Philippe TOUWAIDE fait le point sur le projet d'une sculpture au rond-point Van Praet – 13 février 2023

Philippe TOUWAIDE s'exprime à titre personnel, mais représente l'avis de milliers de passionnés des chemins de fer et du patrimoine ferroviaire en général.

Personne n'est opposé au projet d'une sculpture au rond-point Van Praet, mais nous estimons tout simplement que le choix de la locomotive 5204 qui serait découpée n'est pas du tout judicieux.

Nous proposons tout simplement que la SNCB choisisse un autre modèle de locomotive Diesel à découper parmi les carcasses qui traînent ci et là, comme une Diesel de la série 55 ou une Diesel de la série 62.

Pourquoi ne pas découper la 5204 ?

- ✓ *La 5204 est le seul exemplaire restant de la série 52*
- ✓ *C'est une locomotive mythique*
- ✓ *Construction belge dans le cadre du Plan Marshall*
- ✓ *La 5204 n'a plus de moteur mais sa carrosserie reste intacte*
- ✓ *Les Gros Nez sont des locomotives européennes majeures*
- ✓ *La 5204 a été construite en Belgique à La Croyère*
- ✓ *La 5204 doit simplement être repeinte et mise en monument près du Musée des Trains de Schaerbeek*
- ✓ *La 5204 appartient au patrimoine historique et industriel de la Belgique*
- ✓ *La 5204 ne doit pas être sciée, découpée ou détériorée*

Nous proposons :

- ✓ *De découper une locomotive Diesel série 55 ou 62*
- ✓ *Ce sont des locomotives plus courantes*
- ✓ *Il reste énormément de telles locomotives hors service à la SNCB*
- ✓ *La face avant d'une Diesel 55 ou 62 conviendrait tout aussi bien*

Rue de la Plaine, 33 – 1390 GREZ-DOICEAU

☏ 0477/21.07.63 ✉ touwaide@icloud.com

Photographies prises en 2022

Etat actuel de la 5204 : une restauration esthétique conviendrait beaucoup mieux que de la découper et l'exposer dans une baleine

Rue de la Plaine, 33 – 1390 GREZ-DOICEAU

☏ 0477/21.07.63 ✉ touwaide@icloud.com

Rue de la Plaine, 33 – 1390 GREZ-DOICEAU

☏ 0477/21.07.63 touwaide@icloud.com

Vaut mieux découper l'avant d'une Diesel 55

Rue de la Plaine, 33 – 1390 GREZ-DOICEAU

☏ 0477/21.07.63 ✉ touwaide@icloud.com

Les Gros nez, des locomotives mythiques

Rue de la Plaine, 33 – 1390 GREZ-DOICEAU

☏ 0477/21.07.63 ✉ touwaide@icloud.com

La 5204 ne doit pas terminer ainsi

Rue de la Plaine, 33 – 1390 GREZ-DOICEAU

☏ 0477/21.07.63 ✉ touwaide@icloud.com

Dossier de Presse de 2006

Un projet « inédit » : installer une authentique locomotive historique de la SNCB en monument à Bruxelles !!!

Une authentique locomotive historique de la SNCB, la diesel **5204**, doit être sauvée de la démolition et mérite d'être préservée comme monument ferroviaire dans Bruxelles. Un projet de monument inédit pour témoigner du passé industriel et ferroviaire important de la Belgique.

L'ancienne locomotive diesel 5204 « **Gros Nez** » de la SNCB a été retirée de tout service actif le 1er mai 1989, elle a été préservée mystérieusement de la démolition en étant garée dans un abri désaffecté de la gare namuroise de formation de Ronet.

Rachetée par l'association de bénévoles PFT-TSP pour procéder à un échange de ses bogies, et dépourvue de toute sa mécanique, elle est aujourd'hui dans un état de bonne conservation, mais son destin pourrait si on ne la sauve connaître la triste fin d'une découpe aux chalumeaux…

Locomotive SNCB 5204 en Gare de Luxembourg

La locomotive 5204 fait partie des 44 locomotives diesel lourdes commandées en 1954 par la SNCB au consortium General Motors et Ateliers Franco-Belge de La Croyère (La Louvière).

Cette très belle locomotive d'une longueur de 18.85 mètres, d'une largeur de 3.35 mètres et d'un poids sans moteur de +/- 75 tonnes se trouve actuellement garée dans les ateliers de maintenance de la SNCB à Salzinnes (Namur)

Rue de la Plaine, 33 – 1390 GREZ-DOICEAU

☏ 0477/21.07.63 ✉ touwaide@icloud.com

Parallèle surréaliste sur la cour de l'atelier de Salzinnes... deux "Gros Nez", les 1603 ex-CFL du PFT et l'ancienne 5204 qui va céder ses bogies en bon état au profit de l'engin musée du PFT. Salzinnes, le 3 juillet 2006.

D'où l'idée d'installer cette élégante locomotive « historique » sur un rond-point , une place ou un socle quelque part dans Bruxelles, et de l'élever en un monument à la gloire du passé ferroviaire industriel prestigieux de la Belgique.

Comme cette locomotive fait partie des locomotives « Gros Nez » construites dans le cadre du Plan Marshall de l'après-guerre visant à la restauration du trafic ferroviaire en Europe, cette locomotive construite en Belgique, est vraiment un exemplaire type du passé industriel de notre pays.

