de la visite. Des dispositifs d'aide à la visite devront être envisagé afin de visualiser ou d'écouter des commentaires sur chaque étape de la visite (**Voir annexe n° 16**).

L'exposition permanente devra répondre aux normes d'accessibilité actuelle. Les objets fragiles tels que les uniformes, tickets, maquettes et documents anciens en papier devront être exposer dans des vitrines étanches à l'humidité et à la poussière. Les uniformes seront mis sur des mannequins qui devront être bâchés lors des heures de fermeture du Musée. Des éclairages judicieusement positionnés devront mettre en valeur tous ces objets. Un linéaire de 100 mètres serait une base correcte pour permettre la mise en valeur des objets détenus par l'**AMITRAM**.

Pour l'accès aux véhicules dans les expositions thématiques, des solutions d'accessibilité devront être imaginées et mis en œuvre pour satisfaire tous les publics.



Une riche collection à mettre en valeur par une muséographie réfléchie

Un Musée des Transports, pour qui ?

> Connaître son public

Le public actuel est varié et touche toutes les tranches d'âge. C'est le besoin de se balader à bord de vieux tramways et la curiosité qui amènent le public.

Les chiffres de fréquentation parlent d'eux-mêmes. Sur une année normale, l'**AMITRAM** accueille sur le tramway touristique près de 3500 voyageurs (voir annexe n° 18).

L'exploitation de la ligne touristique de l'unique tramway touristique de France est un tremplin pour la visite du futur musée mais une communication auprès des commerces et entreprises locales permettrait d'attirer ou de rappeler notre existence.

L'**AMITRAM** devra collecter davantage d'informations sur la démographie de nos visiteurs afin de cibler les axes de développement du futur musée.

> Réfléchir aux publics cibles potentiels et à l'accueil de publics spécifiques

Les étudiants, les personnels des transports en commun de la région Haut de France, les personnels fabriquant les véhicules de transport en commun, les élus en charge de la mobilité, les familles et les touristes présents dans la région sont les cibles pouvant être intéressés par notre activité.

> Développer une action pédagogique et éducative

Des voyages scolaires avaient lieu en fin de période, mais avec les problèmes sanitaires actuels cette activité n'existe plus. La création d'un véritable Musée des Transports **AMITRAM** permettrait vraisemblablement de pouvoir faire revenir les enseignants et leurs élèves. L'**AMITRAM** est en mesure de répondre à quelques expertises technique.

Un rapprochement avec des sociétés de voyages culturels, de l'académie de la région, pourrait permettre un accroissement de visibilité de notre association.

L'aspect pédagogique de nos expositions permanentes et thématiques devra être soigné pour que le futur Musée des Transports **AMITRAM** deviennent un passage obligé durant la scolarité d'un élève.

L'expérience des (trop) rares ouvertures au public de notre actuel garage-atelier montre que le public est très intéressé de découvrir les véhicules et les objets se rapprochant à l'Histoire des transports de notre Métropole. Une partie des visiteurs est également friande des coulisses de notre action. Les gens aiment voir ce qu'il se passe derrière les barrières.

Partant de ce constat et toujours dans un objectif pédagogique, l'**AMITRAM** pourrait créer un point de vue original sur ses activités d'atelier par l'aménagement d'une mezzanine sur le côté de

l'atelier. Cette installation surélevée serait barriérée pour la rendre indépendante de l'atelier et ne serait accessible que par la partie Musée de nos installations.



Lors des portes ouvertes les visiteurs sont friands de découvrir notre travail d'atelier

Cette mezzanine serait, en quelque sorte, une incursion du Musée dans l'Atelier permettant une vue panoramique de ce qui se cache derrière les grandes portes. Cette zone sera à agrémenter avec quelques panneaux décrivant ce que nous faisons en atelier, des objets anciens relatifs au travail des ouvriers depuis les premiers tramways hippomobiles.

> Communiquer sur le Musée des Transports

Dans les villes hébergeant l'**AMITRAM**, une visibilité par des panneaux, des affiches et dépliants, articles dans les bulletins d'information est à promouvoir et à accentuer. A ce jour le site internet de l'**AMITRAM** accueille chaque mois 700 visiteurs pour 5000 pages vues. Sur les réseaux sociaux, l'**AMITRAM** recense 440 amis sur Instagram, 185 sur Twitter et 1800 abonnés sur Facebook. Chaque publication sur ce dernier est vue, grâce aux partages, par 4000 personnes.

Le site internet devra être davantage mis en valeur et la présence sur les réseaux sociaux devra être renforcée par des publications régulières.

> Développer les partenariats

Le SIVOM et l'Office du Tourisme du Val de Deûle sont des partenaires avec qui nous avons des dialogues ponctuels en terme de communication sur le bassin de vie et lors d'organisation d'évènements sur le territoire du Val de Deûle (Terroir en Fête, Deûle en Fête, Eurotoys).

L'**AMITRAM** a entamé un rapprochement avec une association semblable en Allemagne (dans l'attente d'un renouvellement de tramway, nous avons reçu des tramways d'occasion allemand sur le boulevard de Lille-Roubaix-Tourcoing qui ont circulé pendant 10 ans).

L'**AMITRAM** a aussi des liens avec :

- la direction de la société de transport en commun de Lille-Métropole (Ilévia)
- le musée des transports en commun bruxellois (MTUB)
- l'association tourquennoise de modélisme (Rail59)
- le musée des transports urbains parisiens (AMTUIR)
- le fondateur de la collection de camions anciens de l'entreprise Depaeuw
- l'association de voitures de collections (Auto Rétro Halluin)
- le musée du jouet ancien de Wambrechies

L'**AMITRAM** adhère également à des associations ou clubs :

- PROSCITEC - Association des musées des Hauts de France
Communication au niveau régional
- FFVE - Fédération Française des Véhicules d'Epoques
Communication, expositions et veille législative
- Association du Petit Train de la Haute Somme (APPEVA)
Objectif et organisation similaire
- Bergische Museum de Wuppertal (Allemagne)
Objectif et organisation similaire, véhicules similaires aux nôtres
- ASVI près de Charleroi (Belgique)
Objectif et organisation similaire, véhicules similaires aux nôtres
- CMCF (Oignies)
Participation à des expositions

L'**AMITRAM** a concrétisé des mécénats pour son développement :

- Le lycée professionnel Saint Exupéry d'Halluin a participé à la réalisation de la charpente de caisse du tramway n° A201 de 1894.
- Un mécénat de compétences avec Ilévia a eu lieu en 2019 pour la confection du cablage électrique du tramway n° A201 de 1894.
- Un mécénat de compétences a aussi eu lieu en 2019 avec l'Institut Nicolas Barré d'Armentières et la concession RVI Dubreau de Houplines pour la remise en peinture du bus n° 264 de 1967.



Charpente de caisse en bois fabriquée par le Lycée Saint Exupéry d'Halluin pour la motrice A201 de 1894

D'autres sociétés seront à démarcher de la même façon pour permettre une restauration plus rapide de nos véhicules à mettre en valeur. On peut citer dans notre domaine :

- les constructeurs ferroviaires Alstom, Bombardier, Stadler et Siemens
- les entreprises de travaux ferroviaires Olczak, Seco-Rail, Eiffage-Rail, Colas-rail
- les équipementiers ferroviaires Socofer, Vossloh
- les fabricants d'autobus Mercedes, Ivecabus et Scania
- les carrosserie poids lourds Hovart, Trouillet, Vinois et Vandenberghe

La récente expérience du tournage pour la série TV « Les petits Meurtres d'Agatha Christie » devra être reconduite par le biais de partenariat avec les sociétés de productions audiovisuelles.

Notre but est de pouvoir être un socle d'informations pour les curieux et les sociétés de construction ou de maintenance des véhicules de transports en commun.

Des démarches auprès de différents organismes liés à la culture et au tourisme pourrait être envisagé lorsque les premiers visiteurs auront visité nos bâtiments. Des partenariats avec les plate-formes à vocation touristique devront être noués pour augmenter notre visibilité.

Les véhicules qui ont été récupérés au fil des années ne sont pas tous en bon état, certains demandent peu de travaux, d'autres sont des épaves. Les bénévoles ont acquis des compétences tout d'abord sur des restaurations plus ou moins importantes puis ce sont lancés dans des reconstructions comportant études et mise en œuvre, c'est le cas pour le tramway hippomobile de Lille n° 168 et de la motrice n° A201 de Roubaix – Tourcoing qui est le plus ancien tramway électrique de France (construit en 1894).

Ce savoir-faire a pu être exporté pour des expertises et conseils pour d'autres associations en France et à l'étranger. Pour ce faire, l'**AMITRAM** dispose d'un atelier équipé pour les travaux mécaniques, de menuiserie et de carrosserie. Il conviendra de valoriser ce savoir-faire auprès du grand public et des structures identiques à la nôtre.



Une expérience qui s'acquiert au fil des travaux et qu'il convient de transmettre.

> S'insérer dans des réseaux existants thématiques et/ou territoriaux

Une synergie avec des autres musées s'approchant de près ou de loin des transports en commun est certainement à mettre en oeuvre pour permettre un nouveau point d'intérêt pour leurs visiteurs.

Un rapprochement avec des musées des environs pourrait permettre de mieux être perçu. Ainsi, afin de diversifier le public visitant notre Musée et augmenter sa visibilité, l'**AMITRAM** pourrait accueillir un jour d'ouverture des clubs d'amateurs de voitures anciennes pour leur permettre d'exposer quelques exemplaires de leur collection. Cela se fait, par exemple, en Allemange au Musée des Tramways d'Hanovre où se tiennent régulièrement des animations avec des voitures anciennes, des bourses aux pièces détachées et des rassemblements rétros 50's et 60's.



