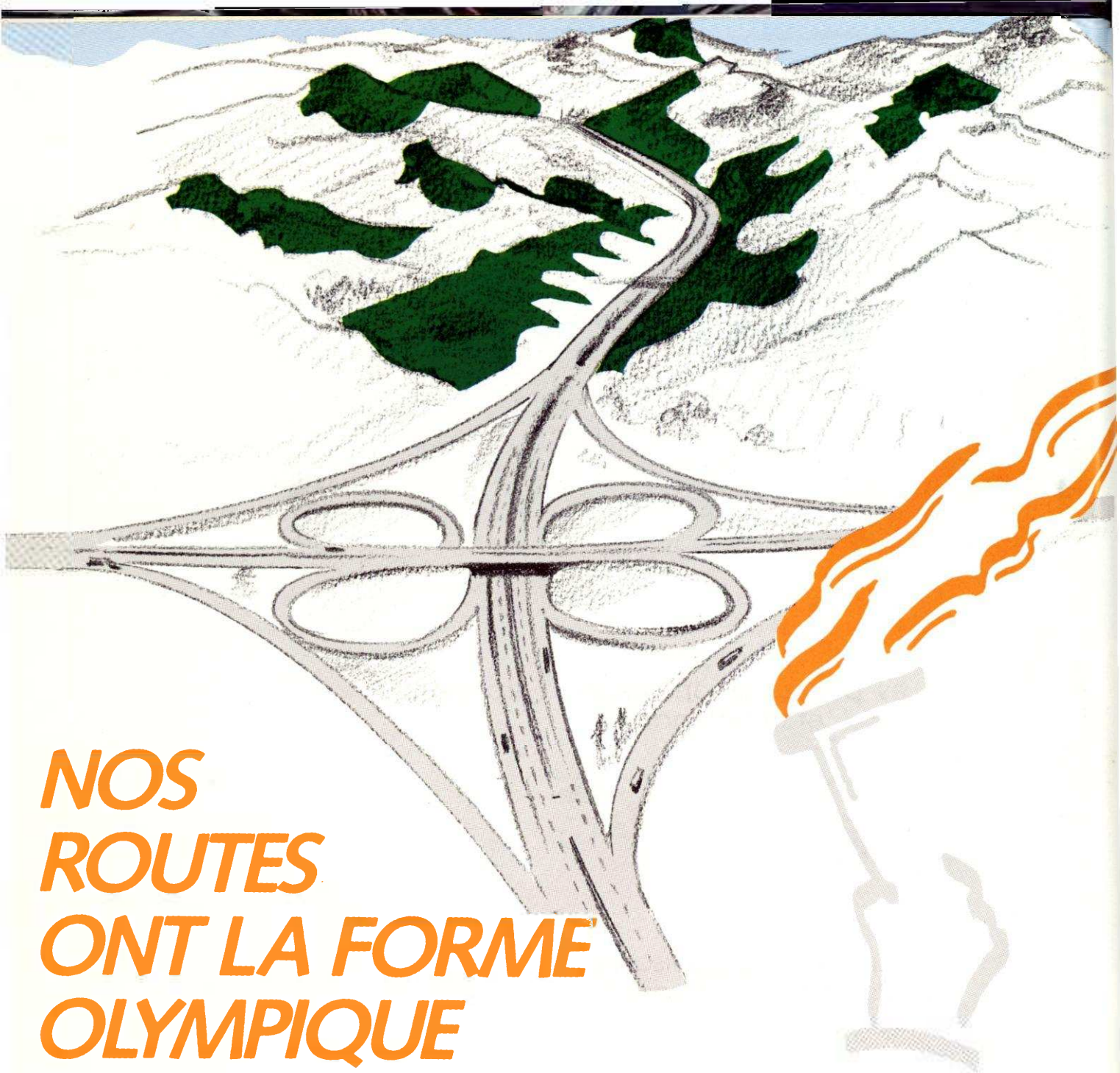


PCCM LE PONT



LA
SAVOIE
OLYMPIQUE



NOS ROUTES ONT LA FORME OLYMPIQUE

Qu'elles soient en béton de ciment ou en béton bitumeux, les routes construites par G.T.R.A sont faites pour durer.

Capables de réaliser, clé en main, tous les travaux de terrassement et d'assainissement, les ouvrages d'art et bien sûr les chaussées, dans leurs techniques les plus modernes et les plus innovantes, les Grands Travaux Rhône-Alpes sont impatients de vous servir. Mettez-les à l'épreuve.



Grands Travaux Rhône-Alpes
58, rue Clément-Marot - 69007 Lyon
Tél. : 78.72.63.67

UN DEFI COLLECTIF

Les Savoyards se sont mobilisés massivement, ils ont gagné.

Pourquoi toutes les forces vives se sont-elles retrouvées, si ce n'est que l'intérêt aussi bien économique, technique et médiatique est d'importance.

Les politiques ont réussi à transformer cet élan... et maintenant ?...

Maintenant, il faut :

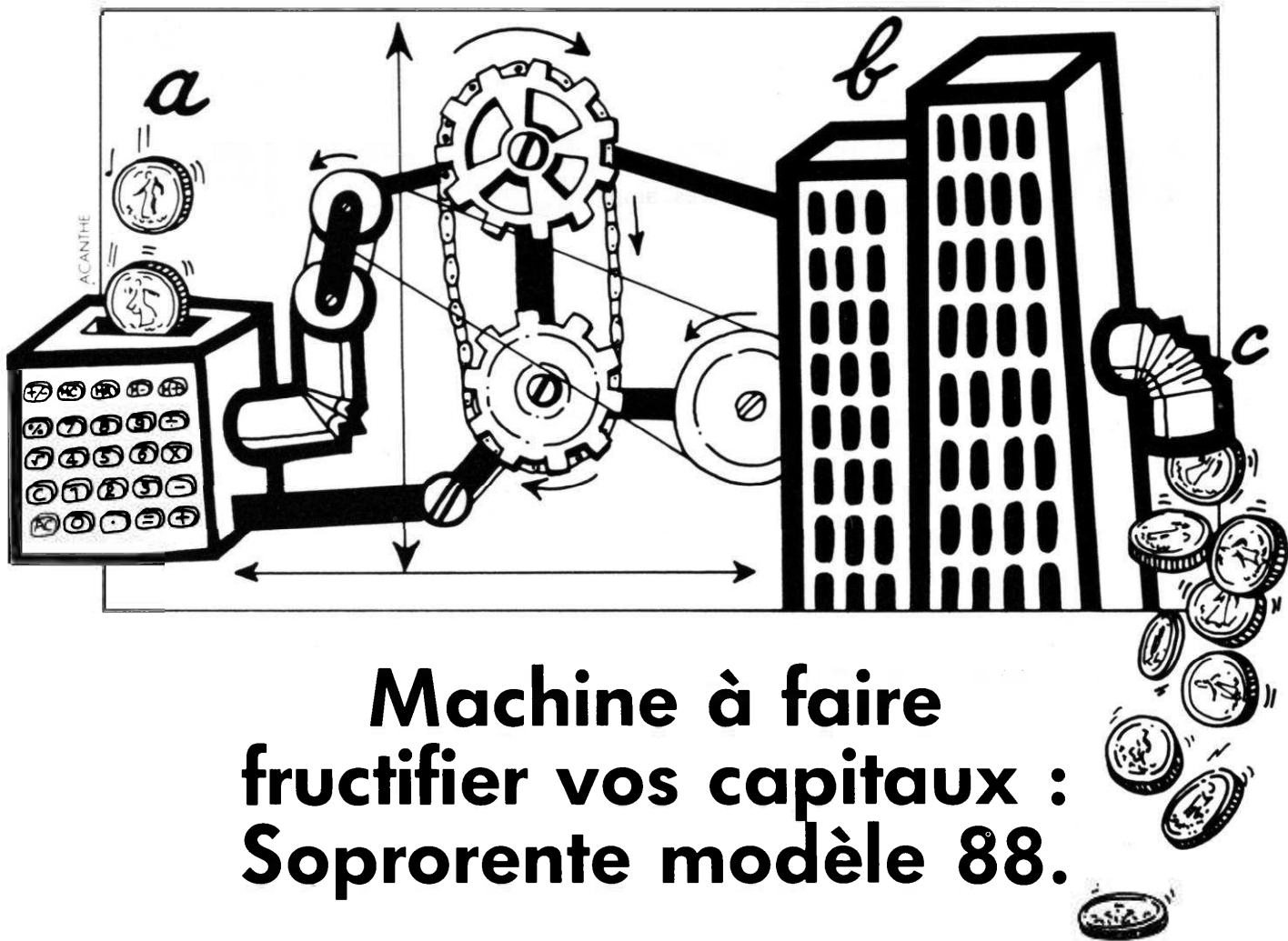
- Organiser l'accueil de millions de personnes.
- Leur permettre de venir.
- Être une vitrine brillante de la France.

Animateurs, organisateurs, entrepreneurs à vous !

Les Ponts répondent "Présents".

Henri CYNA
Michel TERNIER





Machine à faire fructifier vos capitaux : Soprorente modèle 88.

Schéma de l'appareil :

a = Soprorente, Société Civile de placements immobiliers.
b = Placement pierre c = Vos intérêts.

Mode de fonctionnement :

- 1 - Placez vos capitaux en a.
- 2 - Ils se mélangent à d'autres capitaux et vont ressortir en b transformés en immeubles.
- 3 - Récupérez vos intérêts tous les trimestres en c.

Construction

Brevet exclusif : signé par SOPROFINANCE, Établissement financier, créé par des anciens élèves de grandes écoles.

Caractéristiques

ANTI-STRESS : la "machine" SOPRORENTE a été créée pour assurer votre tranquillité d'esprit en matière d'investissement.

SÉCURITÉ : les rouages de la pierre sont les plus sûrs : l'immobilier est un secteur en hausse depuis 20 ans.

RÉGULARITÉ : le bon rythme de fonctionnement de SOPRORENTE vous assure des intérêts payés trimestriellement et qui

suivent une courbe ascendante puisque calculés sur la base de loyers révisés périodiquement.

SOUPLESE D'ACTION : Vous désirez récupérer vos parts, en totalité ou en partie ? Aussitôt, la machine s'arrête : la structure de SOPRORENTE, à capital variable, est prévue pour cela.

FIABILITÉ : conduite de main de maître par des spécialistes de l'immobilier, vous pouvez faire confiance à notre machine.

Valeur ajoutée

La machine à faire fructifier vos capitaux ne devient pas obsolète : l'immobilier ne cesse de prendre de la valeur, ce qui permet de revaloriser périodiquement votre participation.

Mise en marche

Prenez le coupon ci-dessous, remplissez-le. Retournez-le à SOPRORENTE, 50, rue Castagnary, 75015 Paris, ou téléphonez-nous au (1) 45.32.47.10. Une documentation complète sur notre "machine financière" vous sera aussitôt adressée.

Nom _____ Prénom _____

École _____ Promo _____

Adresse _____

Tél. bureau _____ Tél. dom. _____

Souhaite, sans engagement, recevoir une documentation complète sur SOPRORENTE.

