

Belgique

Mise hors service des voitures de type L.

Les voitures « L » métalliques à portières latérales non automatiques et sans soufflet d'intercirculation, longues d'environ 18 mètres, ont marqué dans les années '30 une étape de la modernisation du réseau et de son matériel roulant. Jusque là, les trains du service intérieur étaient assurés par du matériel en bois, catalogué P, T, X, W, etc., qui est resté en service jusque dans les années '50.

Depuis 1980, la fourniture des voitures modernes de type M4 par l'industrie belge a provoqué la réforme totale des

voitures de type « L ». Deux voitures prototypes avaient été expérimentées sur le réseau en 1932; par la suite elles furent fabriquées sur une grande échelle de 1933 à 1935.

La série comprenait à l'origine 312 voitures de trois classes, se répartissant comme suit :

- 50 voitures mixtes 1^e et 2^e classes (A-B)
- 20 voitures de 2^e classe.
- 20 voitures de 2^e classe + fourgon (BP)
- 192 voitures de 3^e classe. (C)
- 30 voitures de 3^e classe + fourgon (CP)

En 1945, après la guerre, l'effectif était

ramené à 271 unités. En 1977, il en subsistait encore 200. Elles furent réformées au fil du temps; avant le 29 mai 1981, la gare de Gand – St-Pierre gérait encore deux rames de 5 voitures et quelques navettes, c'est-à-dire des voitures ne circulant en renfort qu'aux heures de pointes. La gare de Hame-St-Pierre était titulaire d'un effectif à peu près similaire. Ce matériel n'avait pas été adapté au chauffage électrique alors que les voitures K et M de types aussi anciens le furent en tout ou en partie. Dans les mois qui viennent, ces voitures construites à partir de 1935 seront à leur tour réformées ou modernisées.



Le saviez-vous ?

Tubize, la plus vieille gare du réseau, a vécu.

Cette ancêtre, qui a vécu 140 ans et qui fut l'une des premières gares à être construite en bordure des grandes lignes édifiées à partir de 1835 par l'Etat belge en direction des frontières du pays, va disparaître sous la pioche de « rénovateurs ».

Le 18 mai 1840 la ligne Bruxelles – Mons atteignait Tubize. Le 31 octobre 1841, la ligne était prolongée jusqu'à Soignies et le 19 décembre de la même année, elle aboutissait à Mons.

La gare de Tubize, construite en 1841, est restée extérieurement la même, avec, à l'étage, l'habitation du chef de gare qui demeura occupée jusqu'en 1977.

Elle est donc devenue depuis son inauguration, la plus ancienne du réseau.

Intérieurement, on lui a fait subir de temps à autre des minicures de jeunesse; notamment au début des années '60 à l'occasion de l'électrification de la ligne Bruxelles – Paris : on installe la cabine de signalisation dans le BV. Cette cabine –

de type tout relais – remplaçait deux anciennes cabines qui commandaient les bifurcations vers Quenast – Rognon d'une part et vers Clabecq – Braine-l'Alleud d'autre part. La gare de Tubize reste aujourd'hui un centre névralgique de la ligne Bruxelles – Mons; elle est équipée de trois voies à quai; les trains de marchandises, nombreux vers les Forges de Clabecq et vers les Carrières de Quenast, lui confèrent une grande activité tandis que les trains de voyageurs en correspondance avec plusieurs lignes de bus SNCV de et vers la périphérie de Tubize, où sont implantées