

de Finlande (VR) à l'Union soviétique ont été livrées récemment et mises en service d'essai.

Ces machines sont destinées aux trafics voyageurs et marchandises. Leur puissance est de 4 200 ch et leur vitesse, suivant la transmission, de 140 à 160 km/h. En tout, 37 locomotives de ce type seront livrées dans les prochains mois aux VR.

D'autre part, ceux-ci poursuivent leur effort d'électrification et d'équipement. Pour répondre aux besoins créés par l'augmentation du trafic voyageurs (10 % par an), les VR ont mis à l'étude une voiture libre-service et un wagon pour le transport d'automobiles accompagnées.

une nouvelle ligne polaire

A 300 kilomètres au sud du cercle polaire, sera construite une ligne de chemin de fer de 140 km, qui desservira les gisements de minerai de fer de Kostamus, situés en Union soviétique, à 40 km de la frontière. Cette ligne sera vraisemblablement ouverte au trafic en 1977.

Trois trains de minerai y circuleront chaque jour, remorqués par une des six locomotives diesel de 4 000 ch commandées à cet effet. Chaque rame sera composée de 50 wagons de 80 t, transportant entre 55 et 58 t de minerai.

Le minerai sera évacué vers les fonderies de Raahe, sur le bord de la mer Baltique. Environ un million de tonnes de minerai seront acheminés annuellement.

nouvelles relations teem

La conférence européenne des horaires des trains de marchandises, qui s'est tenue récemment à Paris, a pris des décisions concernant l'extension du réseau des Trans-Europ-Express-Marchandises. 23 réseaux membres de la Conférence étaient représentés, ainsi que les sociétés Intercontainer et Interfrigo. Les nouveaux horaires 1974-1975 sont entrés en vigueur le 26 mai.

A cette date, le réseau TEEM a été élargi. Notons parmi les nouveautés, le TEEM Paris-Hambourg, via Aix-la-Chapelle, qui couvre 919 km en 24 h (34 h auparavant).

Le TEEM qui relie Vienne à Hambourg est prolongé vers le Danemark par la

ligne « à vol d'oiseau » jusqu'à Helsingborg. Les 1 573 km entre Vienne et Helsingborg sont parcourus en 42 heures, soit neuf heures de moins que l'ancien trajet.

europe

nouveau service : délai d'acheminement garanti

Le 1^{er} mars est entré en vigueur, à titre expérimental sur un certain nombre de réseaux européens, un nouveau service international de transport ferroviaire pour les marchandises. Le transport avec délai d'acheminement garanti ou TIG est un label de haute qualité.

Le service « TIG » pourra s'appliquer aux wagons complets expédiés en « petite vitesse » dès que l'expéditeur en fera la demande, à la signature du contrat de transport. Le nombre de liaisons bénéficiant du transport avec délai d'acheminement garanti, limité au départ, pourra être progressivement augmenté.



C'est le pictogramme belge — signé Pasture — qui a été retenu par l'UIC pour désigner ce nouveau service.

louvain-la-neuve

En juin 68 tomba la décision qui obligeait la section française de l'Université catholique de Louvain d'aller s'établir en Wallonie.

Au terme d'une étude minutieuse, le Brabant wallon fut choisi comme centre d'implantation du nouveau campus universitaire dénommé « Louvain-la-Neuve ».

Le transfert s'accomplira selon les plans, en dix années.

Neuf cents hectares furent réservés sur le territoire de la ville d'Ottignies et des communes avoisinantes pour qu'on puisse y construire, dans un site champêtre, une ville nouvelle et moderne destinée à abriter en phase finale (c'est-à-dire vers l'an 2000) 50 000 habitants.

La ville comprendra alors 13 200 logements pour les étudiants et environ 10 250 habitations pour les citoyens. L'aire qui sera couverte par la ville au stade d'expansion optimale s'étend sur 388 ha. Son diamètre moyen est de 2 200 mètres.



les zones universitaires

Les zones universitaires s'intègrent au cœur de la ville.

Outre les installations propres à l'université, Louvain-la-Neuve aura un parc scientifique de 131 Ha où pourront s'implanter des entreprises axées sur la recherche avancée, telles que des laboratoires de recherches industrielles appliquées ou des entreprises de haute technologie.