- 1 AVANT-PROPOS
- 18 DOSSIER : LA SAVOIE OLYMPIQUE
- 20 INTERVIEW JACQUES CHIRAC par Anne Bernard-Gely
- 23 QUESTIONS A MICHEL BARNIER
- 25 UN ESPOIR POUR LE TOURISME par J.-J. Descamps
- 26 AVANT, PENDANT ET APRES LES J.O. par Claude Hossard
- 28 LA SAVOIE A LA CONQUETE DU MONT OLYMPE par Gilles Tremey
- 31 QUATRE ANS POUR REUSSIR par Jean-Pierre Puthod
- 33 LA DDE 73 FACE A L'ENJEU DES JEUX par Georges Saury
- 36 LA ROUTE OLYMPIQUE par Jean-Pierre Vezinet
- 38 LA VALORISATION DE LA SAVOIE par Noël Lebel
- 41 SAINT-MARTIN DE BELLEVILLE par Georges Cumin
- 44 COURCHEVEL S'ENVOLE par Michel Ziegler
- 46 AIR INTER ET LA DESSERTE AERIENNE DES SITES OLYMPIQUES DES 88 par Jean-Pierre Leguet
- 48 92 : UN ENJEU POUR L'AEROPORT DE CHAMBERY par Jean-Pierre Beaud
- 50 MODERNISATION ET ELECTRIFICATION DE LA TARENTEISE par Jacques Couvert
- 53 LES ARCS, TOUT SCHUSS par Roger Godino
- 54 LES J.O. DE CALGARY par Philippe Yvon
- 57 AREA-LBERTVILLE par Michel Drocourt
- 60 SALOMON, 40 ANS D'INNOVATION par Georges Salomon
- 62 DES JEUX ET DES HOMMES par Robert Houbas
- 64 UN HOMME EN MARCHÉ par Emile Quinet
- 66 PONT EMPLOI
- 70 LES PONTS EN MARCHÉ
- 71 LU POUR VOUS

Mensuel 28, rue des Saints-Pères
Paris 7^e 42.60.25.33
DIRECTEUR DE LA PUBLICATION :
Michel TERNIER
DIRECTEUR ADJOINT DE LA PUBLICATION :
Pierre DESCOUTURES
ADMINISTRATEURS DELEGUES :
Lionel BORDARIER, Olivier HALPERN
REDACTEURS EN CHEF : Anne BERNARD GELY,
Jacques GOUNON, Jean-Pierre GREZAUD,
Pascal PACAUT
SECRETAIRE GENERALE DE REDACTION :
Brigitte LEFEBVRE du PREY
ASSISTANTE DE REDACTION : Eliane de DROUAS
REDACTION-PROMOTION ADMINISTRATION :
28, rue des Saints-Pères 75007 Paris
Revue des l'association des Ingénieurs des Ponts et
Chaussées et de l'association des anciens élèves
de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées.

MAQUETTE : Monique Caralli
DELEGUES ARTISTIQUES : Gérard AURIOL,
Marine MOUSSA
RESPONSABLES EMPLOI : Jacques BAULES,
François BOSQUI
ABONNEMENTS : France : 400 F, étranger : 450 F,
prix du numéro : 45 F dont TVA 4 %
PUBLICITE : Responsable de la publicité : H.
BRAMI Société OFERSOP 8, bd Montmartre
75009 Paris — Tél. : 48.24.93.39

Dépôt légal 1^{er} trimestre 1988 N° 880089 ;
Commission paritaire n° 55.306

Les associations ne sont pas responsables des
opinions émises dans les articles qu'elles publient.

IMPRIMERIE MODERNE U.S.H.A. Aurillac

En couverture : Le Départ : photo J.-P. Mirabel

1988 LE GROUPE BOURGEY-MONTREUIL EST DEJA AU RENDEZ-VOUS DE L'EUROPE!

Le Groupe BOURGEY-MONTREUIL vit l'Europe depuis plus de 50 ans...

Actuellement 50 lignes régulières relient les principaux centres économiques de la Communauté en s'appuyant sur les implantations de BMI, Raisch, Transnord, Sotrameuse...

Dès aujourd'hui vous bénéficiez de ce soutien logistique "haute fiabilité".

2000 véhicules, plus de 2000 collaborateurs attentifs et actifs vous ouvrent les voies d'une nouvelle expansion.

BOURGEY-MONTREUIL - Un transporteur prend de l'avance



Siège social
207, avenue du Grand Verger - 73000 CHAMBERY
Tél. 79 62 93 93 - Téléfax 79 62 60 17 - Télex 320 473

Citral

Spie Bat

Sotrabas

Debernardy

ENTREPRISES RÉGIONALES

BATIMENT - GÉNIE-CIVIL - TRAVAUX SOUTERRAINS
ADDUCTION EAU - ASSAINISSEMENT

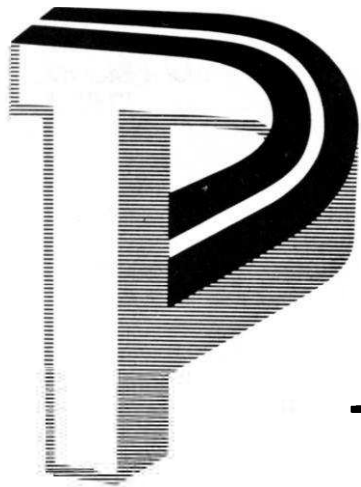
GROUPE SPIE BATIGNOLLES

CITRAL 20, rue Jules Brunard, 69362 LYON CEDEX 07 - Tél. 78 58 78 24 - Télex 300 332

SPIE-BAT 16, rue Nicolai, 69362 LYON CEDEX 07 - Tél. 78 58 78 24 - Télex 300 332

S.N.D. (Debernardy), 2, rue du 19 mars 1962, 38120 ST-EGREVE - Tél. 76 75 78 49

SOTRABAS 31, avenue Jean Moulin, BP 10, 73201 ALBERTVILLE - Tél. 79 32 06 41 - Télex 980 446



ENTREPRISE PICO

AGENCE RHÔNE · ALPES

TRAVAUX PUBLICS BATIMENT
TRAVAUX SOUTERRAINS

Z.I. de la Vinouva BP n°22 · 73800 Montmélian

Chez nous, la matière grise donne des couleurs à l'avenir !

Jeunes diplômés, pour passer maintenant à l'action, Imagination et esprit d'entreprise sont les deux clés de votre succès. Ce sont aussi les qualités de base de notre Groupe. Saviez-vous que :

- les coordinateurs du grand chantier de La Villette, célèbre par sa géode,
 - les plus grands exploitants de parkings souterrains de France,
 - les promoteurs des premières autoroutes privées françaises,
 - les réalisateurs des illuminations de la Tour Eiffel,
 - les constructeurs dans un délai record et à des prix imbattables d'une autoroute urbaine à Singapour,
 - les détenteurs du record de vitesse de pose de pipe-line en mer,
- sont des sociétés de notre Groupe ?

Si GTM-ENTREPOSE est l'un des majors européens en bâtiment, génie civil, routes, installations industrielles, offshore, électricité, ingénierie, services, c'est parce que nous savons conjuguer créativité technique et imagination financière avec efficacité dans la réalisation.

Nos domaines d'activités sont tous riches de projets pour vous qui êtes impatient de faire vos preuves.

En France et à l'étranger GTM-ENTREPOSE favorisera votre créativité et votre goût d'entreprendre et vous transmettra ses compétences de vrai professionnel.

GTM-ENTREPOSE, Direction de la Communication et des Ressources Humaines,
61 avenue Jules Quentin, 92000 Nanterre, 47-25-67-31.

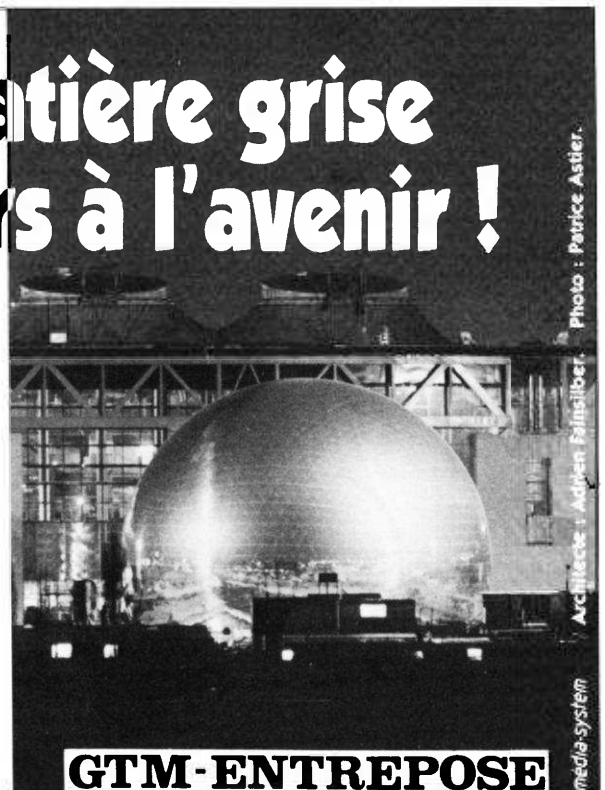


Photo : Patrice Astier.

Architecte : Adrien Falissier.

media-system

GTM-ENTREPOSE

IMAGINER POUR ENTREPRENDRE

ENTREPOSE

ECHAFAUDAGES STOCKAGE

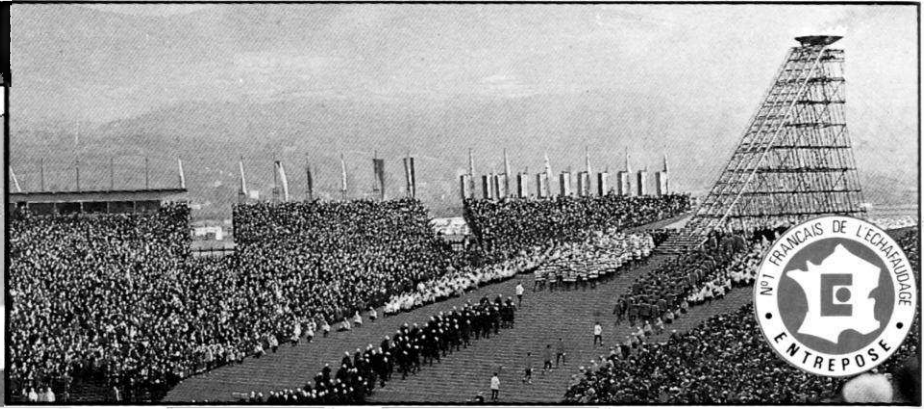
Vente et location

TRIBUNES, PODIUMS,
TOURS : SON - ÉCLAIRAGE
PASSERELLES

Agence Rhône-Alpes

42 Chemin de Saint-Priest 69684 Chassieu cedex - tél. 78 90 27 94

Siege social : 15, rue de Saint-Denis 93125 La Courneuve cedex - tél. (1) 48 38 95 95



ON PEUT ETRE CELEBRE ET RESTER SIMPLE

La Datejust de Rolex est une montre très recherchée, portant le titre envié de "Chronomètre" délivré par le Contrôle Officiel Suisse.

Mais comme tous ceux dont les qualités sont indiscutables, elle reste sobre ce qui la rend encore plus belle.



ff **F. Favre
Joillier**
4 quai Eustache-Chappuis
74000 Annecy
téléphone 50 45 08 79



MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DU LOGEMENT,
DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DES TRANSPORTS

CENTRE D'ÉTUDES DES TUNNELS

rassemble des spécialistes dans tous les domaines concernant les tunnels: génie civil, électricité-électronique, éclairagisme, ventilation, sécurité, exploitation.

- Elaboration des directives techniques,
- Etudes générales et recherches,
- Avis techniques au ministre sur tout problème, ou projet de tunnel
- Conseils aux services extérieurs, et maîtres d'œuvre,
- Etude de projets.

C.E.T.u. : 109, avenue Salvador-Allende - B.P. 48 - 69672 BRON Cedex - Tél. : 78.41.81.25

le point

MULHOUSE



*Des voyages
à prix associatifs*

Un choc de liberté



SPT • L'APP • 90 78 27 06

CONTACT : 42.96.63.63 / 47.63.22.58 / 46.34.21.17

QUILLERY 



TRAVAUX PUBLICS ET GRANDS TRAVAUX

Bât. 410 - B.P. 39 - La Courtine-Mont d'Est
93161 Noisy-le-Grand Cedex
Tél : (1) 43.04.96.77 - Télex : QUIL 231405 F

Spécialistes de Matériel
de Télécommunications
étanches, blindés et antidéflagrants



BORNES TAXIS
TÉLÉPHONIE
SIGNALISATION
SONORISATION
INTERPHONE
BRANCHEMENT ET
ACCESSOIRES...



