

La locomotive diesel série 55 (type 205)

Numérotation : 205.001 à 205.042. Renommées 5501 à 5542 en 1971

Concepteur : SNCB

Années de construction: 1961-1962

Nombre : 42

Constructeur : S.A. La Brugeoise & Nivelles à Nivelles, General Motors pour le moteur diesel et ACEC Charleroi pour la transmission électrique

Retrait : 2009 pour la plupart (5 encore en service, 3 autres conservées)

Puissance : 1360 kW

Poids en ordre de marche : 110 t

Vitesse maximale: 120 km/h

En quelques mots : la série 55 (type 205) forme la deuxième génération de locomotives diesel à la SNCB. Cette série a surtout été utilisée sur les lignes situées au sud du sillon Sambre et Meuse, dans le Sud et l'Est de la Belgique.



Locomotive diesel 205.005 (Réf. K00163)

Les débuts de la traction diesel en Belgique

Au début des années 1950, la SNCB décide de mettre fin à la traction vapeur. De pair avec l'électrification, elle envisage un achat massif de locomotives diesel de ligne qui vont être progressivement mises en service de 1954 à 1966.

Dans un premier temps, il s'agit de 95 locomotives diesel : les types 201, 202, 203 et 204, les futures séries 59, 52, 53 et 54.

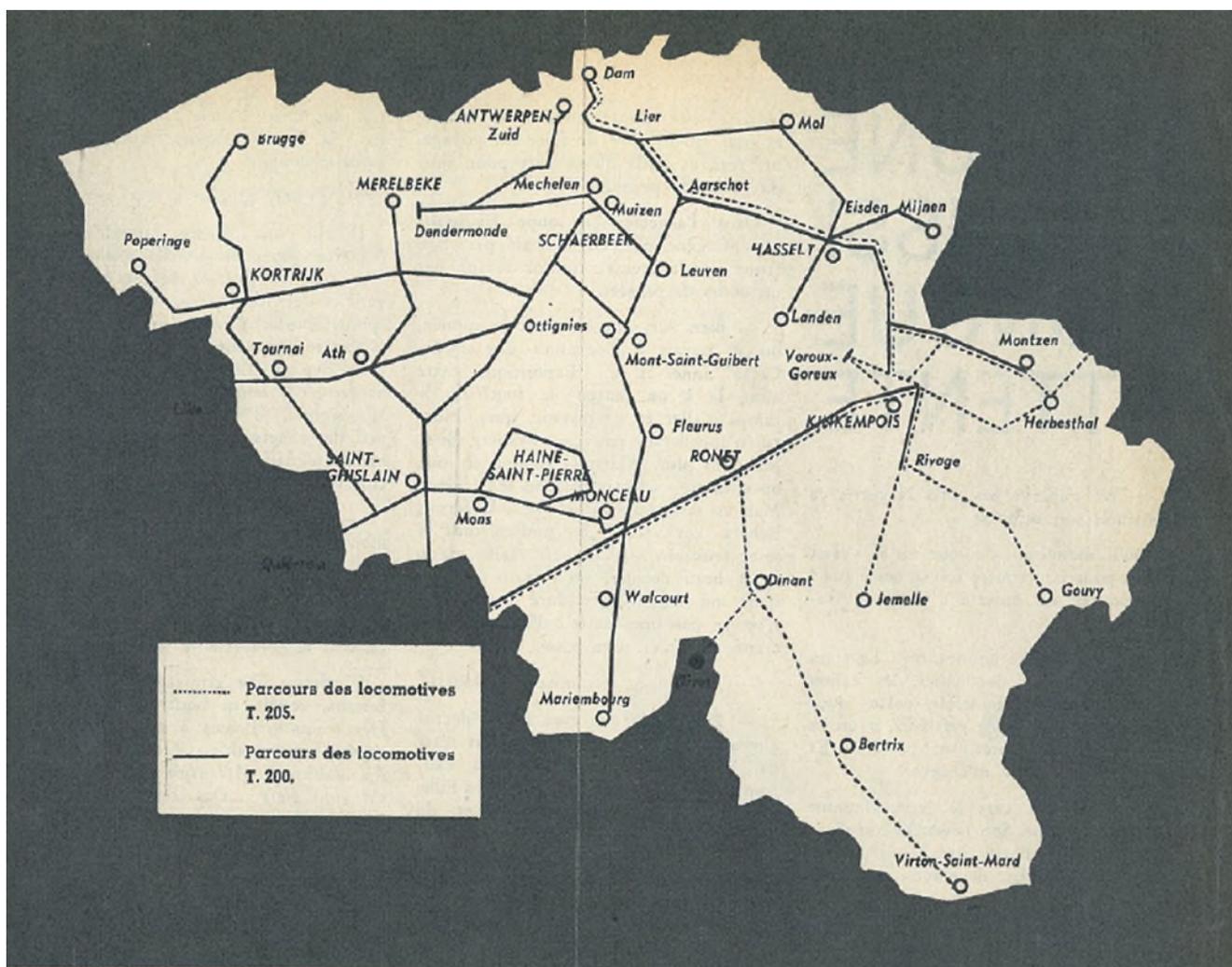
La seconde étape est la commande de 135 locomotives diesel de grande puissance (les types 200 et 205, futures séries 51 et 55) et 254 locomotives de moyenne puissance (les types 210, 211, 212 et 213, respectivement les futures séries 60/61, 64, 62 et 65), toutes mises en service entre 1961 et 1966.

