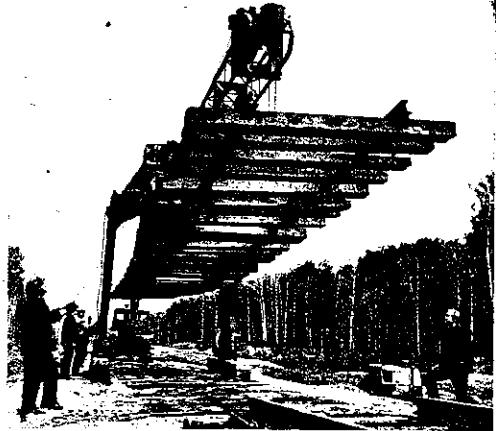


NOUVELLES D'U.R.S.S.



A proximité de Tiumen, les constructeurs ont dû travailler dans un des secteurs les plus marécageux du tracé. La voie est mise en place par coupons préfabriqués avec travetage en bois.



3030

La future ligne de l'or noir

● Commencée en 1969 la construction de la ligne directe Tiumen-Sourgout (700 km), en Sibérie occidentale, est maintenant proche de son achèvement et la partie de la nouvelle liaison déjà en service a été récemment parcourue par des journalistes soviétiques qui ont ainsi pu se rendre compte des difficultés extrêmes auxquelles se sont heurtées les constructeurs pour établir la plate-forme de la voie à travers la taïga.

La voie a été construite en grande partie tantôt au cœur d'un immense massif forestier dont l'exploitation rationnelle apportera à la ligne une part de son trafic, tantôt dans des régions marécageuses, dont les terrains sont imprégnés d'eau jusqu'à une profondeur atteignant une douzaine de mètres. Les constructeurs ont hésité à réaliser un remblai classique (qui aurait nécessité l'apport de plus de cinquante millions de mètres cubes de matériaux) et choisi d'établir un « remblai flottant » comportant une semelle de répartition de la charge très élargie par rapport aux normes habituelles (jusqu'à vingt mètres de part et d'autre de la voie). L'importance de la ligne de Sourgout à Tiumen est capitale pour l'économie soviétique. Elle ne dessert au passage qu'une seule localité importante, Tobolsk, par ailleurs appelée à une extraordinaire expansion, mais par contre, elle désenclave la région de Sourgout qui apparaît déjà comme un nouveau Texas. Plus de dix importants gisements pétroliers y sont, d'ores et déjà, délimités et la production annuelle pourrait atteindre, semble-t-il, 700 millions de tonnes de ce qu'il est plus que jamais permis d'appeler « l'or noir ».

Dans un premier temps, la ligne sera utilisée pour l'acheminement de quantités colossales de matériel de forage et d'équipements pour la production jusqu'alors transportées en état par bateau et même en hiver sur la glace ! Dans l'autre sens, la ligne livrera rapidement passage à de multiples trains-cargos qui s'en iront approvisionner à plusieurs milliers de kilomètres les centres industriels de la Russie soviétique.

La ligne nouvelle sera vraisemblablement prolongée vers le nord en direction de Nadym et de Norilsk où sont reconnus d'immenses gisements de gaz dont l'exploitation n'a encore pas pratiquement débuté.



Un secteur de tunnel du métro entre les futures stations « Tchilanzar » et « Sabir Rakhimov ».

La construction du métro à Tachkent

● A Tachkent, capitale de l'Ouzbékistan, se poursuit activement la construction du premier métropolitain des républiques d'Asie centrale.

Cette ville, en grande partie détruite par le tremblement de terre de 1966, a été entièrement reconstruite et s'étend maintenant bien au-delà de ses anciennes limites. Elle compte actuellement 1 500 000 habitants.

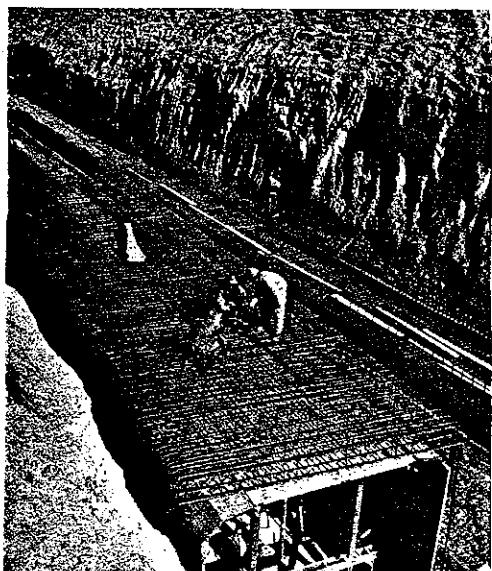
La première ligne du métro, longue de 12,5 km, reliera le grand quartier de Tchilanzar au centre de la ville. Elle comprendra neuf stations.

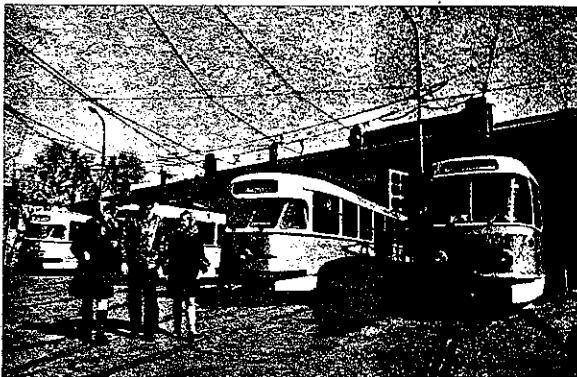
Quelque 500 m de tunnels souterrains ont déjà été forés près de la station « Tchilanzar ». Des revêtements en blocs spéciaux de béton protégeront le métro même des tremblements de terre de grande ampleur.

