Voiture L

Nombre de voitures construites : 2 prototypes et 310 voitures de série

Années de construction : 1932 (prototypes) et 1933-1935 (voitures de série)

Constructeur : La SNCB en collaboration avec les constructeurs belges Ragheno, Anglo-Franco-Belge, Ateliers de Construction de Famillereux, Ateliers de Seneffe, Ateliers de Godarville, Ateliers Germain, Usines de La Hestre, Usines de Braine-le-Comte et Compagnie Centrale de Construction.

Tare moyenne d'une voiture : 37 tonnes

Vitesse maximale : 120 km/h

Mise hors service : 11 suite à des dommages de guerre pendant la Seconde Guerre mondiale, 28 disparues après la Seconde Guerre mondiale, 2 en 1947, 15 en 1971-1975, 70 en 1976-1979, 176 en 1980-1989 et 10 en 2001-2005.

En quelques mots : Les voitures L étaient destinées aux trains semi directs en trafic intérieur. Deux prototypes ont été construits, suivis de 310 voitures de série, soit la troisième plus grande série de voitures métalliques commandées par la SNCB durant la période 1930-1939.

Voiture L AB 30.026 dans son état d'origine (Réf. Z05844)

Contexte historique

Pendant la Première Guerre mondiale, le matériel voyageur en bois a beaucoup souffert. De nombreuses voitures ont été irrémédiablement endommagées ou ont disparu. En outre, certains accidents ont démontré que le matériel voyageurs en bois n'offrait pas une sécurité suffisante pour les voyageurs.

Durant la période 1930-1939, la SNCB a donc commandé des grandes séries de voitures métalliques destinées au service intérieur direct, semi-direct et omnibus. Les voitures L étaient destinées aux trains semi directs en trafic intérieur. En 1932, deux prototypes de 3ème classe (C) ont été construits, suivis d'une série de 310 voitures, réparties entre les types AB, B, C, BD et CD et construites par neuf constructeurs belges durant la période 1930-1935.

Les prototypes

En 1932, la Compagnie Centrale de Construction de Haine-Saint-Pierre a livré les voitures-prototypes 42001 et 42002. Il s'agissait de voitures de troisième classe à couloir central, équipées de banquettes en bois, accessibles via des portes battantes réparties de chaque côté. En décembre 1932, ces voitures se sont vu attribuer les numéros 33001 et 33002. Ces voitures se différenciaient entre elles par la position du compartiment WC. Dans la voiture 33001, il se trouvait au centre, tandis que dans la voiture 33002, il était disposé à l'une des extrémités. L'aménagement de la voiture 33002 a servi de base à la construction des 190 voitures de série de troisième classe. La voiture 33001 n'a pas survécu à la Seconde Guerre mondiale. La voiture 33002 a été renumérotée en 32001 en 1957 et mise hors service en 1976.

Les voitures de série

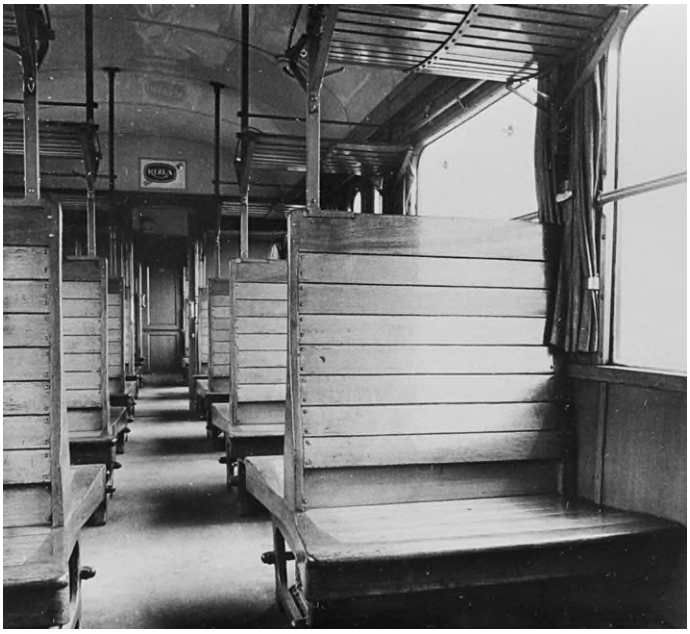
Type	**Année de construction**	**Nombre**	**Nombre de places assises**	**Numéros attribués à la construction**	**Numéros attribués à partir de 1954**	**Numéros attribués à partir de 1957**
A2B6 (première et deuxième classe)	1933-1934	50 39**	12 A, 44+2* B jusqu'en 1952 56+2* B*** à partir de 1952 56+2* A à partir de 1957	30001-30050	32021-32024	31001-31035 31114-31117
B8 (deuxième classe)	1935	20 13**	64 B jusqu'en 1957 64 A à partir de 1957	32001-32020		31101-31113
C10 (troisième classe)	1933-1935	190 173**	97 C jusqu'en 1957 97 B à partir de 1957	33003-33192		32002-32174
B5D (deuxième classe avec compartiment à bagages)	1934	20 16**	38+1* B jusqu'en 1957 38+1* A à partir de 1957 3 tonnes D	43201-43220	36001-36016	38001-38016
C6D (troisième classe avec compartiment à bagages)	1934	30 29**	60 C jusqu'en 1957 60 B à partir de 1957 3 tonnes D	43301-43330	37001-37029	39001-39029