**Accueil des voitures anciennes du club des Vieilles Carrosseries Sainghnoises
un dimanche après-midi sur le site du dépôt du tramway touristique**

Dans la même idée, l'**AMITRAM** pourrait également proposer une vision décalée de notre Musée en dédiant une salle de taille raisonnable pour des expositions artistiques type tableaux, dessins, gravures. Ce mixage pourrait se nommer « l'art dans les transports » et se démarquerait des habituels expositions plus ou moins confidentielles se tenant dans les salles des fêtes municipales.

Si cette salle se révélait inutilisée à certains moments de l'année, elle pourrait être louée à des entreprises pour des réunions ou séminaires externalisés. L'**AMITRAM** pourrait ainsi proposer une prestation à la carte incluant la mise à disposition de la salle de séminaire, la visite privée de nos installations et un service réservé sur la ligne de tramway touristique.

MATERIEL ROULANT AMITRAM

N°	RESEAU	ANNEE	OBSERVATIONS	N°	RESEAU	ANNEE	OBSERVATIONS
TRAMWAY HIPPOMOBILE							
168	Lille	1896	Restauré baladeuse ouverte	4924	Lille	1987	Bon état
TRAMWAYS ELECTRIQUES							
A201	Rx Tg	1894		2338	Paris	1932	Restauration partielle
307	Rx Tg	1906		242	Rx Tg	1963	Carrosserie partielle ext + aménag int
420	Lille Rx Tg	1909	Réfection toiture	333	Lille	1965	Restauré
304	Rx Tg	1906/1926	Prévoir une peinture extérieure	264	Rx Tg	1967	En cours de restauration
717	Lille	1931	Restauration partielle carrosserie	292	Rx Tg	1973	Bon état
877	Lille	1936	Réfection toiture	871	Lille	1974	Bon état
211	Rx Tg	1936	Prévoir une peinture extérieure	149	Valencien	1968	Restauré
507	Lille Rx Tg	1949	Restauration carrosserie et mécanique	50	Valencien	1969	Bon état
433	Lille Rx Tg	1909	Réfection toiture	9865	Lens		Restauration carrosserie et mécanique
638	Rx Tg	1929	Restauré	248	Rx Tg	1963	Restauration carrosserie et mécanique
503	St Etienne	1958	Restauration partielle carrosserie	4	Rx Tg	1959	Pièces détachées pour rest 248
399	Lille Rx Tg	1962/1986	Restauration partielle carrosserie	247	Lille	1964	Bon état bus info
362	Lille Rx Tg	1960/1982	Restauration totale	567	Lille	1970	Bon état
T1	Lille Rx Tg	1952	Restauration carrosserie et mécanique	175	Rx Tg	1973	Bon état bus expo
T912	Lille Rx Tg	1951	Restauration carrosserie et mécanique	238	Rx Tg	1976	Restauration carrosserie et mécanique
74	Neuchatel	1925	Restauré	146	Lille	1978	Restauré
175	Berne	1944	Bon état	601	Lille	1980	Restauré
5	Fribourg	1900	Restauré	2703	Lille	1983	Restauration carrosserie
182	Bâle	1926	Restauré	9308	Lille	1996	Bon état
REMORQUES TRAMWAYS							
148	Neuchatel	1925	Restauration carrosserie	TROLLEYBUS			
361	Genève	1919	Restauration carrosserie	26	Fribourg	1948	Restauration carrosserie et mécanique
316	Berne	1945	Bon état	1706	Lyon	1963	Restauration partielle carrosserie
952	Lille Rx Tg	1894	Wagon plat. restauré	749	Grenoble	1978	Bon état
961	Lille Rx Tg	1909	Wagon plat. restauré	DIVERS			
964	Lille Rx Tg	1909	Wagon plat. Restauration totale	Sans n°	Lille	1950	Decauville, Bon état
954	Lille Rx Tg	1896	Wagon porte touret.Bon état	O2	Lille Rx Tg	1973	Proto métro VAL à rénover int/ext
17776	SNCV	1912	Wagon couvert. restauré				
Sans n°	Lille Rx Tg	?	Wagon raboteur. restauré				
29 VEHICULES		Véhicules restaurés et en bon état		27 VEHICULES		TOTAL 56 VEHICULES version oct 2021	

MATERIEL ROULANT AMITRAM

ESTIMATION DES TRAVAUX

Désignation	N°	Fournitures	Main d'œuvre	Total	Observations
Bus Chausson	248	7 400 €	32 800 €	40 200 €	
Bus Renault	2338	3 500 €	11 280 €	14 780 €	
Motrice ELRT	507	2 720 €	11 520 €	14 240 €	Classé Mt Historique
Motrice TELB	551	8 000 €	1 920 €	9 920 €	A acquérir
Motrice TELB	717	1 300 €	11 520 €	12 820 €	Classé Mt Historique
Motrice TELB	877	700 €	3 120 €	3 820 €	Classé Mt Historique
Motrice ELRT	420	300 €	3 840 €	4 140 €	Classé Mt Historique
Motrice ELRT	432	300 €	3 840 €	4 140 €	
Hippomobile TN	1	3 400 €	51 840 €	55 240 €	
Motrice ELRT	211	1 900 €	11 200 €	13 100 €	Classé Mt Historique
Motrice ELRT	304	1 300 €	10 560 €	11 860 €	Classé Mt Historique
Trolleybus	26	5 750 €	14 560 €	20 310 €	
		36 570 €	168 000 €	204 570 €	

NOTA:

Prise en charge par l'AMITRAM pour la restauration de la rame de Valenciennes, motrice 26 et remorque 123 ainsi que le bus Chausson n°242 (nez de cochon) à raison de 5000€ par ans soit 25000€ sur 5ans.

TRAMWAY TOURISTIQUE DE LA VALLEE DE LA DEULE

BILAN TRAVERSES DE VOIE 2021

TRAVERSES D'ORIGINE

Voie courante

ZONES	LONGUEURS	NOMBRE	ANNEE
Pont Mabile / Dépôt	256,40m	331	1977
Evitement Dépôt V1 et V2	67,05m	96	1977
Evitement Rocade V1	84,75m	60	1986
Rocade / Chemin du Casino	81m	107	1986/1988
Vent de Bise / Evitement VdB	70,65m	97	1988
Evitement VdB / Ferme St Chrysole	213,80m	162	1979
Quai Ferme St Chrysole	40m	62	1979
TOTAL	813,65m	915	

Coûts pour le renouvellement des traverses en voie courante :

Fourniture et pose de 915 traverses sur 813,65m à 200€/m =

162 730€ HT

Appareils de voie

ZONES	LONGUEURS	NOMBRE	ANNEE
Evitement Rocade : 2 appareils	28m	44	Variables
Evitement Vent de Bise : 1 appareil	14m	22	Variables
TOTAL	42m	66	

Coûts pour le renouvellement des traverses d'appareils de voie :

Fourniture et pose de 66 traverses sur 42m à 400€/m =

16 800€ HT

Coût total pour le renouvellement des traverses :

179 530€ HT

TRAVERSES RENOUVELEES A CE JOUR (pour mémoire)

ZONES	LONGUEURS	NOMBRE	ANNEE
Dépôt / Esse Rocade	203,60m	271	2007
Bouverie / Rue du Pont Levis	146,20m	190	2012
Evitement VdB / Ferme St Chrysole	139,70m	180	2014
Evitement VdB / Ferme St Chrysole	78m	104	2015
Evitement VdB / Ferme St Chrysole	102m	140	2017
Evitement Vent de Bise	52m	70	2018
Vent de Bise / ferme St Chrysole	104m	145	2021
TOTAL	825,50m	1100	

Nota : Les traverses bois sont données pour un durée de vie de 30 ans pouvant atteindre 40ans pour certaines d'entre-elles.

Les échéances de vie sont largement dépassées pour 651 traverses soit sur 577 m à traiter dans les plus brefs délais soit une somme de **115 400€ HT**