70, rue de St-Mandé
93100 MONTREUIL
Téléphone : (1) 42.87.04.04
Télex Le Las 231 943 F

GAZ DE FRANCE.
TOUTE NOTRE ENERGIE
EST POUR VOUS.



SAS SAS TERRAINS INDUSTRIELS

SOCIETE D'AMENAGEMENT DE LA SAVOIE

60, avenue du Comte-Vert
73000 CHAMBERY - Tél. : 79.62.15.62



"SAGERET SERVICES"

La première banque de données du Bâtiment sur le réseau professionnel.
Exclusivement réservé à la promotion de nos Annonceurs.



"SAGERET BATIMENT ET T.P."

175.000 Entreprises du Bâtiment • 25.000 Fournisseurs et Négociants
Accessible par le 36.14 avec mot de passe

édition • Annuaire national 5 volumes (5.000 pages) • Annuaire des Architectes
• Mémento des qualifications OPQCB (édition 1988)

mailing • Location de fichiers • Routage • Impression laser personnalisée
• Telexing



SAGERET

7 RUE PLUMET - 75015 PARIS - TÉLÉPHONE : (1) 45 67 46 74



ENTREPRISE PICO

AGENCE RHÔNE · ALPES

TRAVAUX PUBLICS BATIMENT
TRAVAUX SOUTERRAINS

Z.I. de la Vinouva BP n°22 · 73800 Montmelian

BUREAUX D'ETUDES

AVIGNON

290, rue des Galoubets
84140 MONTFAVET
BP 612
84031 AVIGNON CEDEX
Tél. : 90.31.23.96
Télex : 431344 Fondavi
Télécopieur : 90.32.59.83

PARIS

5 bis, rue du Louvre
75001 PARIS
Tél. : (1) 42.60.21.43
Télex : 670230 Fondap
Télécopieur : (1) 42.97.52.99

METZ

1, rue des Couteliers
57070 METZ
Tél. : 87.36.16.77
Télex : 860695 Fondamz
Télécopieur : 87.36.45.10

STRASBOURG

6, quai Mathiss
67000 STRASBOURG
Tél. : 88.36.88.50
Télex : 860695
Télécopieur : 88.36.88.50

LILLE

201, rue Colbert
59800 LILLE
Tél. : 20.57.01.44
Télex : 860695 Fondamz
Télécopieur : 20.54.58.31

NICE

635, av. Gén. de Gaulle
06700 ST-LAURENT-DU-VAR
Tél. : 93.14.12.88
Télex : 431344 Fondavi
Télécopieur : 93.14.12.90

NANTES

8, avenue de la Brise
44700 NANTES-ORVAULT
Tél. : 40.59.32.44
Télex : 710567 Fondati
Télécopieur : 40.59.50.37

LE MANS

61, rue Tristan Bernard
72000 LE MANS
Tél. : 43.81.42.01
Télex : 710567 Fondati
Télécopieur : 43.81.43.15

BORDEAUX

22, bd Pierre-1^{er}
33081 BORDEAUX
Tél. : 56.81.24.67
Télex : 710567 Fondati
Télécopieur : 56.44.75.97

LYON

74, cours Lafayette
69003 LYON
Tél. : 72.61.15.29
Télex :
Télécopieur : 72.61.83.63



BUREAU D'ETUDES DE SOLS
ET DE FONDATIONS
SONDAGES - ESSAIS DE SOLS

GEOLOGIE :

- SONDAGES — ECHANTILLONS DE SOLS

GEOMECHANIQUE :

- PRESSIOMETRE — SCISSOMETRE
- PENETROMETRE STATO-DYNAMIQUE
- ESSAIS ET ANALYSES DE LABORATOIRE

GEOPHYSIQUE :

- SISMIQUE — ELECTRIQUE — RADIO-SONDAGES

HYDROLOGIE

- ESSAIS D'EAU

JAKARTA (Indonesia)

Prince Centre Bldg M - 5th Floor, Room 503
Jf. Jend. Sudkman K av.3-4 — JAKARTA 10220
Tél. : (19.62.21) 581407 — Télécopie : (19.62.21) 586165
Télex : (073) 45172 Prince IA

Correspondant à l'étranger - TUNISIE, MAROC, ALGERIE, ÉGYPTE, ARABIE SAOUDITE, BURKINA FASSO, COTE-D'IVOIRE, TOGO, SENEGAL



Entreprise Générale d'Electricité Travaux Publics

1571, av. André-Lasquin - Zone Industrielle
BP 111 - 74700 SALLANCHES

Tél. : 50.58.00.51

AGENCE
THENESOL

73200 ALBERTVILLE

Tél. : 79.32.13.82

Des professionnels de la montagne...
à votre service!

LES GUIDES DU GRAND MASSIF

- Purge de falaise
- Pose de grillages de protection
- Pose de filets pare-pierres et paravalanches
- Ancrages de blocs
- Minages délicats
- Élagage, abattage d'arbres
- Peinture en hauteur
- Étude et présentation de devis
GRATUIT



IMPORTANT

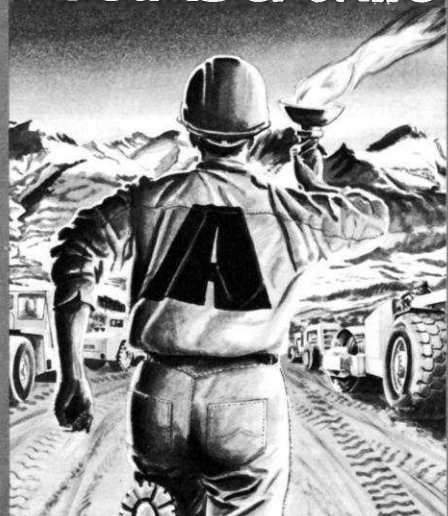
- Rapidité intervention
- Travail de qualité
- La sécurité assurée (avec les guides de haute montagne)

Renseignements :

S.A.R.L. Des guides du grand massif
M. René MARGOT
Bâtiment technique
74300 FLAINE

Tél. (de préférence le soir) au 50.34.52.96 ou 50.90.83.16

Area-Albertville



Pour les jeux olympiques de 1992, l'autoroute est essentielle. Et l'autoroute des jeux olympiques, c'est l'œuvre passionnante qu'AREA a déjà commencée. La nouvelle autoroute AREA permettra l'accès direct à Albertville, ville olympique... Quatre ans de efforts avant l'événement.

Simultanément, AREA construit la nouvelle autoroute A 49 Grenoble-Valence. Les deux villes olympiques de 1992, Albertville et

Barcelona, seront donc reliées par autoroute!

Enfin, AREA étudie aussi un tronçon autoroutier souvrant sur la vallée de la Maurienne.

Ainsi, AREA est au service de toute une région et lui apporte, par ces axes de communication nouveaux, les éléments vitaux de son développement. AREA remercie tous ceux qui l'accompagnent dans sa mission.



Area, l'autoroute qui ouvre les jeux.

SEERIS

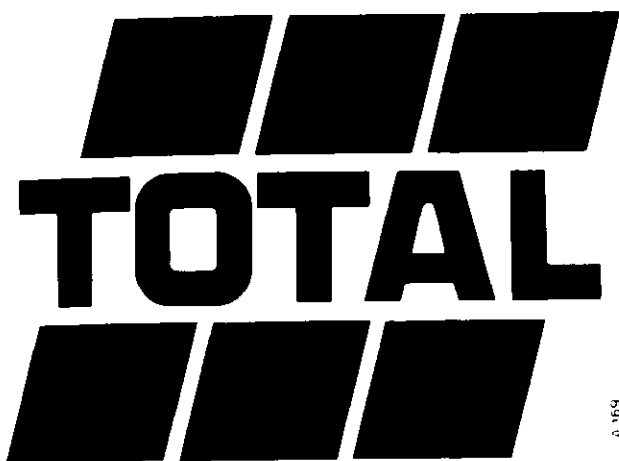
DAUPHINÉ-SAVOIE



LE NOUVEL ART DE CONSTRUIRE

**Promoteur
Constructeur immobilier**

1 bis, place André-Malraux
38000 GRENOBLE
76.43.12.95



1989

C.R.D. TOTAL FRANCE
DIRECTION REGIONALE SUD-EST

521, avenue du Prado

13268 MARSEILLE CEDEX 8

Tél. : 91.71.90.90



LE GROUPE SATM AU SERVICE DES JEUX OLYMPIQUES

Granulats : Entreprise DEBERNARDI ALBERTVILLE
Bétons : BCC LA LECHERE + BOURG-SAINT-AURICE
Laboratoire : SIGMA BETON MOUTIERS
Transports : UAT

SATM 1 327, avenue de la Houille Blanche - BP 728
73007 CHAMBERY CEDEX
Tél. : 79.75.80.80 - Télécopie : 320952 - Télécopie : 79.75.80.90

Aujourd'hui, vous exportez ou achetez dans toute l'Europe et le monde entier, vous êtes engagés dans une âpre compétition. Pour votre entreprise, participer n'est pas suffisant, il faut GAGNER. Cette compétition internationale, la SNCF peut vous la faire gagner. Comment ?

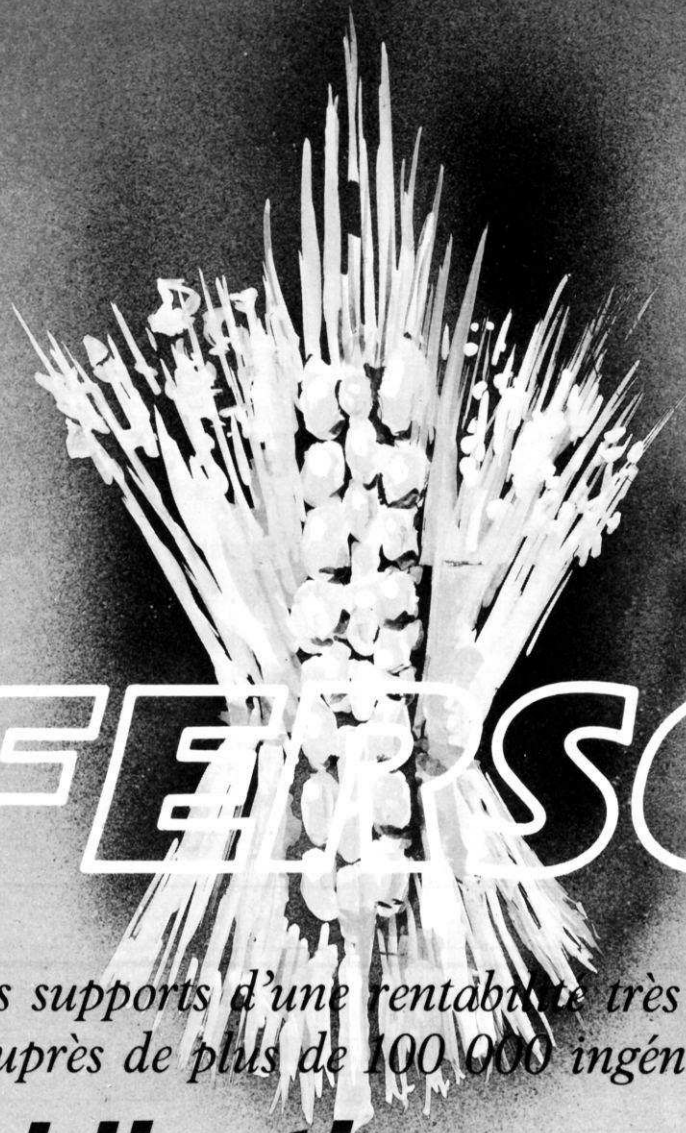
- Un seul partenaire sur lequel on peut compter.
- Des acheminements à la carte.
- Du matériel adapté à votre fret.
- L'enlèvement ou la livraison chez vos fournisseurs embranchés ou non par FERCAM, FERDOM et CAISSE MOBILE.
- L'entreposage, la gestion de vos stocks, la LOGISTIQUE adaptée à vos problèmes.
- Des prix négociés avec vous.
- Vous pouvez compter sur la SNCF pour effectuer les formalités douanières et opérations annexes.

