



La 030 T n° 3001 de la série 3001/3010 en gare de Montmorency. Remarquer la remise à voitures au fond. Au premier plan, quelques traverses et pavés attendent leur mise en place sur la voie des débords en cours de réfection.



Dérivée de la 030 T, la 031 T série 3011/3020 a été dotée d'un bissel arrière et d'une plate-forme de stockage de charbon. Les caisses à eau, de part et d'autre du corps de chauffe, se prolongent jusqu'à la boîte à fumée. Ici, la 3.018, photographiée après 1918 (l'indication du dépôt d'attache date de la Grande Guerre).

Les 040 TA (ex T 4.1801/1908)

Construites de 1866 à 1882, cent quatre d'entre elles furent déclassées et reconverties, de 1907 à 1914, pour le service à la butte, les manœuvres, les trains de marchandises à faible parcours et la remonte, après transformation. Celle-ci consiste à tendériser les machines qui, auparavant étaient dotées d'un tender. Numérotées à l'origine 4301/4400, elles furent par la même occasion renumérotées 4.1801/1908 et envoyées au fur et à mesure dans leurs nouveaux dépôts. En 1923, la Plaine en possédait vingt-neuf et trente-et-une en 1938, date à laquelle elles subirent un nouveau numérotage, définitif cette fois-ci ; elles devinrent des 040 TA dont les n° 15 à 87 roulèrent sur l'EM.

Leur poids en charge varie de 57 à 59,3 tonnes et leur puissance de 500 à 600 chevaux. Elles sont capables de tracter en palier un train de 600/680 tonnes, mais dans la rampe de Montmorency, elles ne peuvent monter que 90 tonnes. Leur empâtement primitif s'élève à 4,25 mètres, puis est porté à 4,45 mètres, et leurs quatre roues couplées mesurent 1,30 mètre de diamètre.

Les 040 TA sont pourvues du frein à vide. Elles recevront par la suite le frein Westinghouse avec pompe simple. Ce frein, non modérable au desserrage, se révélera insuffisant, voire dangereux en cas de fausse manœuvre, dans la descente Montmorency - Enghien. D'où la nécessité d'utiliser la contre-vapeur.