BUS CHAUSSON DE ROUBAIX TOURCOING 248

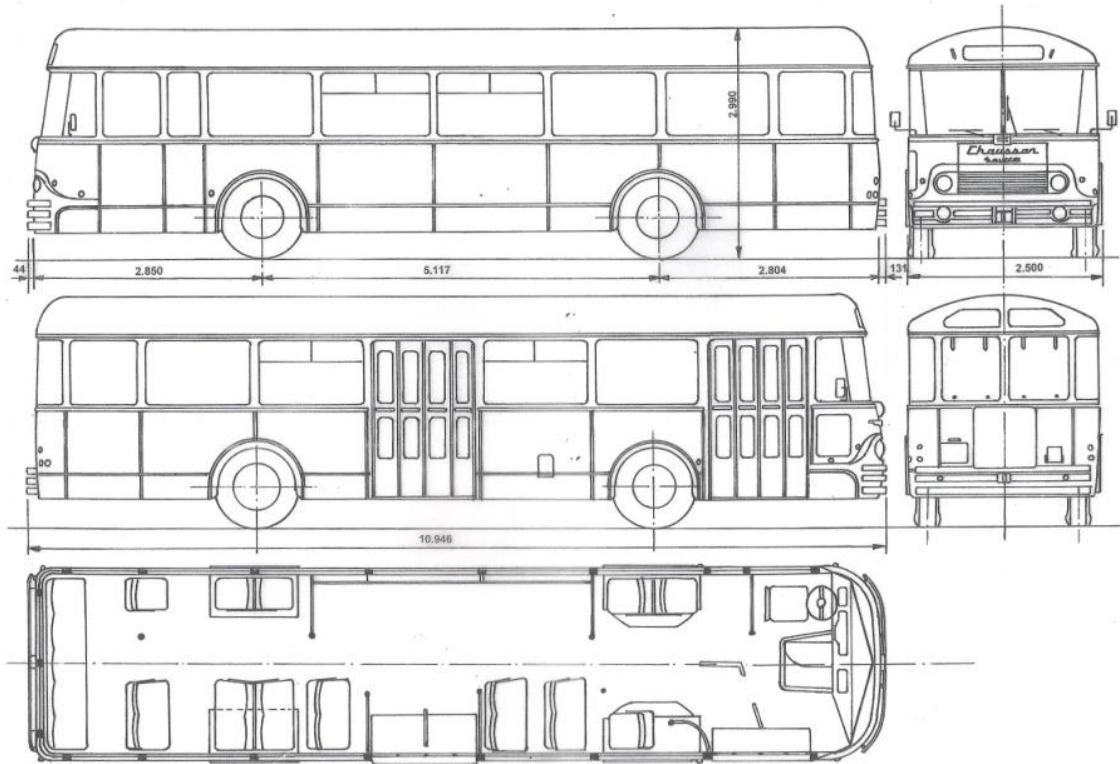


Diagramme du véhicule

- Exploitant : Electrique Lille Roubaix Tourcoing (E.L.R.T).
- Constructeur : CHAUSSON.
- Type : APH.A
- Série : 244 à 252.
- Description : Véhicule à caisse autoportante ayant la particularité d'avoir un porte à faux avant rallongé afin d'avoir un double accès avec 4 vantaux au lieu de 2 sur les véhicules de série.
- Capacité : 82 places (23 assises+59 debout).
- Poids : 8900 kg à vide.
- Longueur : 10,946 mètres.
- Largeur : 5,50 mètres.
- Empattement : 5,117 mètres.
- Moteur : Diésel PANHARD type 4 HL 3 à 4 cylindres disposé à l'avant.
- Puissance fiscale : 18 cv.
- Boite de vitesse : Pré sélective Wilson type H211 AN 60 à 4 vitesses.
- Direction : Assistée Jourdain Monneret à servocommande.
- Livrée du véhicule : Peinture d'origine à la construction en jaune de Bologne, marquage en vert.
- Mise en service : 1963
- Radiation : en 1976



Bus 248 sur la ligne 10 de l'ELRT

TRAVAUX A ENGAGER

- Ponçage extérieur de la caisse, mise à nu de la structure et réparation des parties corrodées.
- Remplacement du tôle extérieur, confection des panneaux, mise en apprêt côté extérieur, peinture de protection côté intérieur et pose des panneaux.
- Ponçage de l'intérieur de la caisse, remplacement des panneaux corrodés, mise en apprêt.
- Mise en peinture de l'intérieur et de l'extérieur du véhicule.
- Remplacement du tapis de sol fourniture et pose.
- Rénovation des portes d'entrée et de sortie, mise en apprêt.
- Rénovation des éléments de façade.
- Repose du vitrage
- Rénovation des sièges et mise en peinture des ferrures.
- Remise en état du poste de conduite.
- Reconditionnement du moteur et des pièces annexes.
- Reconditionnement de la boîte de vitesse.
- Révision du freinage.
- Remplacement des pneus et reconditionnement des jantes.
- Remplacement des batteries, fourniture et pose.
- Reprise des circuits électriques.
- Réalisation des plaques de destination, marquages divers et girouette de ligne.

Nota : Le bus n°4 dont l'état est jugé irrécupérable servira de banque d'organes pour les pièces manquantes du bus 248.

BUS RENAULT DE PARIS 2338

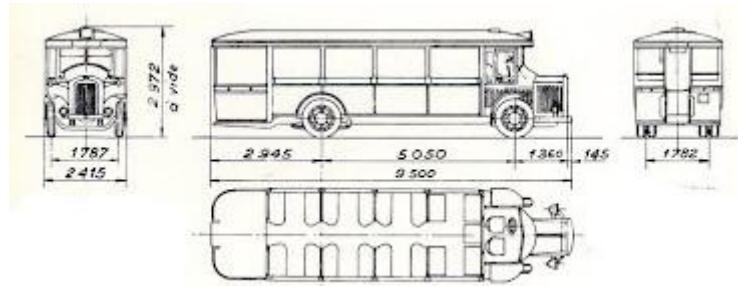


Diagramme du véhicule

- Exploitant : Société des Transports en Commun de la Région Parisienne (S.T.C.R.P)
puis Régie Autonome des Transports Parisiens (R.A.T.P)
- Constructeur : châssis Renault et carrosserie STCRP
- Type : TN6-A2
- Description : compartiment comportant 4 glaces latérales et accès par la plateforme arrière. Ce véhicule a la particularité d'avoir une charpente en bois, technique utilisée également sur les tramways
- Capacité : 33 places assises (17 en 1ère classe et 16 en 2ème classe)
17 places debout
50 places au total
- Poids : 7100 kg à vide
- Longueur : 9,50 mètres
- Largeur : 2,415 mètres
- Moteur : Panhard Diésel
- Livrée du véhicule : Bas de caisse en vert avec filets jaune et partie supérieure en crème.
Châssis peint en noir
- Mise en service : 1932
- Radiation : 1962



TRAVAUX A ENGAGER

- Fourniture et mise en œuvre de certains montants
- Ponçage et peinture de la carrosserie extérieure
- Rénovation de la sellerie
- Pose de girouettes destination de ligne sur les faces avant et arrière
- Réalisation des filets sur les faces latérale et numérotation sur les faces avant et arrière
- Remplacement des six pneus
- Révision du moteur et de la boite de vitesse.

TRAM DE LILLE ROUBAIX TOURCOING MOTRICE 507

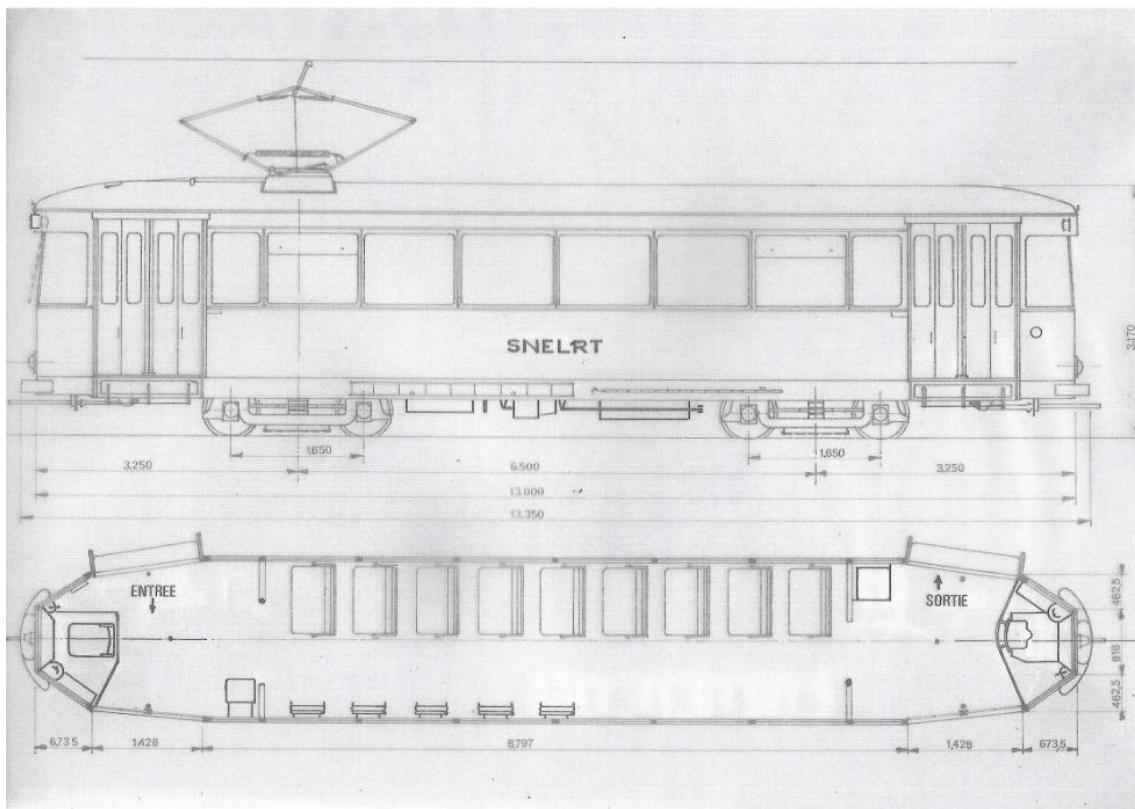


Diagramme du véhicule

- Exploitant : Société Nouvelle Electrique Lille Roubaix Tourcoing (SNELRT ex ELRT).
- Constructeur : Bressoneau et Lotz à Creil.
- Construction : 1950 modernisé en 1970.
- Numérisation : 501 à 528.
- Description : Véhicule bidirectionnel à deux bogies, plancher plat, portes à commande pneumatique, captation du courant par pantographe.
- Capacité : 25 places assises et 59 places debout soit un total de 84 passagers.
- Poids : 17200 kg à vide.
- Longueur : 13,35 mètres.
- Largeur : 2,10 mètres.
- Empattement entre bogies : 6,50 mètres.
- Empattement des bogies : 1,65 mètres.
- Moteurs : type TA 623 nombre 4.
- Voie : 1,00 mètre.
- Livrée du véhicule : Epoque 1970 lors de sa modernisation, bas de caisse rouge coq de Roche, haut de caisse gris Sickens y compris châssis, liseré noir dessous fenêtre
- Radiation : progressive entre 1983 et 1985.