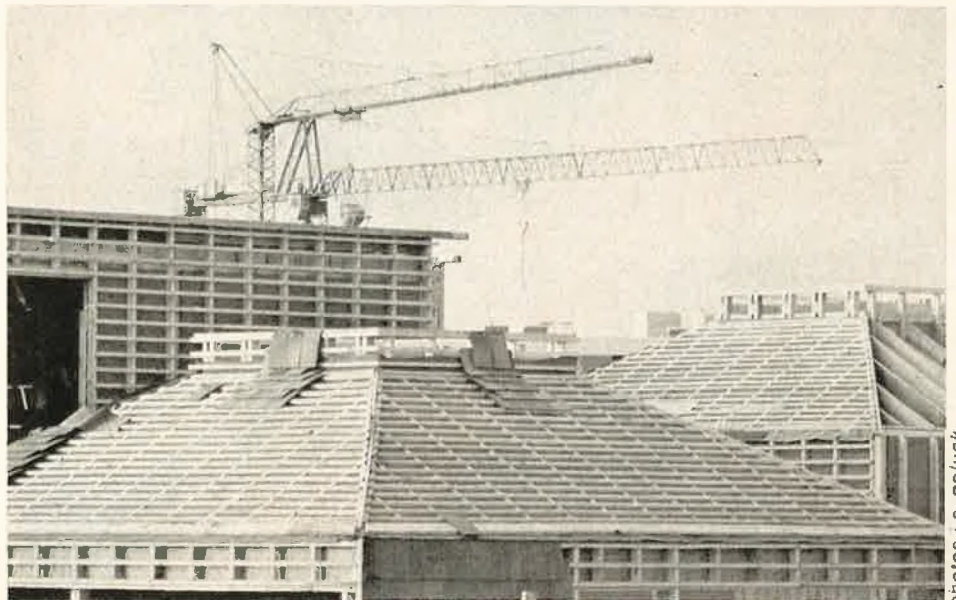
Ce parc sera susceptible de procurer 12 000 emplois nouveaux.

Dans le quartier central de la ville, seront concentrés les services communautaires (auditoires, bibliothèques, administration centrale, commerçants, restaurants, etc.)

De cette façon les distances à parcourir en ville seront courtes : 650 mètres au maximum sépareront le centre de la ville des quartiers les plus éloignés. Cela favorisera les déplacements à pied.

piéton et voiture

De nombreuses expériences récentes démontrent l'antagonisme souvent violent qui existe dans la ville entre le piéton et l'automobile. Une ville faite pour l'un ne convient pratiquement jamais à l'autre et seule une hiérarchisation nuancée mais ferme des circulations peut conduire à un système viable. De toute manière, la ville doit être, en premier lieu, une ville pour piétons. Surtout dans les centres d'activité intense, des aires importantes doivent leur être exclusivement réservées et des liaisons à leur usage exclusif sont nécessaires entre les diverses parties de la ville. C'est pourquoi la pénétration automobile dans le centre se fait à un autre niveau que la circulation des piétons et sur les axes principaux pour le moins ; l'automobile et le piéton se déplacent en site propre et sans passage à niveau. Où en est actuellement la réalisation ? Louvain-la-Neuve est pour le moment un immense chantier en pleine activité où déjà s'esquissent les grandes lignes du plan directeur (voir schéma annexé).



le rôle du train

Au centre de ce chantier on creuse un tunnel ferroviaire.

Car le chemin de fer aura un rôle important à jouer à Louvain-la-Neuve ! Telle qu'elle est conçue, la nouvelle ville doit disposer d'un moyen de transport en commun rapide et de grande capacité pour amener le public en son centre en causant un minimum de bruit, de pollution et d'encombrement.

Seul le chemin de fer peut réunir ces conditions.

C'est pourquoi une gare centrale, comprenant trois voies à quai, sera reliée à la ligne électrifiée Bruxelles-Namur par une liaison nouvelle de 4 km épousant approximativement la vallée de la Malaise.

Une partie de cette ligne sera établie en tunnel pour atteindre le cœur de la ville sans trop perturber le calme du site remarquable traversé.

La gare sera intégrée dans un bâtiment central d'accueil, proche du centre commercial et administratif.

Elle sera à même de faire face à un mouvement important d'étudiants navetteurs (7 à 8 000 en l'an 2000) et de satisfaire la grande mobilité d'une population au niveau social élevé.

ir. DE GREEF.



Louvain-la-Neuve se situe au Sud-Est de l'agglomération bruxelloise, à mi-chemin entre la capitale et les villes de Mons, Charleroi et Namur.

Une ligne de chemin de fer joindra le centre de la ville à la ligne Bruxelles-Namur.

Plan directeur de Louvain-la-Neuve.

L'Université est scindée en deux groupes facultaires qui s'intègrent au centre de la ville et constituent de la sorte le facteur initial d'animation.

Le centre de la ville contiendra les services dits communautaires dont, entre autres, une gare chemin de fer.

Autour du centre et fermement liés à lui par des voies pour la circulation des piétons, quatre quartiers sont implantés.

632.

