La locomotive diesel série 51 (type 200)

Numérotation : 1re tranche : 200.001 à 200.053
2e tranche 200.054 à 200.093 [1]

Concepteur : SNCB

Années de construction: de 1961 à 1963

Nombre : 93

Constructeur : Cockerill-Ougrée et ACEC

Retrait : 15/06/2003

Puissance : 1950 ch (1450 kW)

Poids en ordre de marche : 117 t

Vitesse maximale: 120 km/h

En quelques mots : La locomotive type 200 était une locomotive à tout faire puissante capable de tracter tous les types de trains marchandises et les trains de voyageurs.

Locomotive diesel 5166 (Réf. 3386)

Les débuts de la traction diesel en Belgique

Alors que la traction vapeur est à son apogée, les études et tests de locomotives diesel-électrique et électriques vont bon train. Dès 1930, grâce aux rapides progrès réalisés, le moteur diesel offre de remarquables possibilités d'ordre technique et économique. Comparé à la traction vapeur, la locomotive diesel offre un meilleur rendement, permet une conduite avec un seul agent au lieu du tandem -chauffeur et machiniste- nécessaire pour la vapeur et une rapidité de mise en œuvre puisqu'il ne nécessite pas de chauffe préalable.

[1] La numérotation des locomotives par des matricules à six chiffres a été instaurée le 1er janvier 1946 : les différents types de locomotives à vapeur furent numérotés de 1 à 99, les types de locomotives électriques de 100 à 199 et les types de locomotives Diesel de 200 à 299. Les 3 premiers chiffres correspondent au type de locomotive et les 3 suivants indiquent le numéro d'ordre. Dès le 1er janvier 1971, on utilisera la numérotation à 4 chiffres avec les deux premiers chiffres qui indiquent la série, suivis par le numéro d'ordre.

Suite à la Seconde guerre mondiale, le parc ferroviaire est décimé et il est alors important de le reconstituer rapidement.
Traction vapeur, diesel et électrique se partagent alors le parc des locomotives de l'époque. Des automotrices électriques roulent déjà depuis 1935, la toute dernière locomotive à vapeur construite et réalisée en Belgique, la locomotive type 12, sort de nos usines en 1939 tandis que depuis 1930, les autorails diesels sillonnent les lignes omnibus. Ces autorails diesel vont assurer les trains sur les lignes où la densité de trafic est insuffisante pour justifier l'investissement des frais d'installation des lignes caténaires et des sous-stations.

Le parc des locomotives diesel

Locomotive diesel 200.075 à Baulers (Réf. Z07824)

Au début des années 1950, la SNCB décide de mettre fin à la traction vapeur aussi vite que possible. 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 une première phase, 95 locomotives diesel d'une puissance de 1750 CV sont mises en service de 1955 à 1957. Il s'agissait des types 201, 202, 203 et 204, les futures séries 59, 52, 53 et 54.
La seconde étape est la commande de 135 locomotive développant 1950 CV (les types 200 et 205, futures séries 51 et 55) et 254 locomotives de puissance moyenne de 1400 CV (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 200

Afin d'assurer les trains sur les lignes principales au nord du sillon Sambre et Meuse, la SNCB commande à Cockerill 53 locomotives diesels-électriques type 200. 30 exemplaires sont commandés en octobre 1959, 8 en décembre, et 15 par après. En cours de construction, la série sera complétée par une tranche supplémentaire de 40 exemplaires
La S.A. Cockerill-Ougrée a alors abandonné le type Bo'Bo' (deux bogies à deux essieux moteurs) pour le type Co'Co' (six essieux indépendants répartis en deux bogies - six moteurs).
La 1re locomotive de ce type (la 200.001) sera mise en service le **30 novembre 1961**, à l'atelier de traction de Schaerbeek. La dernière de ce type, la 200.093 sera mise en service le 29 août 1963, également à Schaerbeek.

Données techniques

La base de construction des 200 dérivait directement des types 201, les locomotives étaient aptes aux services mixtes de voyageurs et de marchandises.

Les deux tranches de construction diffèrent entre elles par quelques différences, dont certaines étaient extérieurement visibles comme la traverse et les tampons très massifs qui seront pour beaucoup remplacés par les mêmes que la seconde série au fur et à mesure des passages en entretien et révision.