Dépôt de Marcq en Baroeul - Présentation de la motrice 506 modifiée en 1970

TRAVAUX A ENGAGER

- Reprise du tôle extérieur, dépose, redressage, repose
- Révision de la charpente de caisse élément bois
- Décapage et mise en peinture du châssis métallique.
- Rénovation du pantographe et mise en peinture.
- Rénovation et pose de nouveaux bogies provenant de la motrice 503.
- Révision des éléments électriques, résistances, câblage.
- Remplacement des batteries.
- Révision des éléments pneumatiques, compresseur, régulateur, détendeur etc
- Rénovation des sièges et strapontin.
- Mise en peinture extérieure.
- Mise en peinture blanche du plafond intérieur.
- Remplacement de l'adhésif façon bois des parois intérieures.
- Rénovation de deux postes de conduite.
- Confection et pose des divers adhésifs d'information extérieurs.

TRAM DE LILLE MOTRICE 551

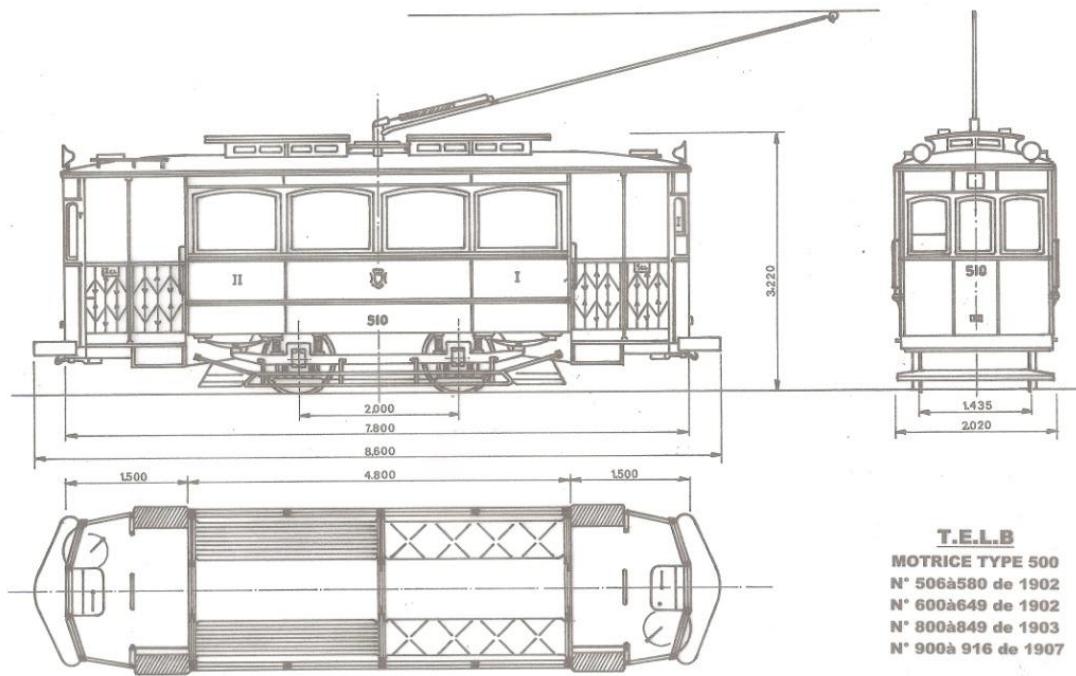


Diagramme du véhicule

- Exploitant : Tramways Electriques de Lille et sa Banlieue (T.E.L.B).
- Constructeur : Ateliers du Nord de la France (A.N.F) à Blanc Misseron.
- Mise en service : 1902.
- Numérotation : 506 à 580.
- Description : Caisse éclairée par 4 glaces latérales et aérée par deux lanterneaux.
- Capacité : 38 places soit 20 places dans le compartiment, 8 places sur la plateforme avant et 10 places sur la plateforme arrière. L'intérieur est divisé en deux compartiments égaux, l'un équipé de banquettes en cuir rembourré en première classe, l'autre équipé de banquettes en bois verni en seconde.
- Poids : 9000 kg à vide.
- Longueur : 8,60 mètres.
- Largeur : 2,10 mètres.
- Empattement : 2,00 mètres.
- Voie : Normale.
- Moteurs : 2 du type T2 de 20cv chacun.
- Livrée du véhicule : L'ensemble de la caisse est peinte en vert wagon avec filet et coins à la grecque en jaune bouton d'or.
- Radiation : A partir de 1936 avec l'arrivée des motrices 800, certaines subsisteront jusqu'en 1966 date de la suppression du réseau, transformées en tracteur de service. Ce véhicule est le seul survivant de cette série.



Motrice 536 cour du dépôt Vauban à Lille

TRAVAUX A ENGAGER

- Rachat de la motrice à l'association AMTUIR (Musée des transports à Chelles).
- Consultation en cours.
- Transport par la route du véhicule de Paris à Marquette lez Lille.
- Confection des plaques de destination
- Réfection des sièges de 1ere classe.

Nota : Ce véhicule est le maillon manquant du début de l'électrification du réseau urbain de Lille en 1902.

TRAM DE LILLE MOTRICE 717

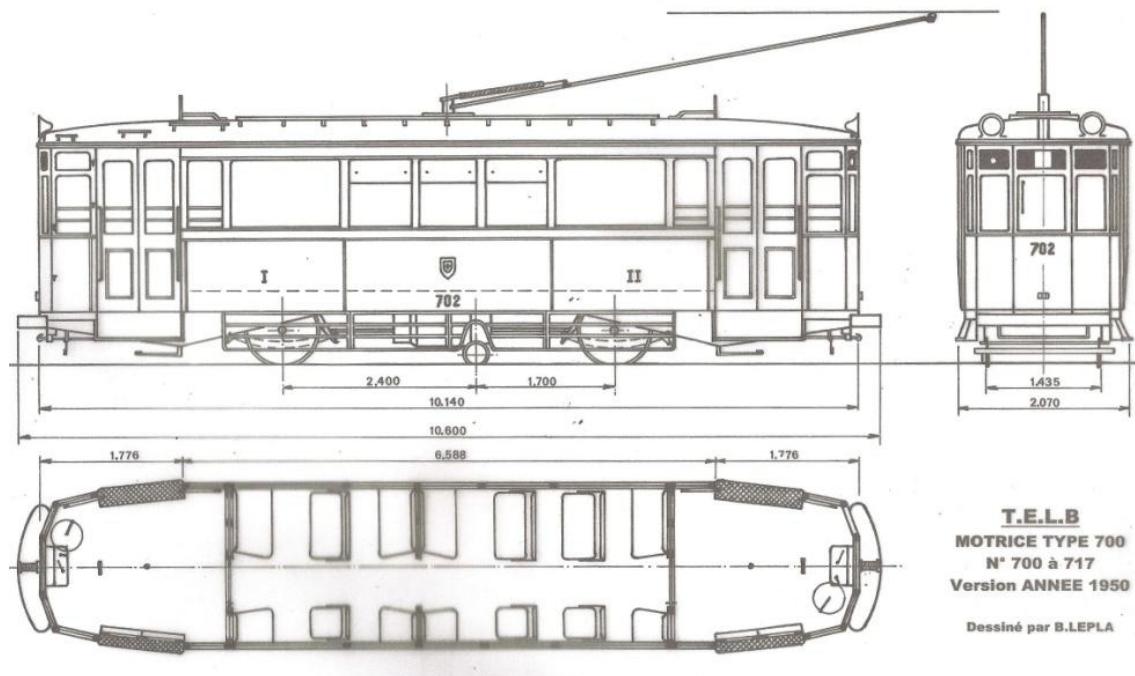


Diagramme du véhicule

- Exploitant : Tramways Electriques de Lille et sa Banlieue (T.E.L.B)
- Constructeur : Ateliers du réseau.
- Années : 1929/30.
- Numérotation : 700 à 717.
- Description : Motrice à deux essieux radiants de 4,10 mètres d'empattement et chariot central directeur. Ce dernier sera déplacé en 1950 par deux galets reliés chacun à l'un des essieux pour constituer des bogies à trois roues, fait exceptionnel en matière de tramways. Elles comporteront un petit compartiment de 1ère classe et un autre plus grand de 2ème classe.
- Capacité : 9 places assises en 1ère classe.
12 places en 2ème classe.
54 places debout. Soit 75 places total.
- Poids : 10 400 kg.
- Longueur : 10,60 mètres
- Largeur : 2,10 mètres.
- Voie : 1,435 mètres.
- Livrée du véhicule : Bas de caisse vert jardin, haut de caisse crème, double liseré rouge en dessous des fenêtres.
- Radiation : vers 1963.



Motrice 717 entreposée au dépôt Lavoisier à Marquette

TRAVAUX A ENGAGER

- Ponçage et remise en peinture extérieure.
- Confection et pose du lettrage, blasons de Lille et numéros extérieur du véhicule.
- Etanchéité et remise en peinture de la toiture.
- Ponçage et remise en peinture intérieur des deux plateformes.
- Confection et pose du lettrage, numéros intérieur du véhicule.
- Décrassage de l'intérieur des deux compartiments, parois et sièges.