- Certitude de tenir vos engagements. La SNCF a mis au point avec les Chemins de Fer voisins des délais garantis pour vos transports, et également des rendez-vous wagon-bateau.

- C'est une pièce maîtresse offerte à ce jour par un réseau de trains directs qui relie les grands pôles de l'économie européenne sans passage dans les triages et sans arrêts aux frontières. C'est : - INTERDELTA avec le Benélux - NORD MÉDITERRANÉE avec l'Allemagne - TRES avec l'Italie - SAUT DE NUIT : Lille-Marseille à 160 km/h, le train de marchandises le plus rapide du monde. C'est aussi, grâce à l'informatique, la recherche immédiate d'un wagon, et dans un avenir proche SESAME, système informatique supprimant tous papiers avec notre clientèle.



Une bonne récolte en France!



OFERSOP

*Des supports d'une rentabilité très élevée
auprès de plus de 100 000 ingénieurs*

**100 publications annuelles
plus d'un million de lecteurs**

Régie publicitaire exclusive des publications de :

Polytechnique - Saint-Cyr - Centrale

Ponts et Chaussées - Travaux Publics de l'État - Sup'Aéro

ENSAE - INSA-Lyon - Architectes - CSTB - FNPC - UCM

Fiabci France - ASITA - CAIA - CAIETA - Ministère Logement

Commissariat Général du Plan

POSSIBILITÉ DE PUBLICITÉ COLLECTIVE

TARIFS - RENSEIGNEMENTS - TÉLÉPHONE : (1) 48.24.93.39

OFERSOP Claude NATAF, Directeur

28, rue des Petites-Écuries - 75010 PARIS



SAINT-MARTIN-DE-BELLEVILLE

accueilleront en 1992 le SLALOM Hommes, dernière épreuve de ski alpin de jeux Olympiques.

LA VALLÉE DES BELLEVILLE, la plus vaste des prestigieuses TROIS VALLÉES, vous offre un domaine skiable exceptionnel, d'une superficie globale de 10 000 hectares, et d'une dénivellée de 1 800 m entre la Cime Caron (3 200 m) et la station-village de Saint-Martin (1 400 m).

- 200 km de pistes balisées
- 82 remontées mécaniques
- le premier programme européen d'enneigement artificiel automatique (126 canons, 30 hectares couverts)
- de multiples possibilités de ski hors-piste et de randonnée,
- 35 000 lits en hôtels, studios et appartements, centres de vacances, gîtes ruraux.

OFFICE DU TOURISME DES MENUIRES
79.08.20.12

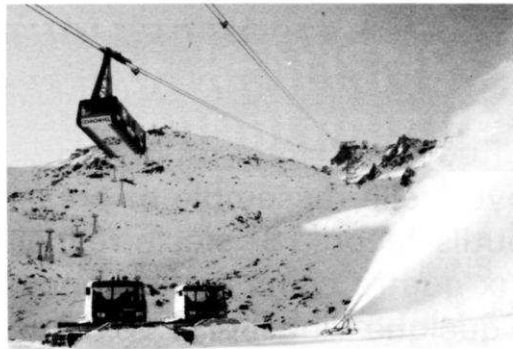
OFFICE DU TOURISME DE VAL-THORENS
79.00.08.08



COURCHEVEL

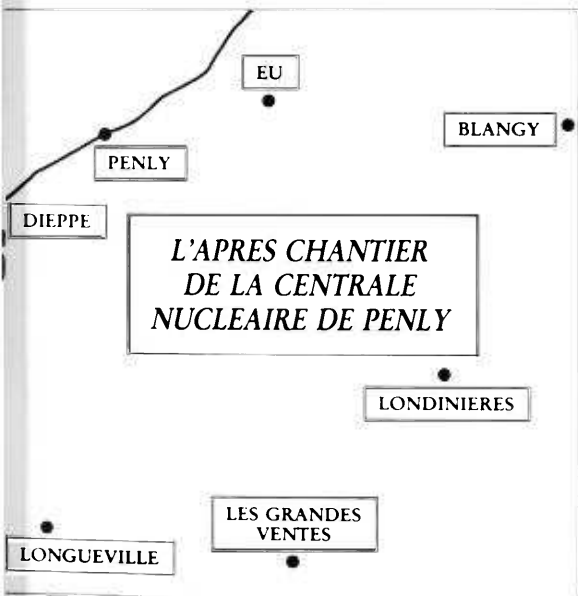


SERVICES PUBLICS DES TROIS VALLÉES



- Deux stations dans les trois vallées,
- Des domaines skiables parfaitement entretenus, desservis par des remontées mécaniques rapides et confortables,
- Un enneigement garanti par 250 canons.
- Des équipes à votre service :

SERVICES PUBLICS DES TROIS VALLÉES
73120 COURCHEVEL 1850 – TÉL. 79 08 04 09
MOTTARET 73550 MERIBEL-LES-ALLUES
TÉL. 79.00.43.44

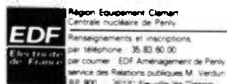


L'APRES CHANTIER DE LA CENTRALE NUCLEAIRE DE PENLY

La procédure Après chantier, définie par le CIAT en mai 1982, pour compenser les pertes d'emplois provoquées par la fin des Grands chantiers, est mise en place autour du site de Penly en octobre 1987.

Les aides financières accordées par EDF, à concurrence de 50 % maximum des subventions collectives locales, favorisent les emplois des extensions ou les créations d'entreprises.

La convention signée à Penly porte sur 710 emplois à créer de janvier 1987 à décembre 1995. Dès la première année quelques 90 emplois sont susceptibles de bénéficier de la procédure Après chantier.



à 3M, une idée en amène une autre.



Innovation, qualité des produits et du service aux clients vont dépendre de la capacité qu'ont les individus et les groupes à se passer le relais.

A 3M, notre irrésistible envie de gagner s'appuie sur la fluidité de nos communications et l'esprit d'enthousiasme qui anime nos équipes.

3M France
Boulevard de l'Oise
95006 CERGY
PONTOISE CEDEX
Telephone
1/30 31 61 61





**LA
MAISON DE L'OUTIL
ET DE LA PENSÉE OUVRIÈRE**

Située en l'Hôtel de Mauroy à Troyes, elle rassemble et présente les outils façon 18^e siècle recueillis aux quatre coins de la France et quelque vingt mille volumes sur les techniques et la vie sociale du pays

Une visite s'impose

7, rue de la Trinité, 10000 TROYES
Tél. : 25.73.28.26



MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT,
DU LOGEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE ET DES TRANSPORTS

CENTRE D'ETUDES DES TUNNELS

Rassemble des spécialistes dans tous les domaines concernant les tunnels : génie civil, électricité-électronique, éclairagisme, ventilation, sécurité, exploitation

- Elaboration des directives techniques
- Etudes générales et recherches
- Avis techniques dans tous domaines concernant les tunnels et tranchées ouvertes
- Conseils aux services extérieurs, et maîtres d'œuvre
- Etude de projets

C.E.T.u : 109, avenue Salvador-Allende. BP 48
69672 BRON Cedex. Tél. : 78.41.81.25



Entreprise PASCAL

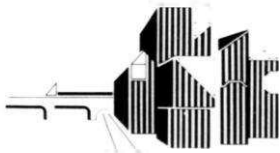
19, rue Augereau
38029 Grenoble
Tél. 76 47 15 72

Agence d'Albertville

19, chemin de la Pierre du Roy
73200 Albertville - Tél. 79 32 06 35

Travaux Publics

Ouvrages d'Art



CUPILLARD

21, RUE DE BOIGNE

Joilliers

73000 CHAMBERY

TEL. : 79.33.08.94

présente la collection complète Rolex Oyster.



Rolex Oyster
Day-Date

ROLEX
GENÈVE

Une Rolex mérite le prestige dont elle jouit.

SWISS MADE

**Sté
MENUSAN**

53-59, route de Vienne
69800 SAINT-PRIEST MI-PLAINE
☎ 78.90.10.11

T.P.I.S.

S.A. NATANNI

*Travaux de peinture
industrielle
et de sablage
Signalisation routière*

Zone Industrielle de l'Inquetrie
62222 SAINT-MARTIN-LES-BOULOGNE
Tél. : 21.80.72.50 - Télex : 136 712 F



119, ROUTE D'HEYRIEUX
69800 SAINT-PRIEST
TELEPHONE : 78.21.06.16
TELEX : 306 480

LE REALISME TECHNOLOGIQUE

INGENIERIE

ETUDES ET REALISATIONS
D'EQUIPEMENTS ELECTRIQUES
ET D'AUTOMATISMES

**UN MAITRE-D'OEUVRE DETERMINE
A AUGMENTER VOS PERFORMANCES**

APPLICATIONS

**ENTRAINEMENTS ET SYSTEMES
ASSERVISSEMENTS
AUTOMATISMES
TELETRANSMISSION
DEVELOPPEMENT DE PRODUITS
SPECIFIQUES**

SPECIALISTE EN REMONTEES MECANQUES

**TELESKI
TELESIEGES PINCES FIXES
TELESIEGES DEBRAYABLES
TELECABINE DEBRAYABLE
TELECABINE PULSEE
TELEPHERIQUE
FUNICULAIRE
ENGINS SPECIAUX**

QUELQUES REFERENCES

**LES ARCS
LES 2 ALPES
LA CLUSAZ
FLAINE
LES GETS
LA GRAVE
MERIBEL MOTTARET
MORZINE
CHEMIN DE FER DU MONTENVERS
LA PLAGNE
TIGNES
VAL MOREL
VAL THORENS
FUNICULAIRE DE-NICE CREMAT
VALLEE NEVADO CHILI**

ROUTE NATIONALE N° 90 TUNNEL DE PONSERAND

Le tunnel de PONSERAND constituera l'une des pièces maîtresses des aménagements routiers de la RN 90 en Tarentaise, entrepris dans le cadre du 2^e programme routier cofinancé par l'Etat et le Département.

En effet, il permettra à la nouvelle RN 90 de relier MOUTIERS à AIGUEBLANCHE, tout en la protégeant des chutes de blocs provenant des falaises la surplombant.

CARACTERISTIQUES DE L'OUVRAGE

— Longueur : tunnel de 1 300 m creusé dans le rocher à l'explosif et prolongé côté AIGUEBLANCHE par une galerie couverte de 100 m de long.

— Largeur : 2 voies de circulation utilisées dans le sens descendant MOUTIERS-AIGUEBLANCHE.

Le sens montant continuera à emprunter la route actuelle qui fera l'objet de travaux d'aménagement et de protection.

— Technique de percement : le percement se fera en deux phases.

1^{re} phase : demi-section supérieure.

2^e phase : stross (voir schéma).

Ce percement s'effectue à partir de 3 points d'attaque différents :

1 - tête SUD - MOUTIERS (SIBOULET).

2 - tête NORD - AIGUEBLANCHE.

3 - attaque intermédiaire - gorges de Ponserand.

L'attaque intermédiaire est rendue nécessaire pour répondre aux contraintes de délais très courts qui sont impartis à la réalisation de cet ouvrage (20 mois).

QUELQUES CHIFFRES

— Déblais	130 000 m ³
— Béton	20 000 m ³
— Blindage	400 tonnes
— Etanchéité	31 000 m ²

LES ENTREPRISES

Les travaux de Génie Civil ont été confiés au Groupement QUILLERY-SOTRABAS dont QUILLERY est mandataire.

LES DELAIS ET L'AVANCEMENT

Le percement sera réalisé entre septembre 1987 et juin 1989. 5 mois après réception de l'ordre de service, la 1/2 section supérieure est à 75 % d'avancement et l'attaque du stross est commencée.

LE COUT

Le montant des travaux de percement s'élève à 69 MF.

MAITRISE D'OUVRAGE : assurée par l'Etat.

MAITRISE D'ŒUVRE : assurée par la DDE de la Savoie — Service Grands Travaux.

