

Du point de vue mécanique, un gros effort a été réalisé pour améliorer le confort et la silhouette extérieure de l'automotrice.

Côté confort, citons : le chauffage à air pulsé, pouvant aussi assurer une ventilation efficace en été, les sièges entièrement redessinés, le choix des teintes de la décoration, la puissance de l'éclairage ; côté design extérieur, la bande orange sur fond gris souris, le nez plus aérodynamique, rendu possible par l'abandon de l'intercirculation, confèreront à l'automotrice une silhouette très attrayante.

Le conducteur n'a pas été oublié; une vaste et confortable cabine de conduite est mise à sa disposition et le protégera plus efficacement en cas d'accident.

Les principales caractéristiques de ces automotrices sont :

type : automotrice quadruple
vitesse maximum : 140 km/h
puissance unihoraire : 1540 kW
poids total (en charge) : 257 T
poids adhérent (en charge) = 143 T
nombre de places assises : 56 (1ère classe) +
302 (2e classe)
longueur totale : 98 m
numérotation : 801 à 820.

Ces automotrices seront utilisées au fur et à mesure de leur livraison sur les lignes Anvers - Bruxelles - Charleroi.

10. (M) Les locomotives série 20.

La SNCB a acheté 15 nouvelles locomotives mixtes à grande vitesse et grande puissance à l'Association Momentanée "ACEC-La Brugeoise et Nivelles (division de Nivelles)". Il est prévu que la première locomotive sera livrée fin juin 1975 par les constructeurs, après 6 semaines de parcours d'essai et de mise au point. La 15e locomotive sera mise en service en mars 1976.

La première caisse est en cours de montage et de câblage aux Usines de Nivelles de la Brugeoise et Nivelles; le premier bogie est en cours d'assemblage.

Ce seront les premières locomotives de grande puissance à courant continu à thyristors qui circuleront au monde. Les deux hacheurs équipant ces locomotives sont directement extrapolés des hacheurs des automotrices à thyristors, donnant toute satisfaction.

Malgré le choix d'un bogie à commande individuelle pour des raisons de simplicité, de stabilité et d'entretien, les propriétés adhérentes de ces locomotives seront équivalentes à celles des locomotives série 26 à bogies monomoteurs grâce à l'utilisation de hacheurs pour le démarrage, et de moteurs à excitation indépendante.

Les principales caractéristiques de ces engins sont : type CoCo, 6 moteurs entièrement suspendus.

Vitesse maximum : 160 km/h
Puissance unihoraire: 5150 kW (7000 ch)
Effort au démarrage : 32 T
Effort à grande vitesse : 12 T à 160 km/h
Freinage rhéostatique : 9 T à 160 km/h
17 T de 80 à 40 km/h
Poids : 111 T
Longueur totale : 19,5 m
Numérotation : 2001 à 2015.

Ces locomotives seront affectées principalement à la difficile ligne du Luxembourg, où elles remorqueront aussi bien des trains de marchandises lourds (1100 T) que les trains internationaux les plus lourds.

11. (PS) Les fluctuations des admissions à la retraite au cours des vingt dernières années.

I. Nombre annuel de nouvelles pensions.

Les pensions servies par la SNCB à ses agents statutaires comprennent les pensions de retraite par limite d'âge, les pensions de retraite sur demande et les pensions d'invalidité prématurée.

Le nombre annuel de pensions accordées depuis 1955 figure au tableau et au graphique reproduits en annexe 2.

II. Fluctuations du nombre d'admissions à la retraite.

Le nombre des admissions à la retraite est fonction essentiellement de l'importance des recrutements effectués 30 à 35 ans plus tôt ainsi que de la qualité, notamment en ce qui concerne l'âge et l'état physique, du personnel recruté.

a) Par limite d'âge et sur demande.

Ainsi que l'indique le graphique (annexe 2), le nombre d'admissions à la retraite sur demande est de loin supérieur à celui des retraites par limite d'âge.