D'autres locomotives caractéristiques et prestigieuses, comme des Crocodile en Suisse, trônent fièrement comme monument ferroviaire (Erstfeld) alors pourquoi pas à Bruxelles ou en Belgique ?

<u>Fiche technique de la locomotive 5204</u>

Fabriquée par AFB à La Croyère sous le numéro de construction 141 et livrée à la SNCB sous l'ancien matricule 202.004 le 22 avril 1955, cette locomotive a entamé sa carrière au dépôt de Latour, renumérotée 5204 au 1er janvier 1971, transférée le 29 mai 1972 au dépôt de Stockem pour revenir terminer sa carrière à Latour à partir du 11 décembre 1978. Cette locomotive a été retirée du service actif au 1er

mai 1989, préservée sous abri à Ronet jusqu'en 2006 puis transférée comme matériel remorqué à Salzinnes pour récupérer ses bogies.

Historique des locomotives « Gros Nez » en Europe

207 locomotives de ce type ont été construites selon des plans américains par AFB (Anglo-Franco-Belge) et par NOHAB (Nydquist och Holm AB Suède).

Les moteurs Diesel ont été construits par General Motors aux Etats Unis. Cinq compagnies nationales possédaient les machines à l'origine. Les machines construites par AFB étaient réparties entre la SNCB (44) engins et les CFL (4) engins. NOHAB a construit 104 machines pour la DSB (Danemark), 37 machines pour la NSB (Norvège) et 20 machines pour la MAV (Hongrie).

Locomotives de la série 52 (type 202)

Au début des années 1950, la SNCB entama une réflexion sur l'acquisition de motrices électriques et diesel. Afin de tester les performances de la traction diesel (et plus particulièrement du moteur 16V de General Motors), la locomotive 1818 de l'US Army fut testée en Belgique du 20 au 28 avril 1954, et du moteur 16V de General Motors. Ces essais permirent de déterminer les caractéristiques nécessaires pour des motrices diesel puissantes, et aboutirent à la commande auprès de l'entreprise AFB (Anglo-Franco-Belge) de 40 machines diesel, réparties en 22 motrices de la série 52 (type 202) et 18 autres de la série 53 (type 203).

Les caractéristiques de ces séries 52 et 53 sont presque identiques : la différence majeure réside dans le fait que les motrices de la série 52 possèdent un système de chauffage leur permettant de tracter des trains de passagers, tandis que la série 53 est exclusivement destinée au transport de marchandises. Toutes deux sont conçues principalement pour la traction de trains dans les vallées ardennaises, la série 59 ayant quant à elle été commandée pour opérer de lourds convois dans les plaines de Flandre.

La première motrice fut livrée en avril 1955, mais la livraison connut de nombreux bouleversements. Ainsi, pendant la construction, les chemins de fer luxembourgeois (CFL), confrontés à un urgent besoin de motrices, rachetèrent les 4 dernières motrices du type 202 (qui devinrent la série 1600 CFL). Ensuite, la motrice 202.014 fut numérotée 203.019 avant même sa livraison, tandis que les machines 202.015 à 202.018 furent presque immédiatement reconstruites comme type 204 (série 54), de sorte qu'en 1957 le type 202 comportait finalement 13 motrices et non 22.

A la fin des années 1979, afin d'augmenter le confort du conducteur, toutes les motrices reçurent une nouvelle cabine de pilotage semblant flotter sur des blocs de caoutchouc, d'où son nom de "cabine flottante". A l'origine, seuls quelques motrices devaient bénéficier de cette modernisation, mais elle fut appliquée à la totalité de la série (à l'exception de la 5204 déjà radiée à l'époque).

Même si quelques motrices ont circulé dans la région bruxelloise vers 1961, toutes les motrices de la série 52 ont presque exclusivement circulé dans le sud de la Belgique, aux côtés de la série 53. Elles étaient toutes basées à Stockem et utilisées avec des trains de marchandises.

A la fin des années 70, la SNCB commençait à transformer les cabines de conduite de ses machines. Elles perdaient alors leur aspect typique. La première locomotive transformée en cabine "flottante", était la 5306 en 1979, la dernière la 5320 en 1993. Sauf les 5204, 5402, 5405, 5406 et 5408 mis hors service, et la 5404, destinée comme locomotive musée, toutes les machines ont été transformées. Les nouvelles cabines ont pour but de réduire le bruit et les courants d'air dans les cabines, et d'augmenter le confort pour les conducteurs.

Les locomotives diesel série 52 (anc. 202), dont la première a été mise en service en 1955 étaient principalement destinées à la traction de trains de voyageurs, car elles disposaient, contrairement à la série 53 commandée au même moment, d'une chaudière à vapeur. Elles furent dès le début attribués à deux dépôts: Latour et Ronet. Par après elles émigrèrent vers d'autres lieux: Bertix, Stockem, Jemelle. Depuis 1980, l'ensemble de la série a été équipée de cabines flottantes, plus confortables pour les conducteurs. En 1984, elles ont été toutes regroupées à Ronet, puis en 1991 à Stockem où elles sont toujours. La seule machine de cette série a avoir conservé sa cabine d'origine est la 5204, propriété du PFT, mais dans mais malheureusement dans un état proche de l'épave. Mais le PFT possède depuis peu un "gros-nez" du type 52: la 202.020 (ex 1602 CFL, ex CFV3V/Märklin), qui aurait été la 20ème machine de cette série.

Rue de la Plaine, 33 – 1390 GREZ-DOICEAU

☏ 0477/21.07.63 ✉ touwaide@icloud.com