Quant aux locomotives de la **seconde tranche** (les 200.054 à 200.093), elles étaient un peu plus légères (113,2 t au lieu de 117 t) en raison du changement de l'installation de refroidissement.

Locomotives diesel 6293, 5144, 5104 et 6238 à Termonde (Réf. MZ16615)

Les locomotives types 200 sont équipées d'une transmission électrique ACEC-SEM et de six moteurs de traction ACEC, construits sous licence Westinghouse.

Leur vitesse maximale atteignait 120 km/h. Elles sont équipées d'origine d'une chaudière Vapor Clarkson OK 4616 pour le chauffage à la vapeur des voitures.

Livrée

La 5183 dans sa livrée d'origine lors des festivités des 120 ans de la gare d'Ath (Réf. *D3780*)

Locomotive diesel 5162 avec la nouvelle livrée à Visé (Réf.K01900)

La livrée d'origine du type 200 était vert foncée soulignée de deux simples bandes de visibilité de teinte jaune. Fin 1970, une nouvelle livrée voit le jour, verte avec trois bandes de visibilité jaunes, plus larges: elle reçut comme dénomination « livrée 1970 », ou encore 'livrée verte et jaune'.

A partir de 1970, quelques modifications furent apportées aux locomotives sortant de révision : phares dédoublés et un 3e phare frontal intégré, en partie haute de la toiture.

Utilisation

Les locomotives diesel 5127 et 5120 remorquent un train de minerai en unité multiple à Balegem (Réf. M178_025/027)

Les locomotives de type 200 ont été utilisées sur quasi toutes les lignes non électrifiées situées au nord du sillon Sambre et Meuse. Les lignes situées à l'est et au sud de la Meuse étaient en effet l'apanage à l'époque des types 202, 203 et 205.

Les premières locos du type 200 sont affectées à l'atelier de traction de Schaerbeek. Les suivantes seront ventilées parmi les ateliers (ou les dépôts de conducteurs) de Courtrai, Termonde, Hasselt, Monceau et Tournai.

L'atelier de Hasselt utilisera ses types 200 principalement à la remorque des trains de marchandises lourds; ses types 200 reçoivent à cet effet un troisième phare frontal blanc pour circuler en Allemagne jusqu'en gare frontière d'Aachen West.

Les autres ateliers de traction utilisent généralement leurs types 200 en service voyageurs. Une utilisation hors normes fut celle de quelques types 200 de l'effectif de Schaerbeek, qui se voient confier la remorque des trains TEE 71 et 74 (composés des nouvelles voitures inox TEE) entre Bruxelles-Midi et Amsterdam, de 1969 à 1971 compris. Les engins concernés seront également pourvus d'un troisième phare blanc à cet effet.

Locomotives diesel 5162 et 5159 au dépôt de Hasselt (Réf. MZ12704)

Evolution

À la fin des années 1960, au vu de l'augmentation constante des charges remorquées, la SNCB décide de tester une locomotive diesel de très grande puissance. La société doit choisir entre l'achat d'une locomotive à l'étranger ou faire appel à l'industrie nationale pour la construction d'un nouveau moteur très puissant. Or Cockerill réalisait justement des essais en vue de développer des moteurs plus puissants. La commande est passée en fin 1967. ACEC , autre fournisseur attitré de la SNCB va fournir l'alternateur, les redresseurs et six moteurs de traction d'une puissance unitaire de 425 kW.

On va choisir la locomotive 200.001 pour être transformée à l'atelier central de Salzinnes.

La locomotive-prototype est alors équipée d'un moteur qui développait une puissance de 4000 ch. Le système de chauffage des voitures, basé sur un générateur à vapeur, sera également remplacé par une génératrice électrique (ceci explique la livrée bleue de la locomotive).

Transformation de la locomotive diesel 5001 à l'atelier de Salzinnes (Réf. K00224)

La locomotive sortira de l'atelier de Salzinnes avec le nouveau numéro 200.101 (type 200.1).

Approvisionnements compris, sa masse totale passe alors à 126 t et la vitesse maximale autorisée à 140 km/h, ce qui rend cet engin apte à la remorque de lourds trains voyageurs à vitesse élevée.

Mais, suite à quelques problèmes techniques, c'est seulement en 1972 qu'on fera usage de la locomotive. Entretemps, la renumérotation générale de 1971 avait fait passer les matricules de 6 à 4 chiffres et la 200.001 était devenue 5001[2] (série 50).