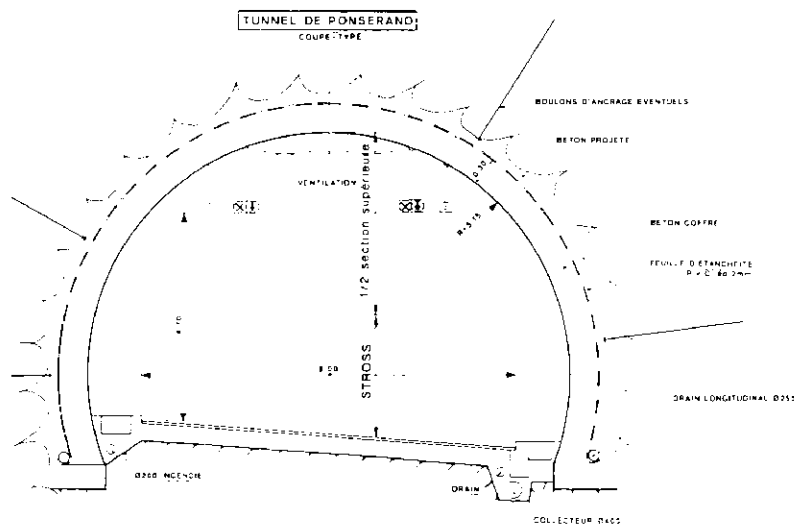
TRAVAUX D'EQUIPEMENT DU TUNNEL

Les travaux concernant l'éclairage et la ventilation du tunnel seront réalisés à partir du mois de juin 1989 (les préqualifications sont en cours).

La mise en service de cet ouvrage est prévue pour la fin de l'année 1989.

DIFFICULTES PARTICULIERES

Du fait du voisinage de la RN 90, particulièrement chargée et de la proximité du tunnel SNCF des ESSERTS, le plan de tir a fait l'objet de contraintes délicates, et une méthode de tirs séquentiels a été testée.



1987

ANNUAIRE DES PONTS ET CHAUSSÉES

INGÉNIEURS DU CORPS - INGÉNIEURS CIVILS

Téléphone : 280.25.33

Téléphone : 280.24.13

ÉCOLE NATIONALE DES PONTS ET CHAUSSÉES

28, RUE DES SAINTS-PÈRES - PARIS 7^e

Les Ingénieurs des Ponts et Chaussées jouent, par vocation, un rôle éminent dans l'ensemble des Services des Ministères des Transports, de l'Urbanisme et du Logement.

Ils assument également des fonctions importantes dans les autres Administrations, et dans les organismes du Secteur Public, Parapublic et du Secteur Privé, pour tout ce qui touche à l'Équipement du Territoire.

En outre, dans tous les domaines des Travaux Publics (Entreprises, Bureaux d'Études et d'Ingénieurs Conseils, de Contrôle) les Ingénieurs Civils de l'École Nationale des Ponts et Chaussées occupent des postes de grande responsabilité.

C'est dire que l'annuaire qu'éditent conjointement les deux Associations représente un outil de travail indispensable.

Vous pouvez vous procurer l'édition 1987 qui vient de sortir, en utilisant l'imprimé ci-contre.

Nous nous attacherons à vous donner immédiatement satisfaction.



BON DE COMMANDE

à adresser à

OFERSOP — 8, bd Montmartre, 75009 PARIS

CONDITIONS DE VENTE

Prix 450,00 F
T.V.A. 18,60 83,70 F
Frais d'expédition en sus 33,00 F

- règlement ci-joint réf. :
- règlement dès réception facture.

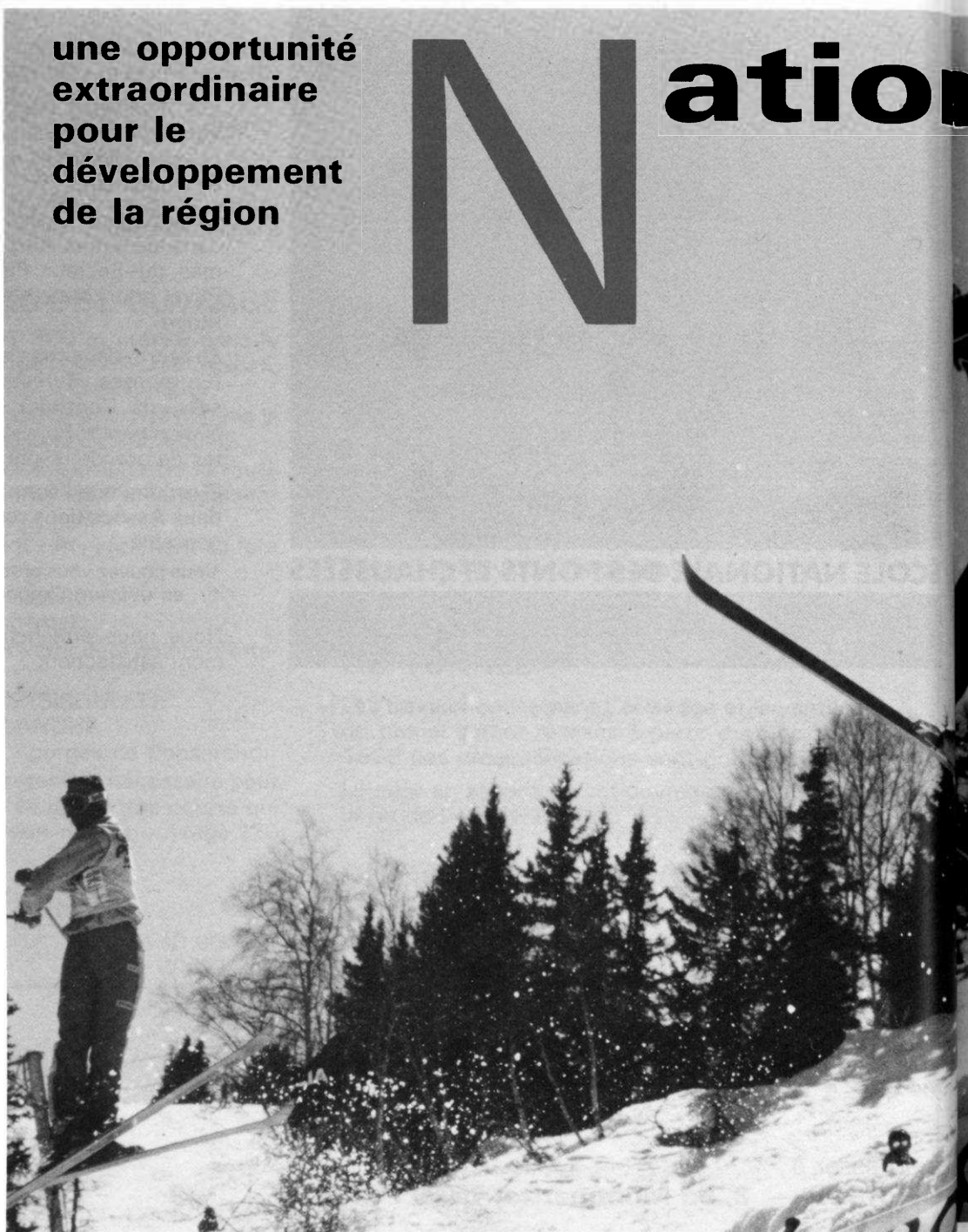
Veillez m'expédier annuaire(s) des Ingénieurs des Ponts et Chaussées dans les meilleurs délais, avec le mode d'expédition suivant :

- expédition sur Paris
- expédition dans les Départements
- expédition en Urgent
- par Avion

LES J.O. EN SA UN GRAND PROJ

une opportunité
extraordinaire
pour le
développement
de la région

Nation



1992 : le

VOIE

T

ni



Photo : J.-P. Mirabel

J.O. auront 100 ans

Cent ans après le rétablissement des J.O. par Pierre de Coubertin, il était logique qu'ils aient lieu en France. Cinq années de préparation pour 15 jours de fête ! Une échéance inéluctable : le 1^{er} février 1992. Un enjeu national qui nécessite la conjonction des efforts des hommes politiques, des ingénieurs, des sportifs et des médias. Une mobilisation de professionnels au service de l'esprit des Jeux Olympiques : le sens de l'effort et de dépassement de soi.

Cinq milliards de francs pour la préparatio

QUESTIONS A JACQUES CHIRAC



Le Premier Ministre reçoit Anne Bernard-Gely à Matignon.

Monsieur Jacques Chirac, Premier Ministre, a accepté de donner une interview à notre revue. Les ingénieurs des Ponts, dans les divers métiers qui sont les leurs, sont amenés à travailler en contact étroit avec les responsables politiques. Ils souhaitent qu'un dialogue de qualité s'instaure entre eux et ces responsables. Les réponses données par le Premier Ministre contribueront à ce dialogue.

Michel Ternier

Les jeux olympiques

ABG : Avant de parler des Jeux Olympiques dans lesquels les Ingénieurs des Ponts sont largement associés, permettez-moi de vous poser quelques questions qui intéresseront nos camarades.

En tant que Chef du Gouvernement, quel est votre avis sur le rôle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées ? Quel avenir pouvez-vous décrire aux jeunes ingénieurs ?

Le Premier Ministre : Indépendamment de mon amitié personnelle pour un bon nombre de vos camarades, et de l'estime sans réserve que je porte à ce corps prestigieux, il me paraît que les Ingénieurs des Ponts ont peu de souci à se faire pour leur avenir !

En premier lieu, la France est un pays de chantiers, et même de grands chantiers : autoroutes, routes, TGV, Tunnel sous la Manche, opérations d'urbanisme : tous ces domaines confèrent un rôle primordial à l'élite de nos ingénieurs, aussi bien dans l'administration que dans les entreprises.

Cette élite a conçu des techniques et des méthodes qui sont parmi les meilleures du monde et, grâce à elle, nous pouvons nous flatter d'avoir quelques longueurs d'avance sur les autres : je pense au TGV par exemple.

Aujourd'hui, au moins autant qu'en 1669, lorsque Colbert créa les Ponts et Chaussées, la mission de votre corps au service de la Nation est parfaitement précise et concrète. Cette mission est à la hauteur des ambitions de notre pays dans l'Europe de demain.

J'ajoute que la France est le deuxième exportateur de BTP du monde, que nos entreprises sont présentes sur tous les continents et que, là encore, notre place doit être non seulement préservée mais accrue.

Enfin, on trouve des Ingénieurs des Ponts dans d'autres secteurs économiques que ceux que je viens de citer, où ils réussissent fort bien.

Vous voyez qu'il y a de l'ouvrage pour encore quelques générations d'Ingénieurs des Ponts !

ABG : L'école des Ponts forme aujourd'hui les Ingénieurs de demain, et il y a quelques raisons de penser qu'elle est la première école du monde pour les techniques des transports, de BTP et d'urbanisme. Pensez-vous encourager son développement et sa modernisation ?

Le Premier Ministre : J'ai eu l'occasion de

dire récemment que l'un des principaux handicaps de notre pays était l'insuffisance de son système de formation. Vous pensez bien qu'un pays ayant la chance d'avoir une école comme la vôtre, au moment où il lance de nombreux grands chantiers sur son propre sol, et où il veut conquérir des marchés extérieurs, ne peut laisser à l'écart une école de grand renom qui forme les élites du secteur public et privé dans le domaine du BTP !

C'est pourquoi, je suis tout à fait favorable au projet de la Cité Descartes à Marne-la-Vallée et à la modernisation de l'école des ponts à l'occasion de son transfert. Il y a bien sûr des questions budgétaires qu'il ne faut pas ignorer, mais existe-t-il un meilleur investissement à la fin du 20^e siècle que de moderniser et favoriser le rayonnement d'une grande École d'Ingénieurs ?

ABG : Vos propos élogieux pour les Ingénieurs des Ponts contrastent avec leur absence dans votre Cabinet. Est-ce un choix délibéré ou le fait du hasard ?

Le Premier Ministre : Je suis émerveillé par le goût traditionnel des Français pour les clans, castes et regroupements divers !