Les types 205

Dans les années 60, la SNCB cherche une locomotive puissante capable de tracter aussi bien des trains de marchandises lourds que des trains voyageurs sur des lignes vallonnées. Elle décide en 1961 de passer commande à la Brugeoise & Nivelles de 42 exemplaires de la type 205. La première locomotive de ce type - la 205.001 - est mise en service par la SNCB en date du 26/05/1961 et la dernière le sera le 23/03/1962.

Vingt machines de cette série seront également livrées en 1963 et 1964 aux Chemins de fer luxembourgeois (CFL) et forment la série 1800.

Affectation



Carte extraite de la revue Le Rail de 1964 (Réf. K24582)

Les types 205 seront mises en service progressivement pour les services voyageurs et marchandises. Les locomotives sont alors réparties entre les remises de Kinkempois (30), de Ronet (8) et de Montzen (4).

Les locomotives de la remise de Kinkempois étaient destinées à remorquer des trains de voyageurs, dont des trains de voyageurs internationaux vers Cologne, ainsi que des trains marchandises.



Transport de troncs d'arbres vers la scierie Pauls à Trois-Ponts (Réf. D0085)

Les locomotives basées à Ronet étaient utilisées pour des services mixte mais aussi pour la traction de trains internationaux vers la France tandis que les locomotives de Montzen remorquaient uniquement de trains de marchandises.

Les séries 55 ont connu ensuite d'autres remises pour des périodes variables : Gouvy, Jemelle, Latour ¹ et même Hasselt ².

Elles ont également beaucoup pris la tête des trains voyageurs transfrontaliers entre Liège et Luxembourg. Le 01/06/1986, les 5501, 5502 et 5503 vont circuler sur l'axe Athus-Meuse pour le transport marchandises.

Leur carrière en tête de trains de voyageurs sur les lignes 42 (Rivage - Gouvy - frontière luxembourgeoise) et 43 (Liège-Guillemins - Angleur - Rivage - Marloie) qui ont finalement été électrifiées a pris fin en 2003. Elles ont alors été uniquement affectées aux trains de marchandises.

Le 01/01/1971, toutes les locomotives type 205 sont renumérotées en « série 55 ».

Données techniques

Il s'agit donc d'une locomotive diesel-électrique de type Co'Co', construite par la Brugeoise et Nivelles pour la partie mécanique, les ACEC Charleroi pour les moteurs de traction, General Motors pour le

¹ 3 locomotives seront mutées le 01/06/1986 à l'atelier de Latour pour y assurer des trains sur l'Athus-Meuse.

² Du 01/01/1991 à fin 1991.

moteur diesel. Sa longueur est de 19,550 mètres, son poids est de 110 tonnes, sa puissance est de 1.360 KW. La vitesse maximale est de 120 km/heure.

Les locomotives types 205 comportent deux bogies à trois essieux moteurs, ce qui leur donne, par l'amélioration de l'adhérence, de bonnes qualités de « grimpeuses ».

A l'origine, elles ne possédaient que deux feux à chaque extrémité (la couleur étant déterminée par un filtre coloré³). Un 3^e phare blanc est venu alors s'ajouter sous le pare-brise⁴. Dans les années 1960, les deux feux seront dédoublés pour avoir systématiquement deux feux blancs ou deux feux rouges.