Elle est mise en service dans les régions de Liège et de Namur afin d'effectuer des tests sur les lignes à fortes rampes. Si le moteur diesel Cockerill 16 cylindres ne donne pas trop de soucis, il n'en va pas de même des moteurs de traction ACEC qui vont connaître plusieurs avaries sérieuses qui immobilisent la locomotive pendant d'assez longues périodes.

Le test ne s'étant pas révélé concluant et la crise pétrolière des années 1970 vont mettre fin au projet. En 1976, la SNCB estimant ne plus avoir besoin de locomotives diesel de très grande puissance, remisera la 5001 à l'atelier de Kinkempois et ultérieurement à la remise de Latour. La 5001 n'aura donc pas de descendants, le chemin de fer ayant décidé de développer la traction électrique.

En 1980, la 5001 est finalement remise dans sa version originale et réimmatriculée 5101.

[2] La 5001 était surnommée « Ferrari » par les cheminots en raison de sa puissance et de sa consommation en carburant.

Fin de carrière

A la fin des années 1990, le rayon d'action des séries 51 va se limiter au complexe ferroviaire du port d'Anvers. Vieillissantes, elles vont être progressivement retirées du service au début des années 2000 et remplacées par les nouvelles séries 77.
Ces locomotives sont utilisées jusqu'en 2003, après une longue carrière de 42 années.
Comme les séries 60/61, une partie de la série fut revendue à des opérateurs de travaux en Italie.

Catherine Walravens
Avril 2022

Bibliographie succincte

Articles : 51 : C'est fini ! , E*n Lignes*, 30-09-2003, p. 43-47, K36804

51 : 't is gedaan ! (vervolg en einde), *Op de baan*, 30-11-2003, p.36-46, K36925

51 : c'est fini ! (suite et fin), *En Lignes*, 30-11-2003, p.36-46, K36924

51 : 't is ermee gedaan !, *Op de baan*, 30-09-2003, p.43-47, K36805

Nieuws over de reeksen 51 en 60 in Italië, *Op de baan*, 01-02-2015, p. 20-23, K609369

Nouvelles des 51 et 60 en Italie, *En Lignes*, n° 125, 01-02-2015, p. 20-23, K609366

DELIE M. De reeks 51, *Spoorweg Journaal,* n° 135, 09-10 2003, p.8-25, K36708

DELIE M. La série 51. *Journal du Chemin de Fer,* n° 135, 09-10 2003, K36707

DELIE M. Le type 200 de la SNCB, *Journal du Chemin de Fer*, n° 200, 08-09 2014, p.32-35, K704746

DELIE M. Les engins préservés (3), *Journal du Chemin de Fer*, n° 241, 6-7 2021, p.48-51, K712170

FINET G. La nouvelle série de locomotives diesel-électriques de ligne de la SNCB, *Vie du rail (La), n°* 882, 03-02-1963, p.3-4, K701234

HENNEQUIN M. De nieuwe stelplaats van Kortrijk. Elektrische motorstellen - Rijtuigen - Herstel beschadigde locomotieven, *Op de baan*, n° 157 (06 2020), p.30-39, K709628

HENNEQUIN M. La nouvelle remise de Kortrijk - Les tractions diesel et électrique, *En Lignes, n°* 153, 01-10-2019, p.50 – 55, K708427

NICOLAS T. Série 51 La seconde vague, *Objectif Rail, n°* 76, 01-0- 2016, p.78-83, K701635

VAN USSEL M. Reeks 51 van de NMBS, *Railphoto Railfoto*, n° 37, 01-08-1990, p.3-5, K702768

WAUTERS E. Het uitzicht van de locomotieven verandert, *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, n° 191, 01-07-1972, p.5-7, K567469

WAUTERS E. L' aspect des locomotives change, *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, n° 191, 01-07-1972, p.5-7, K566967

Livres : *Bonjour le train. Des locos "déshabillées"*. – Bruxelles, SNCB, 1987, I701531

VANDERHAEGEN J-L. ; MARTIN S. *Nos chemins de fer 5. Onze spoorwegen 5. La série 51. De reeks 51*. Mons PFT - TSP. Patrimoine Ferroviaire et Tourisme -Toerisme en Spoor-patrimonium 2011, 128 p., ill., A520687

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

Catalogue Bibliothèque : **locomotive diesel série 51 (type 200)**

Collection musée : **locomotive diesel série 51 (type 200)**