TRAM DE LILLE MOTRICE 877

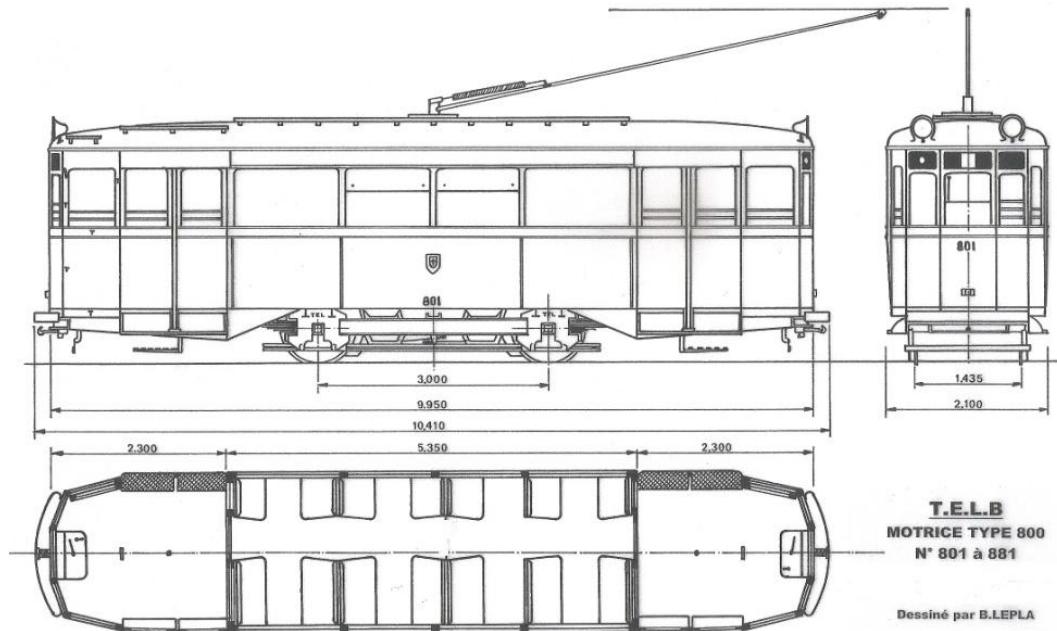


Diagramme véhicule

- Exploitant : Tramways Electriques de Lille et sa Banlieue (T.E.L.B).
- Constructeur : Ateliers du réseau.
- Année : 1936.
- Numérotation : 866 à 881
- Description : Motrice à deux essieux à grand empattement plus puissantes que la série précédente numérotée 800 à 865, ces deux séries sont d'une conception plus simple par rapport aux motrices 700 construites auparavant.
- Capacité : 21 places assises, 54 places debout soit 75 places total.
- Poids : 12 500 kg.
- Longueur : 10,41 mètres.
- Largeur : 2,10 mètres.
- Voie : 1,435 mètres.
- Livrée du véhicule : Bas de caisse vert jardin, haut de caisse crème (teinte en fin de service).
- Radiation : 1966 à la fin d'exploitation par tramways du réseau urbain de Lille.



© Photo Jean-Henri Manara 1963

Motrice série 800 rue Esquermoise à Lille

TRAVAUX A ENGAGER

Cette motrice restaurée vers 1983 nécessite une rénovation partielle à savoir :

- Reprise de l'étanchéité de la toiture nécessitant un grattage et une mise en œuvre d'un produit d'étanchéité de teinte crème.
- Une rénovation du câblage d'éclairage.

TRAM DE LILLE ROUBAIX TOURCOING MOTRICE 420

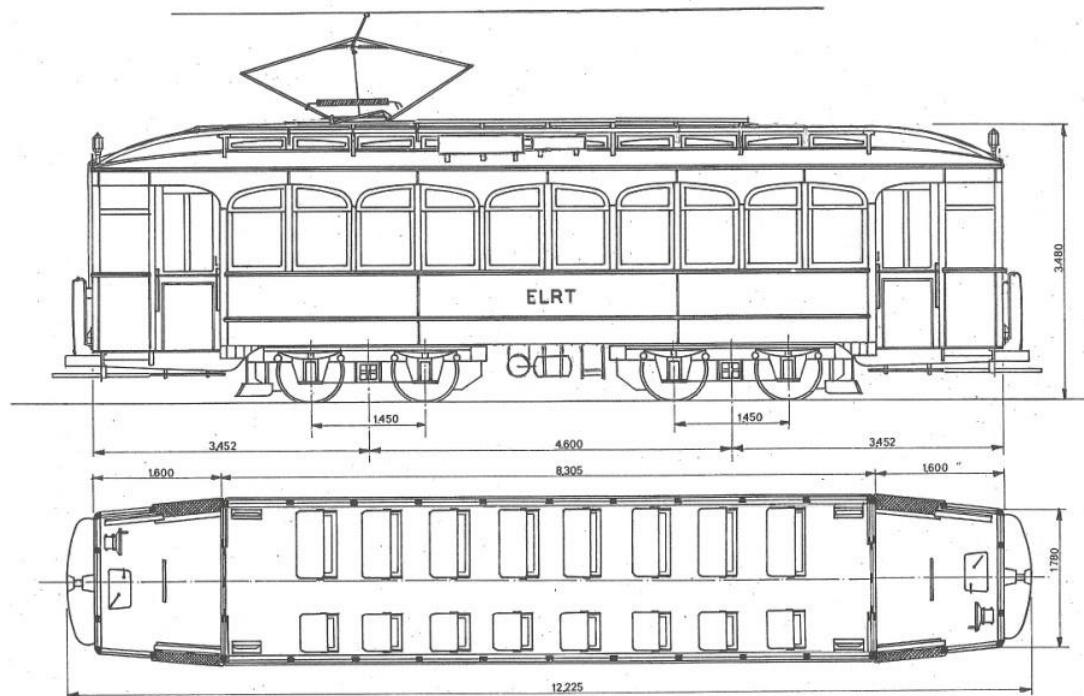


Diagramme du véhicule

- Exploitant : Electrique Lille Roubaix Tourcoing (E.L.R.T).
- Constructeur : Franco Belge à Raismes.
- Mise en service : 1909.
- Numérotation : 401 à 435.
- Description : Motrice montée sur deux bogies comportant cinq fenêtres latérales, portes d'accès comportant un portillon en fer forgé.
- Capacité : 24 places assises, 55 places debout soit 79 places au total.
- Poids : 21 000 kg à vide.
- Longueur : 12, 225 mètres.
- Largeur : 2,10 mètres.
- Empattement des bogies : 1,45 mètre.
- Entre axe des bogies : 4,60 mètres.
- Voie métrique.
- Livrée du véhicule : ensemble de la caisse peinture crème avec filets noirs et sur les faces latérales le blason de Lille Roubaix et Tourcoing réalisé en bronze. Le châssis est peint en gris.
- Radiation : A partir de 1950 avec l'arrivée des motrices du type 500. Six motrices seront conservées pour les manœuvres, renforts, et voyages spéciaux dont **AMITRAM**.



Motrice 420 en attente de départ face au dépôt de Marquette

TRAVAUX A ENGAGER

Ce véhicule nécessite une réfection complète de l'étanchéité de la toiture, de nombreuses fuites d'eau étant constatées, ce véhicule étant exposé aux intempéries vu son utilisation sur la ligne de tramway touristique entre Marquette et Wambrechies.

Les travaux consisteront en :

- Dépose des éléments disposés sur la toiture, pantographe et boitiers divers.
- Dépose des moulures de ceinture.
- Décapage des la toiture existante.
- Fourniture et pose d'une toile bitumée du type « Derbigum ».
- Repose des éléments disposés sur la toiture.
- Fourniture et pose de nouvelles moulures et mise en peinture noire.