Adaptations successives

Les locomotives série 55 vont être transformées maintes fois !

Au début des années 1970, suite à une décision de l'UIC (Union Internationale des Chemins de fer) d'abandonner le chauffage à vapeur sur les trains internationaux, on envisage d'installer un fourgon-générateur équipé d'un moteur diesel qui entraînait une génératrice produisant de l'électricité pour le chauffage. Mais cette solution ne donne pas entière satisfaction et, en 1975, la SNCB va doter la motrice 5540 d'une génératrice à haute tension⁵ fournissant du courant électrique pour le chauffage.

Cette locomotive cobaye est distinguée temporairement par une bande orange autour de la caisse pour la distinguer des locomotives type 55 à chauffage à vapeur. On va ensuite procéder de même avec 6 autres locomotives de la même série : la 5542 d'abord et ensuite, à partir d'août 1979, on va équiper successivement les 5523, 5510, 5515, 5529 et 5505.

Parmi toutes les motrices de la série, plusieurs ont reçu des équipements particuliers.

Ainsi, outre les motrices équipées d'une génératrice haute tension, cinq locomotives (les 5507, 5517, 5523, 5526 et 5533) destinées à circuler sur la ligne du Rhin d'acier (ligne transfrontalière avec l'Allemagne et les Pays-Bas) ont été modifiées et équipées du système de signalisation néerlandais ATB⁶ et du dispositif de signalisation allemand PZB⁷. Cet équipement leur sera retiré au début 2008 et transféré sur 5 machines de la série 77, qui prendront la relève pour la circulation sur le Rhin.

À partir des années 1990, un nouveau style de numérotation est mis en place. Les locomotives qui avaient perdu leur installation de chauffage pour trains de voyageurs vont recevoir un point (surnommé "boule") devant leur matricule indiquant qu'elles ne sont pas (ou plus) équipée d'une chaudière à vapeur pour le chauffage des voitures. (voir photo plus loin).

De plus, six machines (5501, 5506, 5509, 5511, 5512 et 5514) ont été équipées en 1996 du système de signalisation TVM 430⁸ afin de pouvoir circuler sur la ligne à grande vitesse entre Bruxelles et la frontière française de manière à dépanner les TGV sur cette ligne. Elles circulaient toujours en unités multiples et étaient reconnaissables à une bande rouge en haut de la caisse et l'inscription TVM.

³ C'est le conducteur qui devait lui-même mettre ou enlever les filtres !

⁴ Cela répondait ainsi à la réglementation en vigueur aux Pays-Bas et en Allemagne où elles circulaient également.

⁵ 3.000 V, la même tension que celles des caténaires à l'époque, sur le réseau électrifié SNCB.

⁶ Automatische treinbeïnvloeding : système de contrôle de vitesse des trains utilisé aux Pays-Bas

⁷ Punktförmige Zugbeeinflussung: système de sécurité ferroviaire utilisé en Allemagne.

⁸ Transmission Voie-Machine : système de signalisation utilisé sur les lignes à grande vitesse du réseau français.

Livrée

Lors de leur mise en service, en 1961-1962, elles portaient la livrée vert foncé avec une fine bande jaune formant une pointe sur le nez.



Locomotive diesel 205.007 (Réf. 6702)

Lors de la renumérotation, en 1971, les machines encore en livrée d'origine perdent leur motif en forme de pointe sur les nez au profit d'une large bande horizontale surplombée par le matricule à quatre chiffres. C'est la livrée verte « 1970 » qui décorera les locomotives entre 1970 et 1977.



Locomotive diesel 5504 en livrée verte 1970 (Réf. 6699)

En 1976, la 5540 voit sa fine ligne jaune repeinte en orange alors qu'elle est munie d'une génératrice électrique haute tension. La ligne orange va être ensuite modifiée en une bande bleue.



Locomotive diesel 5540 avec sa fine ligne bleu (Réf. 5125)

En 1977, les locomotives reçoivent la livrée jaune SNCB avec une large bande verte, sauf celles munies du chauffage électrique.



Locomotive diesel 5541 (Réf.6698)

Les locomotives munies d'un chauffage électrique sont dotées d'une bande bleue en remplacement de la bande orange.



Locomotive diesel 5515 dans sa livrée bleue (Réf. 539)

Mais, en 1981, elles reçoivent une livrée bleue, pour les différencier des autres motrices ayant une livrée jaune.

On les appellera les « 55 bleues ».