De l'autre côté de la station « Tchilanzar », les travaux sont effectués à ciel ouvert.

L'architecture des stations tiendra compte des traditions nationales ouzbèques. La ligne entrera en service au cours du prochain quinquennat (1976-1980).

La construction de la ligne à ciel ouvert près de la station « Tchilanzar ».





Le dépôt « Apakov » à Moscou en avril 1973.



Une ligne de tramway de 12,5 km a été inaugurée au printemps 1973 à Tchertanovo, nouveau quartier d'habitation à Moscou.

Le tramway est-il tombé en désuétude ?

• Sur environ treize millions de voyageurs utilisant quotidiennement les transports en commun à Moscou, près de deux millions empruntent le tramway. Le métro, les autobus, les trolleybus, les taxis ont progressivement chassé ce dernier du centre de la capitale mais il fonctionne encore dans de

nombreux quartiers et de nouvelles lignes sont même construites dans des secteurs en cours d'urbanisation.

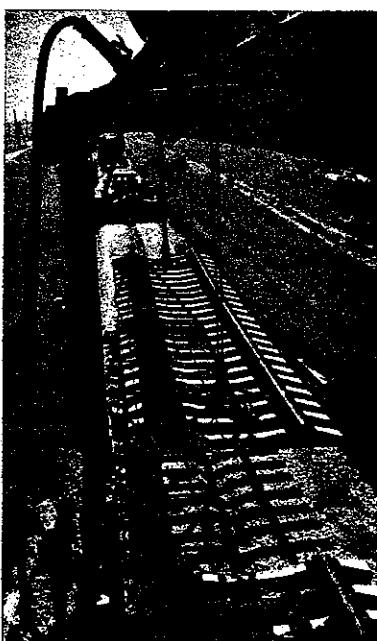
Les six dépôts de Moscou groupent plus de 1 200 véhicules qui circulent sur des dizaines de lignes dont la plus courte est de 2,6 km et la plus longue de 21 km.

Le matériel ancien est progressivement remplacé par des véhicules confortables et silencieux construits en Tchécoslovaquie.

Près de 4 000 de ceux-ci sont en exploitation à Moscou et dans d'autres villes du pays. Avant la fin du neuvième quinquennat (1971-1975) leur nombre sera accru de près de 1 700.

Le tramway fonctionne dans plus d'une centaine de villes de l'U.R.S.S. et dans les années à venir de nombreuses lignes doivent être ouvertes dans plusieurs autres agglomérations urbaines.

Ligne nouvelle dans le Kazakhstan



• Une autre ligne est également en cours de construction pour relier les villes de Termez et de Yavan, dans le Kazakhstan. Le premier tronçon Termez-Kourgan-Tubé, long de 216 km, est pratiquement terminé. Il comporte de nombreux ouvrages d'art. Ici, la technique de pose de voie par coupons préfabriqués demeure la même, mais le travélage est en béton et non plus en bois.

(Photos A.P.N.-Tass. Documentation Doitchinov-A.P.N.)

NOUVELLES DES PAYS-BAS

La crise du pétrole

• Durant quatre mois, les Pays-Bas ont vécu « leur » crise pétrolière, une crise particulièrement difficile puisque du « dimanche sans auto » d'octobre, elle évolua vers le rationnement de l'essence... période qui se termina le 4 février dernier, par la libération de la vente du précieux liquide, mais à un prix sensiblement accru.

Cette hausse va transformer, comme dans beaucoup de pays occidentaux la façon de vivre des habitants : cherté de l'énergie, utilisation plus mesurée, abandon de certaines facilités routières individuelles et retour aux transports publics.

Dans les grandes villes, la crise a également souligné le besoin de transports en commun rapides, confortables, économiques et intégrés à l'organisation des trains du grand réseau.

Le gouvernement néerlandais a maintenu la limitation de la vitesse à 80 km/h sur les routes ordinaires et à 100 km/h sur les autoroutes, espérant ainsi obtenir l'économie d'essence de 15 % jugée indispensable.

Pour la petite histoire, nous retracerons brièvement les péripéties et quelques aspects particuliers des semaines difficiles vécues par nos amis bataves :

• **Het Nieuwsblad Express.** — Jusqu'au 7 janvier — moment du rationnement de l'essence à 15 litres par semaine et par voiture — les Néerlandais ont vécu pendant trois mois le régime du « dimanche sans auto ».

Mais ces restrictions dominicales provo-

quaient des retombées sur la journée du samedi... qui devenait pratiquement la « journée de l'auto » avec routes et villes encombrées, circulation autoroutière très dense avec les inconvénients inhérents à ce régime.

Aussi, un journal du Nord, en collaboration avec le service commercial des NS avait-il lancé l'idée d'un « samedi à Amsterdam », la ville par excellence, disait la publicité, pour la détente, avec mise en service d'un train spécial baptisé « Het Nieuwsblad Express ».

Le succès a répondu aux espérances et le premier samedi 27 novembre près d'un millier de voyageurs avaient retiré leurs billets — à prix réduit de 12 florins aller et retour — quelle que soit la gare de départ de la province de Groningue et après seulement quelques jours de publicité.

Les organisateurs et les responsables des NS ont pu ainsi se rendre compte de la faveur dont jouit encore le chemin de fer auprès des masses populaires. Le « Nieuwsblad Express » était composé de trois rames automotrices de quatre voitures — série 1970 — et les voyageurs qui ne

Les voyageurs dans le luxueux « Nieuwsblad Express ».

(Photo J.-R. de Groot.)