*indique le nombre de strapontins
**indique l'effectif après la Seconde Guerre mondiale
*** A la SNCB, la première classe en trafic intérieur avait déjà été supprimée dès 1952 (au niveau international, ce ne l'a été qu'à partir de juin 1956. La deuxième et la troisième classe sont alors devenues respectivement la nouvelle première et deuxième classe).
Les renumérotations (également celles datant d'avant 1954 et d'après 1957) sont mentionnées et expliquées dans la suite du texte.

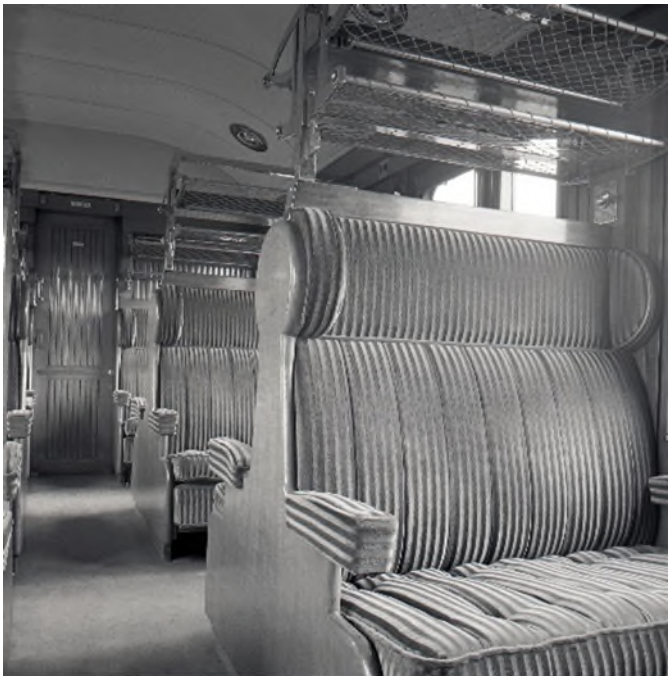
Voiture L de deuxième classe avec compartiment à bagages (BD) 50 88 82 26 412-2 (39012) (Réf. Z05993)

Les voitures AB disposaient d'un couloir latéral en première classe et d'un couloir central en deuxième classe. Toutes les autres voitures étaient munies d'un couloir central.

Les places assises dans les voitures AB et B consistaient en des banquettes avec accoudoirs, revêtues de velours bleu rayé en première classe et de velours beige rayé en deuxième classe. A partir de 1959-1960, les sièges du compartiment fumeurs étaient recouverts de velours vert rayé et, dans le compartiment non-fumeurs, ils étaient en velours rayé de couleur rouille. Les places assises dans les autres voitures étaient des banquettes en bois.



Intérieur d'une voiture L de deuxième (ancienne troisième) classe (Réf. Z06136b)



Intérieur d'une voiture L de première classe (Réf. Z05994b)

L'aménagement intérieur des voitures L a notamment été conçu grâce aux conseils de l'architecte Henry Van de Velde, alors conseiller artistique de la SNCB. Dès leur construction, toutes les voitures étaient équipées d'un chauffage à vapeur qu'elles ont conservé jusqu'à leur mise hors service.

A l'origine, les luminaires étaient équipés de lampes à incandescence, et plus tard, de lampes fluorescentes.

Des bogies de type Pennsylvania étaient montés sous les voitures L. Celles-ci ne possédaient que de passerelles comme dispositif d'intercirculation.

Livrée

La caisse des voitures L mises en service était de couleur vert foncé. Les bogies étaient noirs. A l'origine, le toit était de couleur aluminium. A partir de 1955, le toit a été peint en noir. À partir de 1970 environ et jusqu'à leur mise hors service, les voitures ont été peintes entièrement en vert foncé.

Utilisation et mise hors service

Les voitures L étaient principalement mises en service sur les relations intérieures semi-directes.

Gand-Saint-Pierre et Haine-Saint-Pierre ont été les dernières gares à utiliser des voitures L jusqu'en mai 1981.

Abstraction faite des péripéties de guerre et quelques accidents, elles ont progressivement disparu du réseau ferroviaire au cours de la période 1971-2005.

Train de voyageurs composé de deux voitures L de deuxième classe en gare de Herzele, août 1977 (Réf. Z03620c)

Péripéties de guerre

Pendant la Seconde Guerre mondiale, 5 voitures AB, 4 voitures B, 3 voitures BD et 1 voiture C ont été irrémédiablement endommagées.

Suite aux dommages de guerre subis, 1 voiture AB, 2 voitures B, 2 voitures BD, 2 voitures CD et 10 voitures C ont été reconstruites par l'AC Malines au cours de la période 1947-1952, tout en conservant leur numéro d'origine.