Cela commence dès l'école, dès la cour de récréation, et votre question me fait penser à la ségrégation éternelle entre les élèves de 6^e A et ceux de 6^e C. Lorsque ces élèves ont grandi et que les uns ont fait l'ENA et les autres Polytechnique, la rivalité continue.

En ce qui concerne mon Cabinet, vous observerez d'abord qu'il n'y a pas non plus d'Inspecteurs des Finances ! Croyez-vous que ce soit le résultat d'un savant dosage ?

Je peux vous assurer qu'il ne s'agit ni d'un propos délibéré, ni d'une exclusion quelconque. Les équipes qui constituent un Cabinet se forment et se modifient selon des critères multiples, selon les circonstances du moment, et seule compte la qualité du travail gouvernemental. Le hasard a fait qu'il n'y ait pas d'Ingénieurs des Ponts dans mon Cabinet, et qu'il n'y a plus d'Inspecteur des Finances. Il ne faut y voir aucun signe particulier et il est tout à fait normal, comme pour d'autres corps de fonctionnaires, qu'un Ingénieur des Ponts effectue un passage dans les Cabinets Ministériels. Ainsi votre Corps est brillamment représenté dans les Cabinets de MM. Méhaignerie, Douffiagues et Carignon, et je crois savoir que les relations sont excellentes

entre les 6^e A de Matignon et les 6^e C de l'Équipement : c'est l'essentiel !

ABG : Et maintenant, venons-en aux Jeux Olympiques de 1992, auxquels notre revue s'intéresse aujourd'hui. Quel est le principe directeur du partage des interventions entre l'Etat, les Collectivités Territoriales et les initiatives privées ?

- *Qu'est-ce qui justifie l'intervention de l'Etat ?*

- *Quels sont les partages de responsabilités, les sujets de négociations et les répartitions financières entre l'Etat, le Comité d'Organisation des Jeux Olympiques et les Collectivités Territoriales ?*

- *Est-ce que l'Etat a été associé dès le départ à la mise au point du programme des Jeux ?*

Le Premier Ministre : L'organisation proprement dite des Jeux incombe au COJO et l'Etat le laissera assumer pleinement ses responsabilités à cet égard. Mais la préparation et le déroulement même d'une manifestation de cette importance nécessitent bien sûr le concours des pouvoirs publics. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle l'Etat et les collectivités locales sont largement représentés au sein du COJO.

Pour que les Jeux Olympiques se déroulent dans de bonnes conditions, des équipements lourds très divers doivent être réalisés : équipements sportifs naturellement, mais aussi infrastructures de transport routier, ferroviaire et aérien, de télécommunication, d'hébergement, de santé, pour ne citer que ceux-ci. Tout cela dépasse évidemment la vocation et les possibilités du COJO et concerne directement les autorités publiques.

L'année 1987 a été mise à profit pour définir, d'un commun accord entre l'Etat, les collectivités locales et le COJO, le programme — évalué à quelque 5 milliards de francs — des équipements jugés souhaitables et le partage des financements entre les différents partenaires. La préparation des Jeux est donc dès maintenant bien engagée, sur des bases claires et solides.

ABG : Pour vous, ces Jeux Olympiques vont-ils ressembler à ceux de Grenoble en 1968 ?

- *La date des Jeux Olympiques est fixée. Des aménagements complexes et variés doivent être en place pour le 1^{er} février 1992 sans possibilité de retard. Ces délais courts et impératifs ne risquent-ils pas de précipi-*

ter des décisions hâtives et de nuire à la qualité ?

Le Premier Ministre : Les situations sont très peu comparables : d'abord parce qu'en vingt ans le sport et les médias ont beaucoup évolué ; ensuite parce qu'au lieu d'être les Jeux d'une ville, ce seront véritablement les Jeux de toute une montagne ; enfin parce que la décentralisation, intervenue entre-temps, a modifié le partage des compétences entre l'Etat et les collectivités locales.

Une autre différence, concernant les délais, mérite d'être signalée : la désignation de Grenoble est intervenue quatre ans avant la date des Jeux, celle d'Albertville cinq ans et demi avant l'échéance, ce qui permet une préparation moins précipitée. Néanmoins, il est vrai que le calendrier est serré, compte tenu de la multiplicité des problèmes à résoudre et de l'importance des investissements — notamment routiers — à réaliser.



C'est pourquoi j'ai confié le 12 février 1987 à un membre de mon gouvernement, M. Camille Cabana, une mission de coordination interministérielle qui a permis d'une part que les décisions incombant à l'Etat soient prises sans retard et d'autre part que le budget prévisionnel des Jeux et la répartition des financements soient arrêtés un an à peine après la désignation d'Albertville.

Il reste donc plus de quatre ans pour tout réaliser sur le terrain et je précise que la préoccupation de la qualité sera un élément essentiel de la préparation des Jeux.

ABG : Quelles sont pour vous les retombées

possibles des Jeux : retombées économiques, en termes d'équipements, d'emploi ?

• 1992, c'est aussi l'ouverture à l'Europe, n'est-ce pas une occasion supplémentaire rêvée pour aider la France à mieux se positionner dans l'Europe et dans le monde ?

Le Premier Ministre : Le programme de travaux très ambitieux qui sera réalisé d'ici à 1992 aura sans aucun doute des effets positifs sur la situation de l'emploi et donnera des atouts supplémentaires de développement touristique et économique à cette région.

J'ajoute que dans toute la mesure du possible les équipements seront conçus en fonction des besoins permanents à satisfaire en Savoie et non des besoins éphémères de la période olympique !

Par ailleurs, les Jeux Olympiques étant l'un des événements médiatiques les plus impor-

Indépendamment de mon amitié personnelle pour un bon nombre de nos camarades et de l'estime sans réserve que je porte à ce corps prestigieux, il me paraît que les ingénieurs des ponts ont peu de souci à se faire pour leur avenir.

tants sur le plan mondial et se déroulant au moment même des échéances européennes capitales de 1992, cette occasion exceptionnelle devra évidemment être pleinement exploitée pour mettre en valeur l'image touristique, mais aussi culturelle, technologique et industrielle de la Savoie, de la Région Rhône-Alpes et de la France.

ABG : Le sport lui-même : 1968 correspondait à une réputation jamais atteinte auparavant des skieurs et des matériels français. Cette année, les performances des skieurs français semblent nous décevoir et le matériel français paraît critiqué ; pensez-vous

que la France pourra surmonter son handicap d'ici 1992 ?

Le Premier Ministre : Les brillants résultats obtenus par le ski alpin français aux Jeux Olympiques de Grenoble, venant après ceux des championnats du monde de 1966, s'expliquent d'abord par la présence simultanée autour de Jean-Claude Killy, triple champion olympique en 1968, de skieurs et de skieuses d'exception, remarquablement dirigés par Honoré Bonnet au sein d'une fédération unie.

Depuis cette époque, cette équipe n'a pas été remplacée et notre ski alpin a décliné pour se retrouver sans aucune médaille aux derniers championnats du monde. Il est vrai qu'à cette occasion la qualité du matériel français a été critiquée.

Les fabricants Français ont parfaitement réussi dans la foulée des victoires françaises des années 60 leur percée sur le marché mondial. J'observe qu'aujourd'hui encore de nombreux skieurs étrangers utilisent du matériel français et qu'ils gagnent. Ces mêmes fabricants sont trop impliqués dans la vie des équipes de France pour ne pas mettre à leur disposition le matériel performant dont elles ont besoin. Là n'est pas le problème.

De désillusion en défaite, secoué par des querelles internes, cherchant sans se donner les moyens de le trouver, un nouveau Killy, ou une nouvelle Goitschel, le ski français a progressivement perdu la foi. A l'approche de 1992, c'est particulièrement grave. La Fédération en a pris conscience et a réagi. Une nouvelle équipe déterminée, dynamique est en place et, en plein accord avec le Secrétariat d'Etat à la Jeunesse et aux Sports, a désigné un nouveau directeur technique jeune, compétent, réaliste. Un programme d'action ambitieux et concret a été mis en place avec l'aide de l'Etat, dans une ambiance fédérale sereine pour la première fois depuis longtemps. Les jeux de Calgary arrivent trop tôt pour juger de cette action, mais seront révélateurs de la nouvelle volonté de vaincre du ski français.

Nous serons prêts à tous égards pour accueillir en 1992 les Jeux Olympiques d'hiver à Albertville et pour y tenir notre place.

“Les jeux paieront les jeux”, un slogan qui est le reflet des accords signés dans le protocole financier avec l’Etat, et qui devrait être applicable, sans événement majeur imprévu.

QUESTIONS A MICHEL BARNIER

PCM-LE PONT : Quel est le principe directeur du partage des interventions entre le Département, l’Etat, la Région et le Comité d’Organisation des Jeux : quels sont les partages de responsabilités, les sujets de négociation, et les répartitions financières ?

** Pouvez-vous décrire le montage financier des Jeux ?*

** Vous êtes-vous inspiré d’expériences antérieures : Grenoble, Los Angeles ou Calgary actuellement ?*

Je tiens à rappeler d’abord que le CIO a confié au Comité National Olympique et Sportif Français (CNOSF), à une collectivité, la ville d’Albertville, et aux sites proposés dans la candidature la lourde responsabilité d’organiser un événement qui constituera sans doute le plus grand projet se déroulant sur le sol français d’ici la fin du siècle.

Le mouvement olympique et sportif national et international (CNOSF, fédérations sportives...) va donc jouer un rôle éminent dans la préparation et le contrôle de cet événement. Expert au plan technique, il sera aussi comptable au plan de l’éthique sportive.

Par ailleurs, l’Etat, la Région Rhône-Alpes, les communes-sites et le Comité d’Organisation (COJO) ont — au total de façon relativement aisée — commencé à jouer le rôle qui est le leur : les quatre premiers en tant que collectivités publiques concernées par “l’environnement de l’événement”, le dernier comme “entreprise de l’organisation”.

L’Etat, concrétisant le caractère de “projet national” reconnu par Jacques Chirac aux Jeux Olympiques d’Albertville, a accepté de s’engager massivement dans les travaux routiers de desserte des sites, dans les équipements hospitaliers ou dans l’assainissement. Dans les ressources mêmes du COJO, la participation du budget national, au titre des équipements publics, approche les 600 millions de francs.

L’implication financière de la région Rhône-Alpes est également remarquable compte tenu des lourds programmes auxquels elle est astreinte par ailleurs. Deux secteurs absorbent son concours : les routes nationales et départementales et les équipements publics.

Le Département de la Savoie, enfin, joue un rôle-pivot dans le montage en tant qu’interlocuteur privilégié de l’Etat dans le suivi des opérations d’équipement et signataire du protocole : routes, assainissement, équipements publics et sportifs seront affectataires de crédits que le budget départemental, par le biais d’un Fonds Spécial d’Aménagement Olympique (FSAO) consacrerà à ce grand dossier au cours des quatre exercices à venir.

Les communes d’accueil des épreuves olympiques occupent aussi bien entendu une place centrale dans le dispositif puisqu’elles assumeront une partie majeure des maîtrises d’ouvrages des équipements nécessaires aux JO, puisqu’elles prendront en charge une partie de leur coût si ces équipements sont durables et puisqu’elles ont déjà engagé des programmes d’accompagnement pour que l’événement se déroule dans un cadre à sa dimension.

Le COJO, enfin, bien que constitué sous forme d’association type loi de 1901, apparaît comme le véritable constructeur des Jeux, comme une entreprise de “multi-spécialistes” devant faire de l’opération un succès sportif, populaire, commercial, un exemple de l’excellence et de la qualité “made in France”, tout en conservant un souci constant de sobriété, d’équilibre, du bon sens dans la conception et la réalisation des équipements nécessaires. A lui notamment de maximiser les recettes des droits de télévision et de commercialisation. A lui aussi de définir les types d’équipements sportifs ou de télécommunications.

Ainsi les Jeux sont-ils l’occasion de mettre en œuvre un partenariat complexe où chacun des participants joue un rôle si essen-



**Michel Barnier,
Président
du Conseil
Général
de la Savoie,
Député
de la Savoie**

tiel que l'inertie de n'importe lequel d'entre eux paralyse l'ensemble.