Locomotive diesel 5526 (Rhin d'acier) (Réf. 9417)

Les six locomotives de la série 55 équipées de la TVM vont d'abord recevoir une variante de la livrée jaune avec une fine ligne verte repeinte en rouge.



©Wikipedia

En 2015, désormais désignées « 55 TVM »⁹, elles reçoivent la livrée « New look » de la SNCB : gris clair et faces d'about jaunes.

⁹ Il s'agit des locomotives 5501, 5506, 5509, 5511, 5512 et 5514. Elles sont équipées du système de signalisation TVM 430, pour pouvoir circuler sur la ligne 1 afin de tracter des TGV en cas d'avarie.

Fin de parcours

Les locomotives de la série 55 ont été retirées du service régulier au 01/02/2009 mais certaines continuent à rendre de nombreux services.

Sur les 42 locomotives, il n'en reste que 6 en service. La SNCB a décidé le 01/01/2022 de louer à Infrabel 4 locomotives équipées du système TVM-430 qui les a sous-louées à Tuc-Rail pour circuler sur les LGV et assurer le dépannage des TGV.

Là, les 5501, 5506, 5509 et 5511 suivies en juin 2023 par la 5514, vont rendre de grands services en tractant des trains de travaux ou de lourds acheminements de traverses ou de ballast. Elles sont utilisées au départ de la « base travaux » Tuc-Rail de Schaerbeek.

3 autres sont conservées : la 5528, 5538 et la 5512.

La 5528 est préservée par l'association PFT-TSP, elle a été repeinte dans sa livrée verte de 1960 en 2020. Elles n'est actuellement plus en état de marche.

La 5538 est actuellement mise à disposition de l'association CFV3V. Son parcours est chaotique. Destinée à être revendue avec ses consœurs 5508, 5517, 5537 au CFCO (Chemin de Fer Congo-Océan), elle avait été repeinte dans leur livrée bleue et grise. Les 4 locomotives avaient été mises de côté au dépôt de Kinkempois. Cependant, la vente n'a pas été finalisée et la 5538 a été rachetée par un particulier qui la fait circuler sur la ligne touristique du CFV3V (Chemin de Fer à Vapeur des 3 Vallées).

Et on termine par la 5512 !

La 5512 de Train World Heritage

La 5512 est préservée par train World Heritage depuis 2022. Elle a été repeinte il y a une dizaine d'années dans sa version TVM en livrée grise "New Look".

Catherine Walravens
Octobre 2025

Bibliographie succincte

- Articles :** La livrée verte "1970". 3ème partie : la série 55, *En Lignes*, 30-06-2002, p.10-17, K35515
- DELIE M. Les 55 disparaissent des services réguliers... *Journal du Chemin de Fer*, n° 168, 03/04-2009, p.12-29, K307681
- FAES, D. Les locomotives série 55 "Rhin de fer", *Journal du Chemin de Fer*, n° 123, 09/10-2001, p.8-12, K34827
- HANSSENS M. Les séries 55 à chauffage électrique, *Journal du Chemin de Fer*, n° 100, 05/06-1997, p.42-49, K18137
- SOLTYS C. La création d'une nouvelle livrée pour une série 55 La 5508 de TUC Rail, *Journal du Chemin de Fer*, n° 243, 01-10-2021, p.28-35, K712493
- VANDEN EYNDE A. Les locomotives diesel-électriques types 200 et 205. *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, 01-09-1964, p. 6-9, K24582
- Livres :** NICOLAS, T. SNCB Type 205 - *Reeks/Série 55*. Transnico International Editions. Nicolas Collection. 2013, 208 p., B700194.
- DELIE M., MOULIN J-P., VAN USSEL M. *Diesellocomotieven - Locomotives diesel. Reeksen - Séries 55, 60, 61*. Märklin België - Märklin Belgique, 2001, 130 p., A566031
- Internet :** [https://www.wikiwand.com/fr/S%C3%A9rie_55_\(SNCB\)#Gen%C3%A8se_et_construction](https://www.wikiwand.com/fr/S%C3%A9rie_55_(SNCB)#Gen%C3%A8se_et_construction)
- https://ferrovia.be/Trains_Materiel_Traction_Diesel_SNCB-NMBS_HLD_55_CFL_1800.php

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

Catalogue Bibliothèque : locomotive diesel série 55 (type 205)

Collection musée : locomotive diesel série 55 (type 205)