TRAM DE LILLE ROUBAIX TOURCOING MOTRICE 432

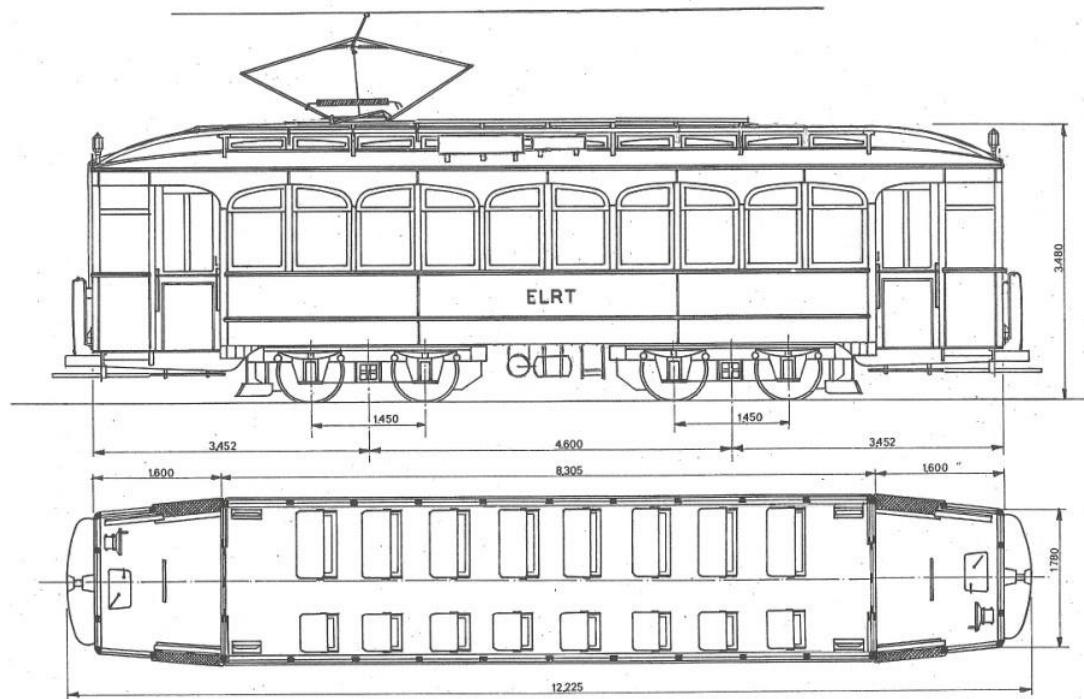


Diagramme du véhicule

- Exploitant : Electrique Lille Roubaix Tourcoing (E.L.R.T).
- Constructeur : Franco Belge à Raismes.
- Mise en service : 1926.
- Numérotation : 401 à 435.
- Description : Motrice montée sur deux bogies comportant cinq fenêtres latérales, équipée de portes d'accès coulissantes.
- Capacité : 28 places assises, 51 places debout soit 79 places au total.
- Poids : 21 000 kg à vide.
- Longueur : 12, 225 mètres.
- Largeur : 2,10 mètres.
- Empattement des bogies : 1,45 mètre.
- Entre axe des bogies : 4,6 mètres.
- Voie métrique.
- Livrée du véhicule : Bas de caisse vert foncé filets jaune bouton d'or, haut de caisse crème filets jaunes et noirs.
- Radiation : A partir de 1950 avec l'arrivée des motrices du type 500. Six motrices seront conservées pour les manœuvres, renforts, et voyages spéciaux dont AMITRAM.



Motrice 432 arrivant au Vent de Bise à Wambrechies

TRAVAUX A ENGAGER

Ce véhicule nécessite une réfection complète de l'étanchéité de la toiture, de nombreuses fuites d'eau étant constatées, ce véhicule étant exposé aux intempéries vu son utilisation sur la ligne de tramway touristique entre Marquette et Wambrechies.

Les travaux consisteront en :

- Dépose des éléments disposés sur la toiture, pantographe et boitiers divers.
- Dépose des moulures de ceinture.
- Décapage des la toiture existante.
- Fourniture et pose d'une toile bitumée du type « Derbigum ».
- Repose des éléments disposés sur la toiture.
- Fourniture et pose de nouvelles moulures et mise en peinture noire.

TRAM HIPPOMOBILE DE LILLE SERIE 1 à 11

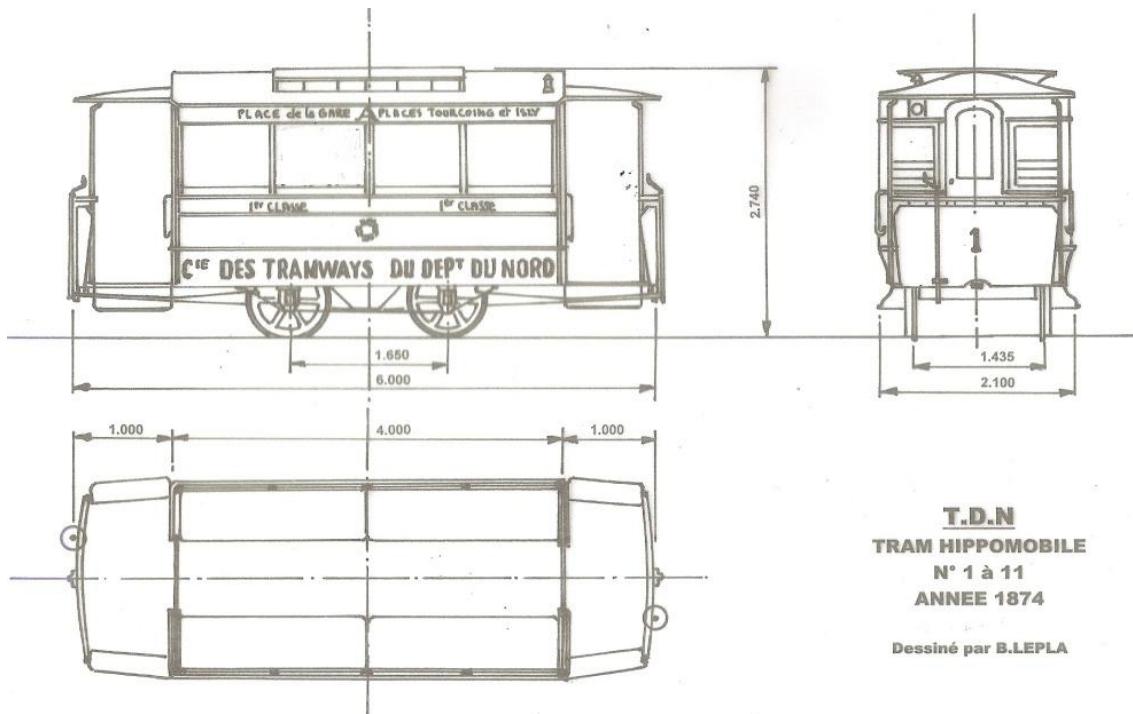


Diagramme du véhicule

- Exploitant : Compagnie des tramways du Département du Nord (T.D.N).
- Constructeur : Compagnie Française de Matériel de Chemin de Fer à Ivry près de Paris.
- Mise en service : Le 7 juin 1874 sur deux lignes :
 - A Gare - Place d'Isly par la rue Nationale.
 - B Gare - Place d'Isly par la rue Gambetta.
- Numérotation : 1 à 11.
- Description : Voiture à 4 glaces latérales et plateformes ouvertes à voie normale (1435mm). Traction par un cheval.
- Capacité :
 - 16 places assises de 1ère classe dans le compartiment.
 - 14 places debout de 2ème classe sur les deux plateformes.
- Poids : 1674 kg à vide.
- Longueur : 6,00 mètres.
- Largeur : 2,10 mètres.
- Empattement : 1,65 mètre.
- Livrée du véhicule : ensemble de la caisse peinte en bleu, inscriptions, numéros et filets peints en blanc. Blasons primitifs de Lille apposés sur les faces latérales appliqués à partir de 1870 (haut 3 étoiles, milieu drapeau accroché à une lance et bas fortifications de Lille).
- Radiation : à partir de 1902 lors de l'électrification du réseau de Lille.



Maquette de la voiture n°1 à l'échelle 1/20ème - Réalisation Bernard Lepla

TRAVAUX A ENGAGER

- Réalisation du châssis en bois fourniture et pose.
- Fabrication et adaptation de deux essieux à monter sur le châssis.
- Réalisation et pose du système de freinage (palonnier et manivelles de frein).
- Confection et assemblage de la charpente de caisse en bois.
- Réalisation de la toiture en lambris comportant un lanterneau.
- Etanchéité de la toiture recouverte par une toile bitumée.
- Confection et pose de deux paravents métalliques sur façades.
- Confection et pose du tôle extérieur et plateformes.
- Mise en peinture extérieure en bleu, fourniture et pose.
- Mise en œuvre du lettrage et numéros extérieurs.
- Habillage intérieur en lambris, fourniture et pose.
- Vernissage de l'intérieur du véhicule, fourniture et pose.
- Mise en peinture blanche du plafond intérieur du véhicule.
- Confection et pose des assises et des dossiers de siège.

A noter que ce véhicule devra être entièrement reconstruit et sera le premier tramway hippomobile de notre région qui pourra fêter son 150ème anniversaire en 2024. Il représente un maillon manquant dans la collection de notre association qui a pour objectif la création d'un musée des transports.