Un partenariat qui a nécessité, on le devine et c'est bien normal, des négociations préalables approfondies et parfois serrées ; les masses en jeu dépassent les 7 milliards de francs si l'on y inclut les programmes routiers.

Naturellement les expériences antérieures — étrangères ou françaises — ont été précisément étudiées. En particulier celles de Calgary. Aucune ne pouvait toutefois, pour des raisons diverses (ne serait-ce que pour des différences institutionnelles) être reprise à l'identique. Toutes nous ont permis d'éclairer nos orientations.

** Votre slogan "Les Jeux paieront les Jeux" pourra-t-il toujours rester applicable surtout à une époque où le dollar et les recettes envisagées diminuent ? Le contribuable ne va-t-il pas être contraint à l'opération ?*

Il faut bien comprendre cette formule comme le souhait que les dépenses liées aux épreuves elles-mêmes, — c'est-à-dire en faisant abstraction des dépenses d'équipements publics ou sportifs à caractère durable et donc conservées par les collectivités locales après 1992 — soient couvertes par les recettes issues directement de l'exploitation commerciale des dites épreuves. C'est bien ce qui se retrouve dans le protocole financier signé avec l'Etat : sans événement majeur imprévu d'intervention du contribuable ne sera que la contrepartie d'un enrichissement du patrimoine d'équipements routiers, touristiques et sportifs d'un département qui apporte chaque année un substantiel contingent de devises à notre pays et d'impôts divers (Impôt sur le revenu, TVA) au budget de l'Etat.

PCM-LE PONT : Quelles sont pour vous les retombées possibles des Jeux : retombées économiques, en termes d'équipements, d'emploi ?

** 1992, c'est aussi l'ouverture à l'Europe. Les Jeux ne sont-ils pas une occasion rêvée pour le Département et la Région pour faciliter votre insertion européenne ?*

L'Observatoire Economique des Jeux mis en place par le Conseil Général de la Savoie montre déjà "l'effet revenu" de l'injection de moyens monétaires que représentent les grands travaux. Les effets structurants des équipements — et notamment des équipe-

ments routiers — sur notre économie devront être aussi déterminants à moyen terme. Que dire de "l'effet de notoriété" que toutes les régions et collectivités locales françaises recherchent avec tant d'empressement ? L'ambition de valoriser économiquement les Jeux anime aujourd'hui toutes les forces vives de notre département. Ceci au moment où se profile l'ouverture complète des frontières intra-européennes et où la Savoie va devoir tirer partie de sa position géographique charnière... 1992 : année de toutes les opportunités !

PCM-LE PONT : La date des Jeux est fixée. Des aménagements complexes et variés doivent être en place pour le 1^{er} février 1992 sans possibilité de retard. Ces délais courts et impératifs ne risquent-ils pas de précipiter des décisions hâtives et de nuire à la qualité ?

1987 a déjà été une année de travail intense. La plupart des programmes ont été conçus ou lancés. Les dispositions financières législatives ou réglementaires formalisées — chacun sait dès maintenant ce qu'il doit faire —. Rien ne sera donc fait de façon hâtive ou bâclée. Au contraire notre ambition est d'atteindre en tous domaines la qualité maximale.

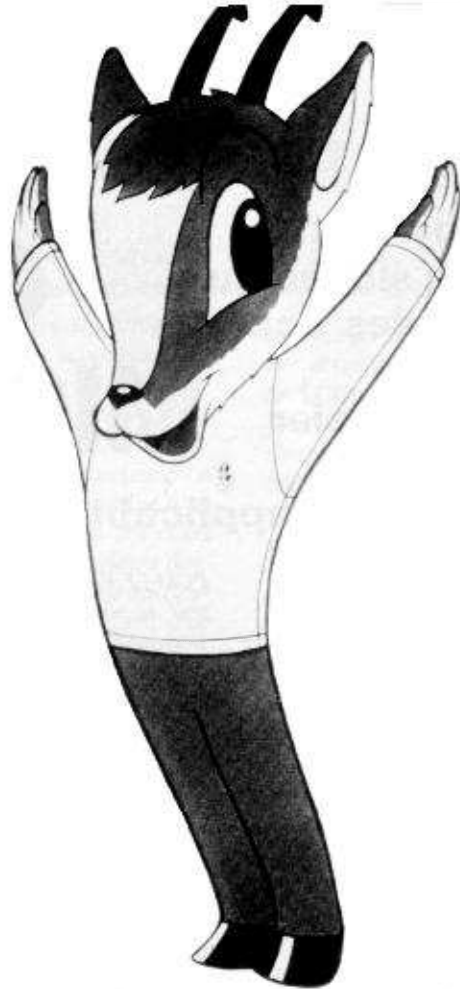
PCM-LE PONT : Le sport lui-même : 1968 correspondait à une réputation jamais

atteinte auparavant des skieurs et des matériels français. Cette année, les performances des skieurs français semblent nous décevoir et le matériel français paraît critiqué ; avez-vous des idées pour améliorer les performances de nos sportifs et du matériel français ?

Les dernières épreuves de ski ont démontré l'exceptionnelle qualité du matériel français. Les Jeux de Calgary ont également témoigné que l'Equipe de France a "retrouvé le moral" et la volonté de gagner. Tout démontre que nous pouvons et que nous devons progresser et retrouver notre place. Une seule recette, ici comme ailleurs : le travail.

PCM-LE PONT : Vous vous êtes entouré d'un certain nombre d'Ingénieurs des Ponts qui participent et contribuent à l'organisation des Jeux et nous louons votre choix. Les voyez-vous de façon plus générale dans des postes destinés à relever de tels défis ?

Les Ingénieurs des Ponts occupent en effet de nombreuses places stratégiques dans les organismes où j'assume des responsabilités. Leur goût de l'opérationnel bâti sur de robustes compétences techniques et servi par de grandes capacités d'adaptation justifie, à mes yeux, ce choix. J'apprécie les gens précis et les Ingénieurs des Ponts sont des collaborateurs précis.



Les jeux olympiques d'hiver en 1992 en Savoie, c'est la modernisation

**de l'hôtellerie, le développement
de la capacité d'hébergement et 4 000
hectares supplémentaires**

**de domaine
skiable.**

UN ESPOIR POUR LE TOURISME

La notoriété de la France en matière de sports d'hiver n'est plus à faire.

La France occupe en Europe la première place pour la surface équipée et le nombre de remontées mécaniques. Notre industrie des équipements de sports d'hiver se situe au premier rang mondial pour l'innovation technologique, nos stations accueillent déjà 700 000 touristes étrangers et, surtout, les professionnels français du tourisme de montagne ont acquis un savoir-faire et une compétence de réputation internationale.

La tenue des Jeux Olympiques d'hiver en Savoie en 1992 représente une chance extraordinaire de développement des sports d'hiver dans notre pays et une fabuleuse aventure pour le tourisme français.

Bien sûr, c'est d'abord une région qui vivra cette fabuleuse aventure. Pour le tourisme savoyard, les Jeux Olympiques signifient l'amélioration des accès routiers et ferroviaires (prolongement de l'autoroute A.43 jusqu'à Albertville et de la ligne TGV jusqu'à Bourg Saint-Maurice), la modernisation de l'hôtellerie, le développement de la capacité d'hébergement, 4 000 hectares supplémentaires de domaine skiable, des équipements sportifs créés de toutes pièces (stade de plein air à Albertville, première piste réfrigérée de France à la Plagne) et ne l'oublions surtout pas de nouveaux emplois.

Ce sera une occasion unique pour la Savoie de renouveler et diversifier ses produits touristiques, d'affirmer sa vocation à accueillir une clientèle internationale, en bref de multiplier ses efforts d'innovation, de qualité et de diversification.

Les Jeux Olympiques permettront aussi de donner une nouvelle image du sport et du tourisme. L'image d'une Savoie olympique permettra, en effet, de regrouper toutes les réalités locales, de mieux associer sports et nouvelles technologies, de relier le tourisme, les sports, les loisirs, le travail, la culture, les métiers, la modernité.

Cette adhésion du tourisme à l'ensemble des autres activités humaines me paraît essentielle. En effet, la qualité d'une station touristique ne se limite pas à l'aménagement ou aux équipements. Il y a aussi l'animation, la qualité de l'accueil, le dynamisme de l'économie, les traditions, le souci de l'avenir. Les Jeux Olympiques permettront cette synergie entre le développement touristique d'une région et son renouveau industriel.

Mais pour le tourisme français, l'enjeu véritable des Jeux Olympiques est de susciter, au-delà des retombées économiques et de la valorisation de l'événement, un "effet d'image" durable.

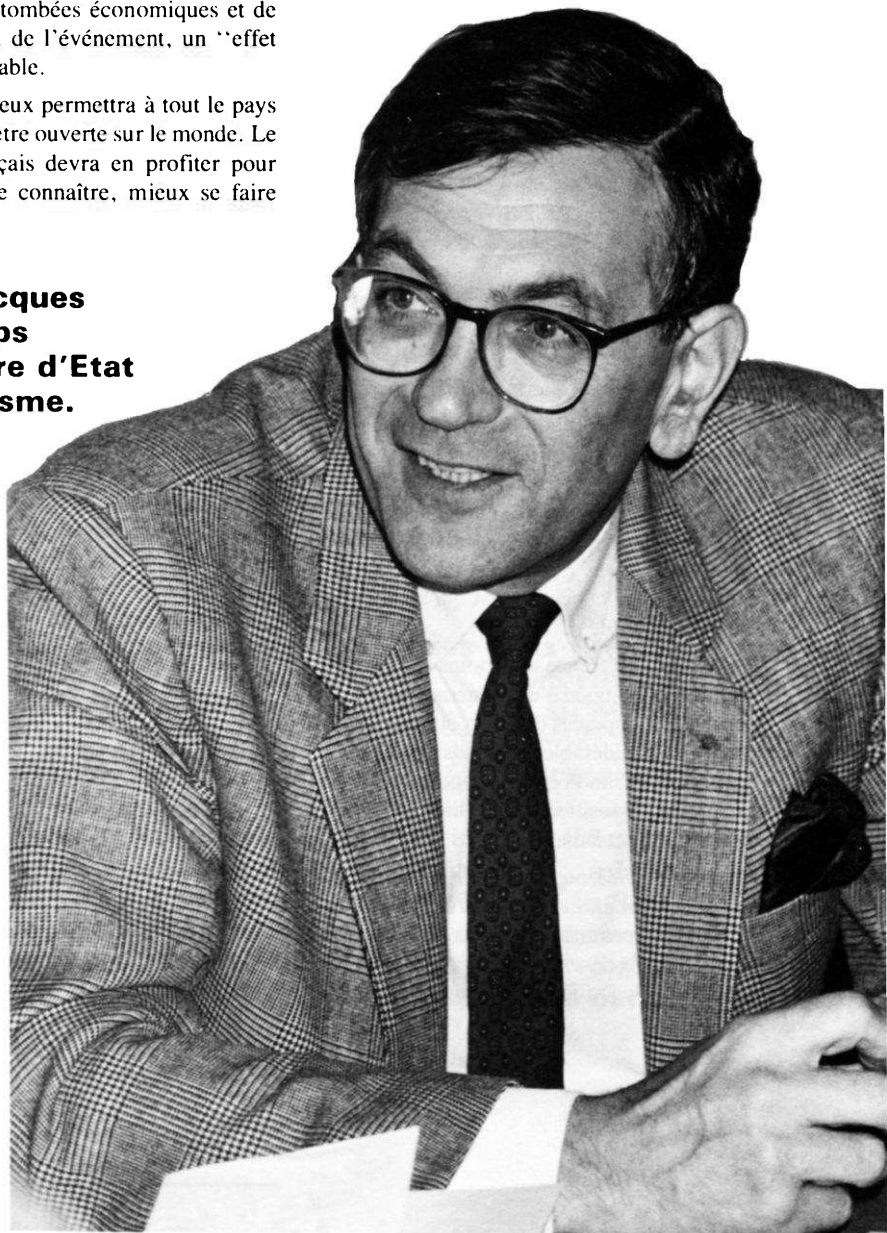
La tenue des jeux permettra à tout le pays d'être une fenêtre ouverte sur le monde. Le tourisme français devra en profiter pour mieux se faire connaître, mieux se faire

apprécier et affirmer avec éclat sa capacité à recevoir des sportifs venus du monde entier.

