



# INFORMATIONS



de la

## SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

21, rue de Louvain, Bruxelles.

Bulletin édité par le SERVICE DE PRESSE ET DE DOCUMENTATION

Tél. 13.18.70 — extensions 3013 et 3057.

92913

Le 8 octobre 1956

N° 68	
B. N. G.	
H. D.	
A. D.	
P. P.	
G. N.	
G. D.	
A. L.	

### REPRODUCTION SOUHAITEE

#### Amélioration des relations entre Bruxelles et Paris.

A partir du 1er juin 1957, dans le cadre de l'organisation internationale Trans-Europ-Express, des autorails Diesel rapides de première classe à grand confort, capables de rouler à 140 km/heure, assureront journalièrement trois liaisons directes aller et retour entre Bruxelles et Paris.

Indépendamment de ces relations, la SNCB s'est efforcée d'améliorer la marche des trains ordinaires avec 1<sup>re</sup> et 2<sup>me</sup> classe reliant les deux capitales. C'est ainsi que, grâce à son initiative, le train n° 116 qui conduit les voyageurs à Paris dans la matinée et le train 129 qui les en ramène dans l'après-midi seront, à partir de la même date, remorqués de bout en bout, par deux locomotives Diesel-électrique type CC de la SNCB développant ensemble une puissance de 3500 chevaux.

On sait que ces trains font actuellement arrêt à Mons, Aulnoye et St-Quentin et qu'à Aulnoye s'opère la jonction avec une rame en provenance de Liège et vice-versa au retour. Une telle organisation sera maintenue.

Mais, malgré le renforcement de la composition des rames, lesquelles pourront atteindre 450 à 550 tonnes entre Bruxelles et Aulnoye, et 700 tonnes au-delà (soit 14 voitures lourdes chargées), le nouveau système de remorque permettra de réduire sensiblement le temps de parcours. Celui-ci a pu être fixé, dès maintenant, à 3 h 12, temps d'arrêts non compris.

En y ajoutant les stationnements et le temps nécessaire aux manoeuvres à Aulnoye, la durée totale du trajet, actuellement de 4 h 5 minutes, sera réduite de plus d'une demi-heure.

Pour ne rien laisser au hasard, un train d'essai a été organisé le 25 septembre dernier, avec une rame composée de 10 voitures métalliques auxquelles vinrent s'ajouter 6 voitures supplémentaires à Aulnoye. La marche du convoi fut parfaitement régulière et elle a montré la possibilité de "mettre le train à l'heure" en dépit de certaines entraves inévitables en exploitation courante et dont il faut bien tenir compte (ralentissements pour travaux le long de la voie, signaux à l'arrêt, etc...).

La vitesse de 125 km/heure a été soutenue sur de longues sections. Les capacités d'accélération des locomotives Diesel ont surtout été démontrées sur la longue rampe de 5 mm/mètre située aux abords de Chantilly et qui débute à Creil, soit à quelque 50 km de Paris, rampe bien connue des voyageurs par le ralentissement qu'elle provoque aux trains vapeur. Après un arrêt intentionnel aux abords de Creil, le train de 700 tonnes a pu aisément être accéléré et a gravi la rampe à la vitesse de 100 km/heure environ.

Ajoutons que, bien que deux locomotives soient placées devant le train, celui-ci est conduit par un seul agent à partir de la cabine de tête. Dans ce but, les manettes de commande agissent électriquement "à distance", simultanément sur les deux machines.