TRAM LILLE ROUBAIX TOURCOING MOTRICE 211

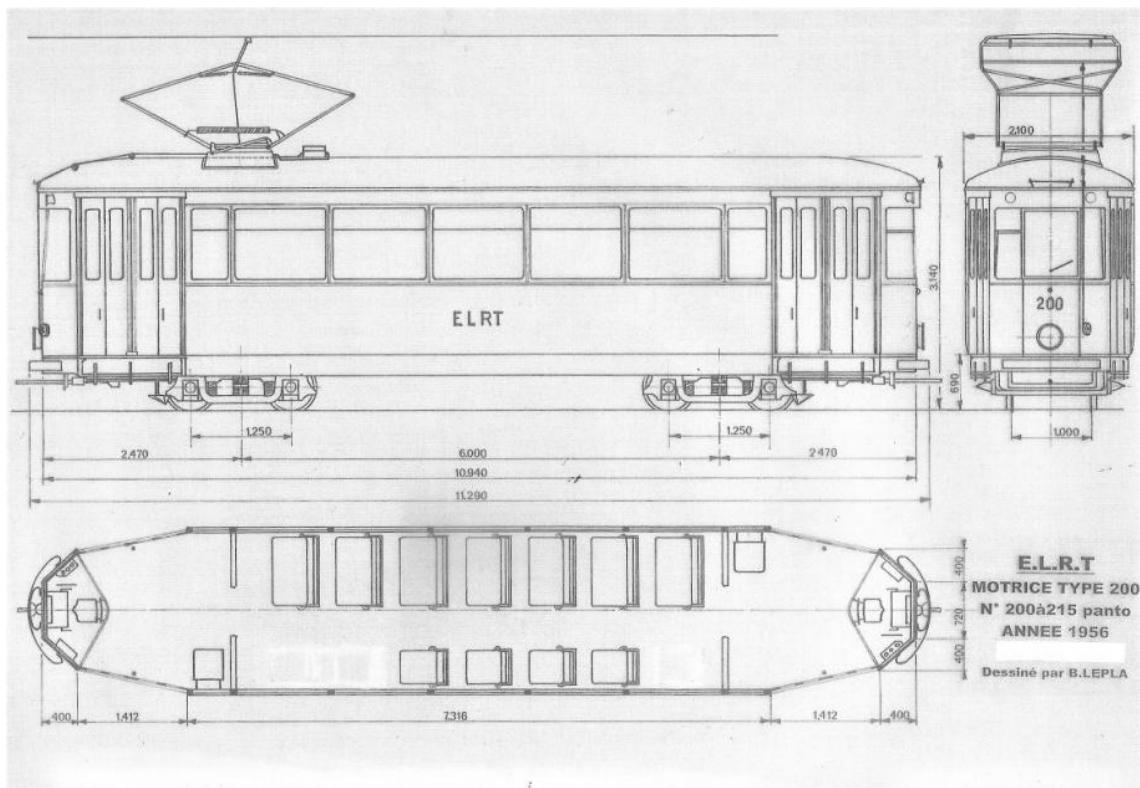
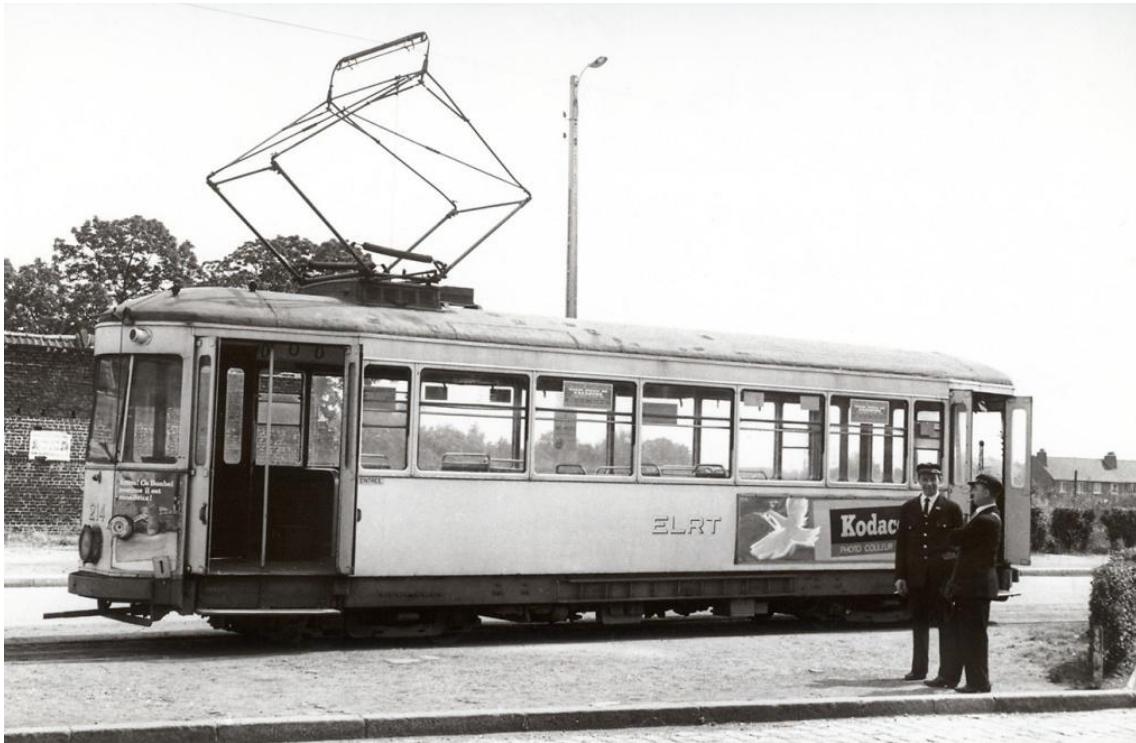


Diagramme du véhicule

- Exploitant : Electrique Lille Roubaix Tourcoing (E.L.R.T)
- Constructeur : Brissoneau et Lotz à Creil.
- Mise en service : 1937.
- Numérotation : 200 à 215.
- Description : Véhicule à bogies comportant un plancher plat et commande des portes hydrauliquement. Pour la première fois le conducteur est assis à son poste de conduite.
- Capacité : 20 places assises, 60 places debout soit 80 passagers.
- Longueur : 11,90 mètres.
- Largeur : 2,10 mètres.
- Empattement bogie : 1,25 mètres.
- Entraxe des bogies : 6,00 mètres.
- Voie : 1,00 mètre.
- Livrée du véhicule : ensemble de la caisse jaune de Bologne, liseré rouge dessous des fenêtres, châssis et tamponnement gris clair.
- Radiation : en 1972 à la suppression de la ligne 7.



Motrice 214 au terminus de la ligne 7 à Marcq Bourg en 1965

TRAVAUX A ENGAGER

- Ponçage de l'ensemble du véhicule.
- Mise en œuvre d'un apprêt spécial isolant la peinture rouge existante.
- Remise en peinture crème de l'ensemble de la caisse dans la livrée de 1950
- Confection et pose du lettrage et des numéros de véhicule teinte argent.
- Décrassage de l'intérieur parois et sol.
- Remise en peinture blanche du plafond intérieur.
- Rénovation des sièges.

TRAM ROUBAIX TOURCOING MOTRICE 304

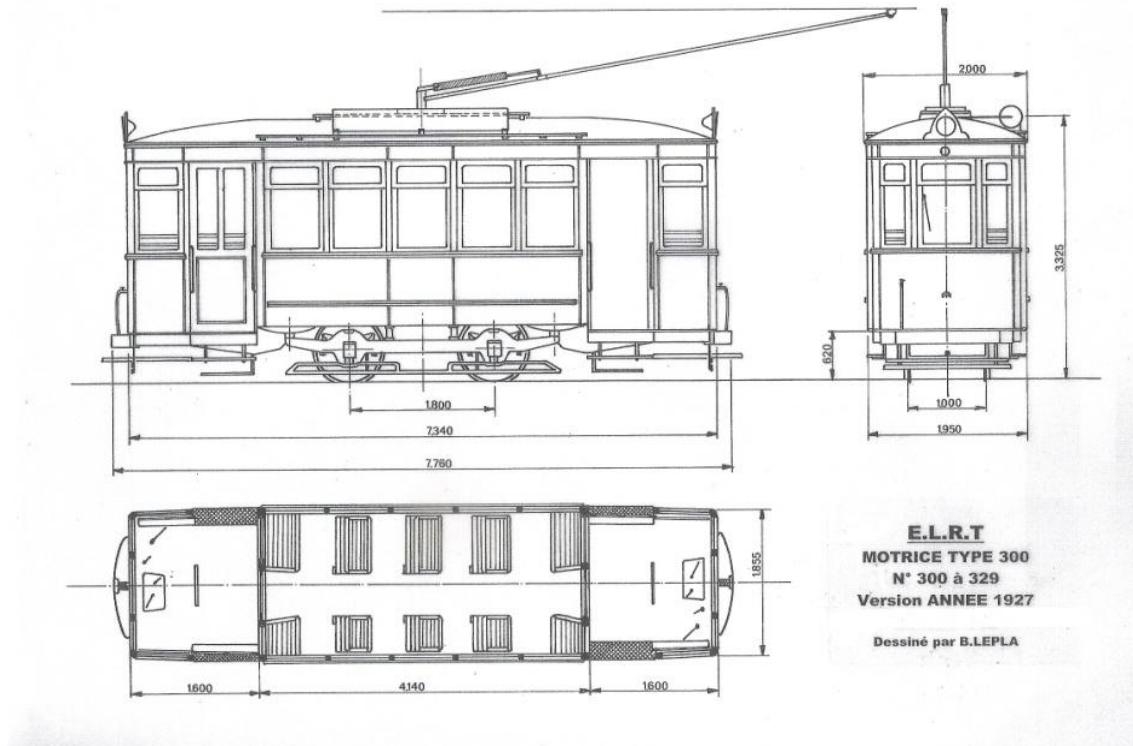


Diagramme du véhicule

- Exploitant : Electrique Lille Roubaix Tourcoing (E.L.R.T).
- Constructeur : Ateliers du Nord de la France (A.N.F).
- Année 1927.
- Numérotation : 300 à 329.
- Description : véhicule à 5 baies latérales et plateformes fermées.
- Transformation des caisses des motrices TRT de 1906.
- Capacité : 15 places assises, 35 places debout soit 50 places au total.
- Poids : 9000 kg à vide.
- Longueur : 7,76 mètres.
- Largeur : 2,10 mètres.
- Empattement : 1,80 mètres.
- Livrée du véhicule : Bas de caisse vert foncé filets jaune bouton d'or, haut de caisse crème filets jaunes et noirs.
- Radiation : 1950 certaines d'entre elles seront transformées en tracteur de service dont la 304.



Photo www.amitram.fr

Marquette - Motrice en service en 1995 sur la ligne touristique

TRAVAUX A ENGAGER

- Ponçage de l'ensemble de la caisse extérieure.
- Mise en peinture bas de caisse vert foncé filets jaune bouton d'or, haut de caisse crème filets noirs.
- Confection et pose du lettrage et numéros du véhicule.
- Remplacement des coussinets essieux, fourniture et pose.