6 voitures AB, 3 voitures B, 1 voiture BD, 1 voiture CD et 17 voitures C ne sont jamais revenues en Belgique mais ont poursuivi leur carrière à l'étranger, notamment en Allemagne de l'Est.

Transformations

4 voitures AB deviennent des voitures B et ensuite des voitures A (32021-32024)

Entre août 1950 et mars 1952, l'AC Malines a reconstruit 4 voitures AB qui avaient été fortement endommagées pendant la Seconde Guerre mondiale, en supprimant les deux compartiments de première classe. Il y avait donc 4 voitures B avec un couloir central, qui, à la suite de la série 32001-32020 d'origine, ont été renumérotées de 32021 à 32024. A partir de 1957, elles sont devenues des voitures A et portaient les numéros 31114-31117 (voir tableau).

35 voitures A (anciennement AB) deviennent 15 voitures B (32501-32515) et 20 voitures AB (33001-33020)

La voiture L 50 88 37 26 404-5 après transformation en voiture AB (33004) (Réf. Z05992)

Entre 1963 et 1965, les voitures A (anciennement AB) numérotées de 31001 à 31015 ont été transformées en des voitures B8. Elles ont conservé la disposition d'origine d'une voiture AB, de sorte que 2 compartiments disposaient d'un couloir latéral. Les banquettes étaient recouvertes de similicuir et ont été numérotées de 32501 à 32515.

Au cours de la même période, les voitures A (anciennement AB) numérotées de 31016 à 31035 ont également été transformées en des voitures A4B4. Elles ont également conservé la disposition d'originacce d'une voiture AB de sorte que la première et la deuxième classe disposaient d'un compartiment avec couloir latéral. Les banquettes en deuxième classe étaient recouvertes de similicuir. Ces voitures ont été numérotées de 33001 à 33020.

Des voitures comme véhicules de service

Suite à leur mise hors service sur l'ensemble du réseau ferroviaire, de nombreuses voitures L ont trouvé une seconde vie au sein des directions Voies, Exploitation, Matériel et Électricité et Signalisation. Jusqu'en 1992, environ 40 voitures L ont servi de locaux pour le personnel des postes d'entretien et des gares de formation, entre autres.

Les vestiges

La SNCB conserve les voitures A 31105 et 31113, les voitures B 32011, 32037 et 32143 et la voiture BD 39025. Cinq de ces voitures sont en état de marche et peuvent être utilisées lors de parcours historiques.
De nombreuses associations ferroviaires privées, en Belgique et à l'étranger, ont acheté des voitures L, mais toutes ne sont plus en service. Le SDP *(Stoomtrein Dendermonde-Puurs*) à Baasrode, le CFV3V *(Chemin de fer à vapeur des trois vallées*) à Mariembourg et l'*AMTF Train 1900* à Fond-de-Gras (L), entre autres, utilisent encore des voitures L sur leurs lignes touristiques.

Parcours historique avec la locomotive à vapeur 29.013 et 4 voitures L sur la ligne 115 le 17 septembre 2010 (Réf. D3518-11)

Des témoins silencieux

Les voitures 32046, 32061, 32080 et 32094 servent de locaux de cours et de laboratoire de météorologie pour le *Centre permanent d'Etude de la Nature* depuis 1981 à l'ancienne gare de Sivry-Rance.

La voiture 32035 accueille un glacier à Gilly près de Charleroi.

Trois voitures sont reconverties en restaurants statiques en France, notamment à Beauvais, Boulogne et Tourcoing.

Felix Florquin
Janvier 2025

Bibliographie succincte

Articles : Les voitures métalliques sur les réseaux des chemins de fer belges. *L' Ossature Métallique*, 01-01-1934, p.34-42, K706963

BOURGEOIS V. Les nouvelles voitures métalliques de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges. *L' Ossature Métallique*, Vol. 5, n° 03, 01-03-1936, p.107-126, K706999

Livres : PYPEN W. *50 ans de transport voyageurs 1930- 1985. Volume 1. Les voitures métalliques de la SNCB.* Bruxelles : ARBAC, 1987, 370 p., ill., C3686

PYPEN W. *50 jaar reizigersvervoer 1930-1985. Deel 1. De metalen rijtuigen van de NMBS.* Brussel : KBVVS, 1987, 370 p., ill., C3687

THIRY M. – CLOSE G. *GTF: 50 ans de transport voyageurs, 50 jaar reizigersvervoer. 1930-1985. Volume 2. Deel 2.* Liège : GTF Editions asbl, 1985, 462 p., ill., C3688.

VANDENBERGHEN J. *Het metalen reizigersmaterieel. Deel I : 1835-1950*. Brussel : NMBS, 1986, 965 p., ill., C3471

VANDENBERGHEN J. *Le matériel métallique à voyageurs. Tome I : 1835-1950*. Bruxelles : SNCB, 1986, 965 p,. ill., C3472

Pour une recherche plus approfondie, veuillez consulter notre base de données avec les mots-clés suivants :

Catalogue Bibliothèque : voiture L

Collection musée : voiture L