

***Les séries 52, 53 et 54: des
quadragénaires toujours jeunes...***



Max Delie

Avant-propos

Qu'on les appelle les "gros nez", les "bouledogues", ou même les "doryphores" à la manière des Allemands, les locomotives diesel des séries 52, 53 et 54 occupent une place particulière dans l'effectif des engins diesels de la SNCB. Notamment par l'énorme intérêt qu'elles suscitent auprès des amateurs ferroviaires, tant en Belgique qu'à l'étranger.

Bien que la modernisation de leurs cabines de conduite leur ait fait perdre beaucoup de prestige, ces locos restent des modèles de puissance et de robustesse. Avec le type 201 (actuellement la série 59), les types 202 et 203 (séries 52 et 53) ont formé la première vague de la diésélisation à la SNCB. Comme cette année, ces locos fêtent leur quarantième anniversaire, il était juste de se pencher quelque peu sur leurs origines, sur les raisons de leur commande et sur leur carrière.

Grâce à la collaboration du service photographique de la SNCB dirigé par M. Willy Van Gestel, ingénieur en chef, nous disposons d'une série de photos historiques datant de la période du début de la traction diesel en Belgique. Ces documents sont complétés par quelques photos rares, provenant des archives de MM. Phil Dambly et Paul Pastiels.

En ce qui concerne les photos en couleur, nous avons pu puiser à loisir dans les collections de MM. Danny Moens, Eddy Vervoort, Wim Windey, Jan Schuermans, Michel Van Ussel, Guido Baetens et Michel Hanssens, nous les en remercions.

Les schémas techniques sont l'oeuvre de Rik De Bleser et comme chaque fois, j'ai pu compter sur l'aide de Michel Van Ussel pour la rédaction des textes et pour leur traduction en langue française.

En outre, il convient aussi de remercier tout spécialement MM. Etienne Appeltans (SNCB) et Marcel Barthel (CFL), pour la documentation qu'il nous ont fournie.

Les données techniques que nous publions sont principalement extraites de la documentation SNCB. Mais si un lecteur avisé relevait, malgré tout, certaines erreurs, nous lui serions reconnaissants d'appuyer sa contestation par la production de documents officiels. Nous en tiendrons compte lors d'une prochaine réédition.

Déjà, nous l'en remercions.

Max Delie
Anvers, le 1 août 1995.

Le coeur de tout amateur ferroviaire bat la chamade à la vue d'une telle photo empreinte de nostalgie. La 5308 à large bande jaune entre en gare de Bertrix le 8 juillet 1982. Depuis lors beaucoup a changé. Le signal mécanique et les poteaux télégraphiques ont déserté le paysage ferroviaire. Et la 5308 ? Elle a troqué son gros nez contre un profil plus léger. Photo: Michel VanUssel.



Introduction

Après la Libération, les préoccupations essentielles des différentes sociétés de chemins de fer européennes concernaient la reconstruction des installations et la restauration du trafic. Certains pays profitèrent de cette restauration pour électrifier leur réseau: les Pays-Bas en sont un bel exemple.

Au milieu des années cinquante et après cette remise à niveau des infrastructures, la modernisation du matériel roulant vint à l'ordre du jour. Elle se traduit par le remplacement graduel des locomotives à vapeur par de nouveaux engins, électriques ou diesels.

Alors que la majorité des sociétés ferroviaires européennes avaient une certaine expérience dans le domaine des auto-rails et des locomotives de manoeuvres mus par des moteurs diesels, on n'en était encore qu'aux premiers balbutiements pour les locomotives de ligne.

Pourtant en Amérique du Nord, la traction diesel s'était développée dès les années trente. Des centaines de locomotives avaient déjà été construites, "diésélisant" par la même occasion tout le continent nord-américain. Et ce ne fut pas un

hasard si le "Streamlined Design" (design aérodynamique) prit son essor au milieu des années trente. Les compagnies ferroviaires avaient conscience de la concurrence sans cesse grandissante du trafic routier et il devenait urgent de redorer leur blason. La réalisation de moteurs diesel très fiables et la conception d'une nouvelle ligne aérodynamique pour leurs engins seront les réponses concrètes à ce défi, conciliant à la fois les exigences d'une nouvelle "image" et une exploitation économiquement viable.

Le concept élaboré fut une réussite totale: pas moins de 1314 locomotives du type "E", réalisées sur base de ce concept, ont été produites à partir de 1937, la dernière étant livrée à l'Union Pacific en janvier 1964!

D'un point de vue économique, cette idée rapporta également des devises, soit par la vente directe de locomotives à l'étranger, soit par la cession de licences de construction à plusieurs pays.

D'un point de vue esthétique, le design aérodynamique de ces locomotives fit école dans le monde entier, tout en subissant, il est vrai, quelques adaptations au gré du pays utilisateur.

*Une FP9 en service à l'Amtrak longe la rivière Hudson à proximité de Peekskill pour effectuer son parcours Chicago - New York.
Photo: Michel Hanssens, Juin 1991.*