TROLLEYBUS DE FRIBOURG 26

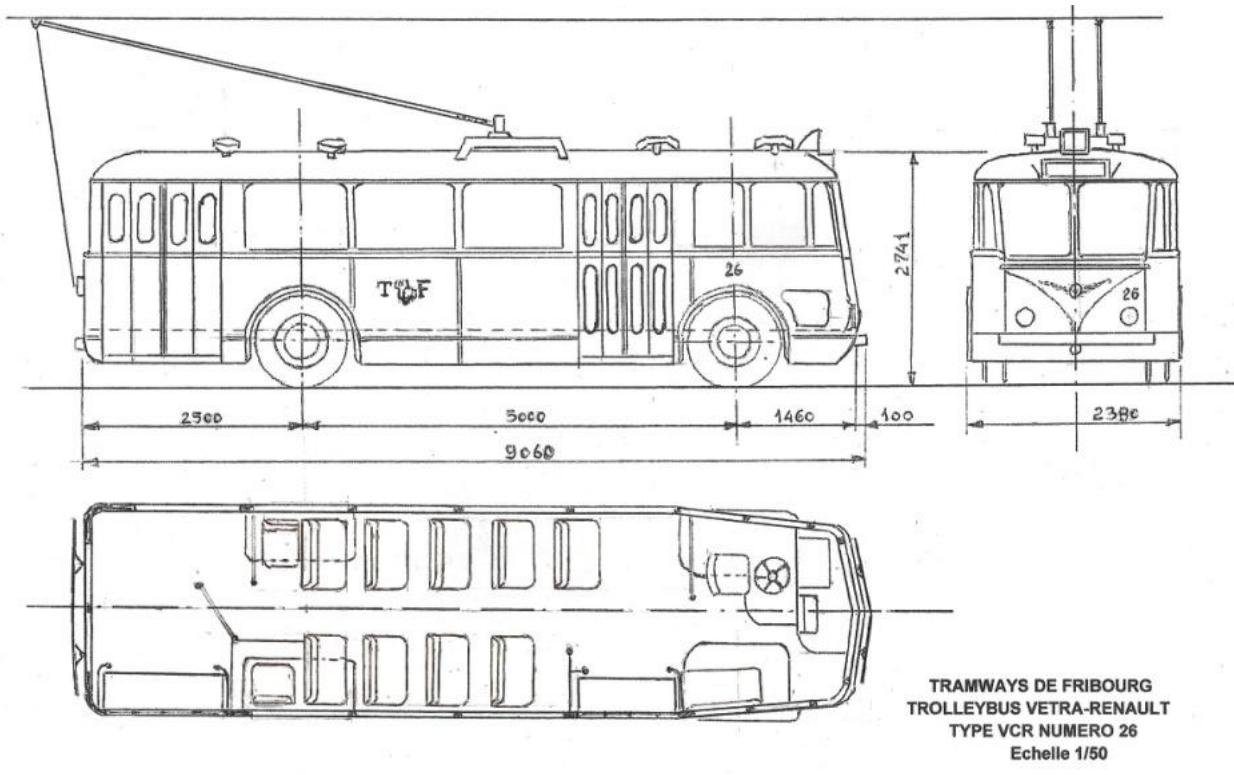


Diagramme du véhicule

- Exploitant : Tramways de Fribourg (TF) Suisse.
- Constructeurs :
 - VETRA (Véhicules Electriques et Tracteur à Paris).
 - Châssis RENAULT.
 - Carrosserie Société Nationale de Constructions Aéronautique du Centre (SNCAC) à Fourchambault.
- Type : VCR n° châssis 3079.
- Année 1948 (mise en service en 1949).
- Série : 21 à 26.
- Description ; Ce véhicule est de construction Française exporté en Suisse. Ce type de véhicule a équipé de nombreux réseaux en France. Il comporte une porte arrière pour l'entrée avec un poste de perception et une porte avant pour la sortie.
- Capacité : 65 places (18 assis + 47 debout).
- Poids : 8000 kg à vide.
- Longueur : 9,06 mètres.
- Largeur : 2,38 mètres.
- Empattement : 5 mètres
- Moteur ; Un moteur électrique de 100cv disposé au centre du véhicule sous plancher.
- Radiation : Fin du service commercial de la série en 1972 sauf le véhicule 26 conservé comme véhicule de service, école de conduite et dégivrage des lignes aériennes.
- Réformé en 1988.

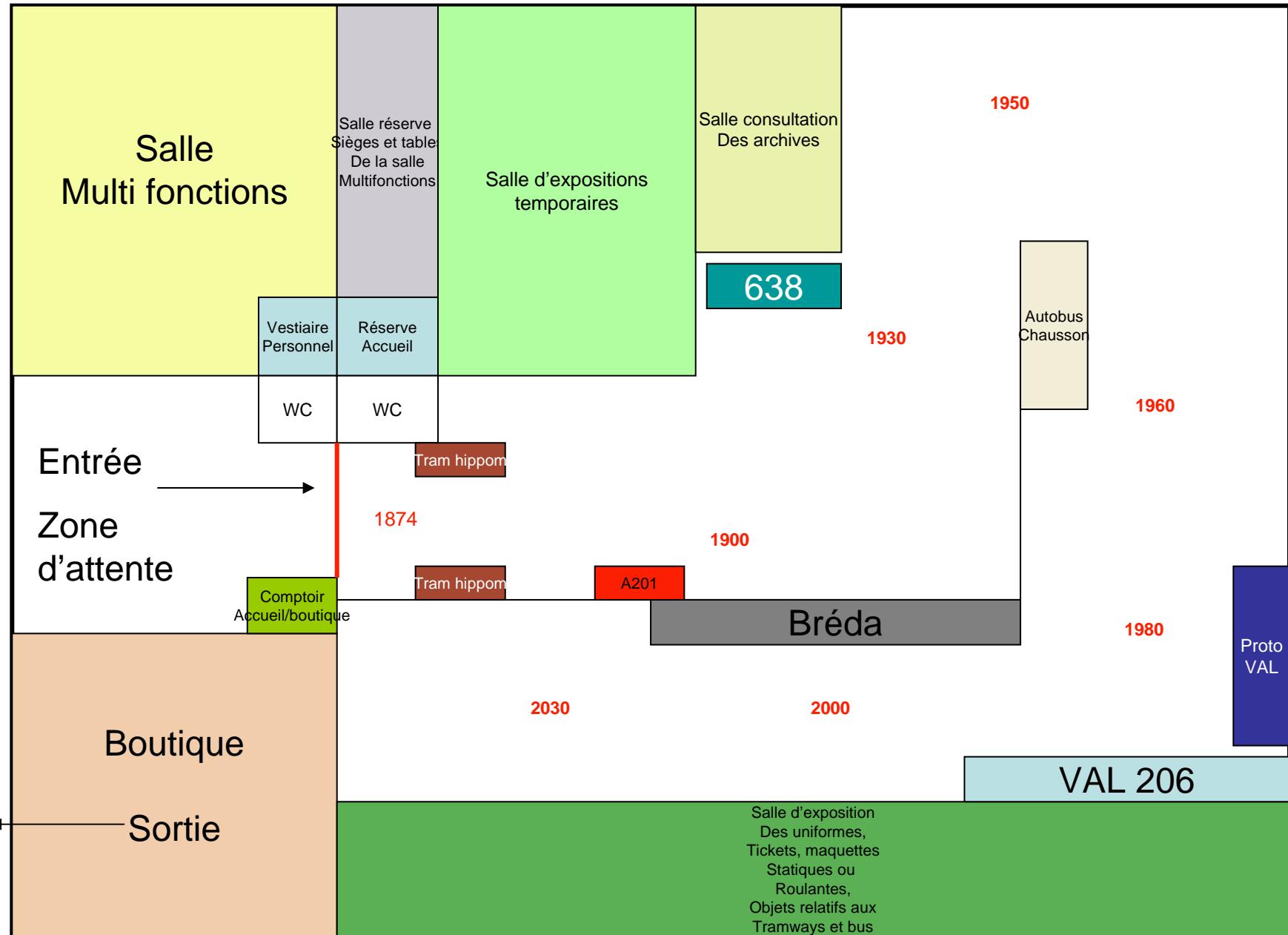


Vue du véhicule 26 lors de sa mise en service.

TRAVAUX A ENGAGER

- Masticage et ponçage extérieur de la caisse.
- Masticage et ponçage de la toiture.
- Rénovation des portes d'accès.
- Confection et pose boîtier numéro de ligne en toiture.
- Rénovation des aérateurs en toiture.
- Confection et pose des marchepieds bois.
- Mise en peinture de l'extérieur de la caisse ainsi que la toiture.
- Masticage et ponçage intérieur du véhicule
- Remise en état du poste de conduite.
- Mise en peinture de l'intérieur du véhicule.
- Confection et pose des sièges (revoir la configuration d'origine).
- Vérification circuits électriques traction et d'éclairage.
- Vérification du circuit pneumatique.
- Remplacement des pneumatiques et reconditionnement des jantes.
- Remplacement des batteries.
- Réalisation des plaques de destination, marquages divers et girouette de ligne.

Projet de plan général du cheminement dans le musée **AMITRAM**



VOYAGEURS LIGNE TOURISTIQUE

ANNEE	ADULTES	ENFANTS	GROUPES	TOTAL	OBSERVATIONS
2012	2314	537	1799	4650	
2013	1289	290	1111	2690	Vol caténaire Arrêt d'exploitation
2014	1763	452	1516	3731	
2015	1744	357	827	2928	Début exploitation en juin cause vol caténaire
2016	2319	430	850	3599	
2017	2007	393	917	3317	
2018	2953	552	1039	4544	50 ème anniversaire AMITRAM
2019	1366	413	1602	3381	
2020	687	224	207	1118	Chute du trafic Cause COVID Confinements
2021	351	149	450	950	