Je fais confiance aux Savoyards, qui ont montré qu'ils savent relever les défis, pour réussir l'organisation de ces jeux, les transformer en succès économique mais surtout pour en faire le plus bel instrument de promotion du tourisme français que l'on puisse imaginer.

**Jean-Jacques
Descamps
Secrétaire d'Etat
au Tourisme.**

Patrice Bouvier



La préparation et le déroulement des Jeux Olympiques d'Hiver 1992 vont mobiliser de nombreux intervenants publics et privés.

L'Etat sera l'un de ceux-ci et, en son sein, le Ministère de l'Équipement, du Logement, de l'Aménagement du Territoire et des Transports sera particulièrement concerné.

AVANT, PENDANT ET APRES LES JEUX OLYMPIQUES

L'article qui suit fait le point des problèmes qui relèvent de la compétence du MELATT, seul ou en association avec d'autres partenaires, avant, pendant et après les Jeux.

"Grenoble 1968", "Albertville et la Savoie 1992" : il aura donc fallu 24 ans pour que les Jeux Olympiques d'Hiver retrouvent la France. Certes, moins de 100 km séparent Grenoble d'Albertville, mais l'organisation et le déroulement des Jeux de 1992 seront profondément différents de ceux des Jeux de 1968.

Première différence évidente : le nombre des sites retenus pour les épreuves. Bien sûr, celles-ci seront plus nombreuses en 1992 qu'en 1968, surtout si l'on y inclut les sports de démonstration, mais c'est tout à fait volontairement que l'option de la dispersion des sites a été prise en Savoie, à l'opposé de la concentration qui avait prévalu à Grenoble.

Deuxième différence non moins évidente : l'impact médiatique d'un événement comme les Jeux Olympiques d'Hiver, augmente de manière considérable en 24 ans. Parallèlement, les technologies qui peuvent être mises à la disposition des médias, évoluent de façon spectaculaire.

Troisième différence moins évidente au premier abord, mais qui n'est pas la moindre : le contexte institutionnel est profondément modifié par la décentralisation, qui aura dix ans en 1992. Du fait de l'option qui a été

prise de ne pas faire du Comité d'Organisation des Jeux Olympiques un maître d'ouvrage, l'effet combiné de la dispersion des sites et la décentralisation, se traduit par l'intervention d'un plus grand nombre de maîtres d'ouvrages, tant au niveau de la préparation que du déroulement des Jeux. L'Etat est l'un de ces maîtres d'ouvrages et, en son sein, le Ministère de l'Équipement, du Logement, de l'Aménagement du Territoire et des Transports ne peut manquer d'être impliqué dans tous ses domaines de compétence. C'est pourquoi, il a été décidé de mettre en place au MELATT, une Mission des Jeux Olympiques d'Hiver 1992, chargée d'assurer l'information et la coordination de ses différentes directions et services concernés ainsi que les relations avec tous les autres partenaires au niveau national et au niveau local.

Avant les Jeux

A ce stade, pour entrer dans le concret, il est indispensable de donner, à grands traits, quelques indications sur les problèmes dans lesquels le MELATT est partie prenante, seul ou en association avec d'autres partenaires.

On pense évidemment, en premier lieu, aux

infrastructures de transports. Dans le domaine ferroviaire, les choses sont simples : l'électrification de la voie ferrée remontant la Tarentaise jusqu'à Bourg-Saint-Maurice sera achevée fin 1988, permettant l'arrivée du TGV et la mise en place d'un Réseau Express Olympique pour la desserte locale pendant les Jeux. Dans le domaine aérien, sont en projet des augmentations de capacité des aéroports de Chambéry et d'Albertville, et peut-être de certains altiports, ainsi que la création éventuelle d'héliports. Le plus spectaculaire sera évidemment constitué par les travaux routiers et autoroutiers. Les Jeux Olympiques vont être l'occasion d'une accélération sensible dans ce secteur, étant noté que les difficultés de circulation que connaît la Savoie, en période hivernale notamment, n'auraient plus permis de différer très longtemps certains investissements même en l'absence des Jeux Olympiques. En particulier, des travaux notables cofinancés avec le Département avaient déjà été entrepris sur la RN 90 entre Albertville et Moûtiers, avant même la décision d'attribution des Jeux de la Savoie.

L'effort sera poursuivi, amplifié et complété par le prolongement de l'autoroute A 43

Réussir "l'après-jeux" est une nécessité

jusqu'à Albertville confié à la Société des Autoroutes Rhône-Alpes, le doublement complet de la RN 90 jusqu'à Moûtiers*, des aménagements sur cette route en amont, ainsi qu'un important programme d'amélioration des chemins départementaux desservant les sites des épreuves, décidé par le département de la Savoie. Tous ces travaux doivent être menés avec le souci de la préservation du paysage et de l'environnement. Un protocole a été passé entre l'Etat et le département pour la valorisation du paysage et de l'environnement en Savoie. Par ailleurs, ces deux partenaires se sont associés pour que soit recruté par la DDE un paysagiste qui travaillera spécialement sur l'insertion des routes et autoroutes dans leur environnement. Mais les infrastructures de transports ne sont pas le seul problème, auquel nous sommes confrontés. En ce qui concerne le logement, il faudra vraisemblablement faire face à des besoins accrus que ce soit à titre temporaire pendant la période de préparation des Jeux ou à titre définitif en liaison avec le développement de l'activité économique engendrée par les Jeux. Plus largement, se posent des questions difficiles de maîtrise de l'urbanisation : les Jeux Olympiques vont certainement se traduire par une forte poussée de la demande, notamment d'installations touristiques dans un département déjà fortement équipé. N'oublions pas non plus qu'un certain nombre d'équipements publics importants vont être réalisés à cette occasion notamment dans le domaine des équipements sportifs et que la recherche de la qualité architecturale de ces réalisations devra évidemment être prépondérante.

Pendant les Jeux

La dispersion des sites des épreuves va imposer la mise en place de systèmes sophistiqués de gestion des transports. Le problème le plus délicat se situera sur les routes qui recueilleront non seulement les trajets effectués entièrement en automobile ou en car, mais également les transports terminaux des trajets effectués d'abord par voie aérienne et par voie ferroviaire.

Il faudra prévoir l'organisation de parkings avant les sites des épreuves, auxquels les spectateurs ne pourront pas accéder en voiture individuelle, tout en maintenant la circulation pour les touristes qui seront en vacances au moment des Jeux. C'est dire que les techniques de l'exploitation routière

et de l'information routière seront largement mises à contribution. Les moyens matériels et technologiques qui seront nécessaires, pourront d'ailleurs, sans doute être communs, pour une partie, avec ceux qui seront utilisés pour la transmission des informations de tous ordres aux médias et au public.

Outre bien évidemment les informations proprement sportives, les prévisions météorologiques seront un élément essentiel des diffusions à assurer. Il ne faut pas oublier même si c'est une lapalissade, que tout ceci se déroulera en période hivernale et que des prévisions météorologiques, aussi fiables que possible, seront indispensables pour assurer dans de bonnes conditions la couverture télévisuelle des épreuves, la sécurité des spectateurs et des concurrents, les transports aériens, le maintien de la viabilité des routes. Les prévisions ne suffiront évidemment pas et il faudra mettre en place des moyens de navigation aérienne adaptés aux conditions hivernales, protéger les routes, autant que faire se pourra, contre certains risques naturels (chutes de pierres, coulées de boue, ...) et disposer de moyens de déneigement particulièrement performants.

Après les Jeux

Il n'est certainement pas trop tôt pour se préoccuper des retombées possibles des Jeux, au niveau de la Savoie, de la Région Rhône-Alpes et de la France. Certes les équipements d'infrastructures et de superstructures qui vont être réalisés, constitueront un premier acquit en termes d'aménagement du territoire. Il en sera de même pour tous les progrès qui seront faits, à cette occasion, en matière de formation aux métiers du tourisme et de qualité de l'hôtellerie et de l'hébergement. La notoriété exceptionnelle dont va bénéficier la Savoie devra être l'occasion de valoriser des produits locaux et, plus largement, de profiter de l'effet de "vitrine" des Jeux pour mettre en valeur les technologies performantes utilisées (couverture météorologique, navigation aérienne en montagne, gestion

de la circulation routière, techniques innovantes dans le domaine du logement...). Dans ces domaines, les retombées économiques pourront dépasser largement le cadre de la Savoie, les hasards du calendrier voulant que 1992 soit également l'année du marché unique européen. Il faudra certainement encore du temps avant de prendre la pleine mesure de toutes les opportunités que va nous ouvrir ce changement d'échelle économique, ainsi que des contraintes qui en résulteront. Mais la rencontre des Jeux Olympiques et de cette grande évolution constitue, à l'évidence, une motivation supplémentaire pour que l'"Après-Jeux" soit aussi réussi que les Jeux eux-mêmes. Pour cela, le maître-mot, à tous les niveaux, sera celui de la qualité des hommes et des moyens techniques pour que les Jeux Olympiques de 1992 soient une opération exemplaire sous tous leurs aspects.

* Avec le concours financier de la Région, du Département, des Communes supports de stations de sports d'hiver et des exploitants de remontées mécaniques.



**Claude Hossard
(X-60) ; ENPC-65)
est ingénieur en chef
des Ponts
et Chaussées
et actuellement
responsable
de la Mission
des Jeux Olympiques
d'Hiver 1992
au MELATT.
Il a été
successivement
en poste au LCPC,
au Service Spécial Temporaire de l'Autoroute
Paris-Lyon, à Scetauroute, à la SCET, à la Datar,
et enfin à la Direction de la Sécurité
et de la Circulation Routières comme Adjoint
au Directeur avant de se voir confier
ses responsabilités actuelles.**

L'organisation des Jeux en Savoie, c'est, sans aucun doute, la nécessité de réaliser des équipements nouveaux : patinoires, pistes de bobsleigh

LA SAVOIE A LA CONQUÊTE DU MONT OLYMPE !

**inhabituelle
plus de 3
et intéressante
de spectateurs,
quel progrès
touristique
la Savoie**

Organiser les Jeux, un incontestable challenge aux yeux de tous dans lequel la Savoie et les Savoyards se lancent avec ambition et la volonté de réaliser un événement d'exception.

Cinq années de préparation pour quinze jours de fête ! Une échéance inéluctable : le 1^{er} février 1992.

Au-delà des symboles et des évocations un peu mythiques qui entourent les Jeux Olympiques, quels sont les paramètres techniques qui doivent être pris en compte par l'organisation pour que tout soit prêt et fonctionne le jour J ?

Les jeux : une manifestation de très grande envergure

Un ensemble d'équipements et d'infrastructures techniques et sportives d'abord. Des moyens logistiques considérables (transport, hébergement, sécurité, médical, matériel) pour que les onze Championnats du Monde que constituent les épreuves sportives des Jeux Olympiques d'hiver puissent se dérouler simultanément. Autour des 1 500 concurrents qui, suivant le concept du Baron Pierre de Coubertin, rechercheront plus la qualité de leur combat que le triomphe, c'est plus de 30 000 personnes qui composeront la famille olympique que devra gérer le Comité d'Organisation des Jeux Olympiques (COJO). Parmi eux, 6 000 journalistes qui façonneront aux yeux du monde entier et devant plus de 2 milliards de spectateurs l'image des XVI^{es} Jeux Olympiques et, à travers eux, celle de la Savoie, de la région Rhône-Alpes et de la France tout entière. Pour eux, une infrastructure complexe de télécommunications est nécessaire et un important centre international de radio-télévision et de presse écrite de plus de 25 000 m² de surface de planchers sera réalisé à Moutiers.

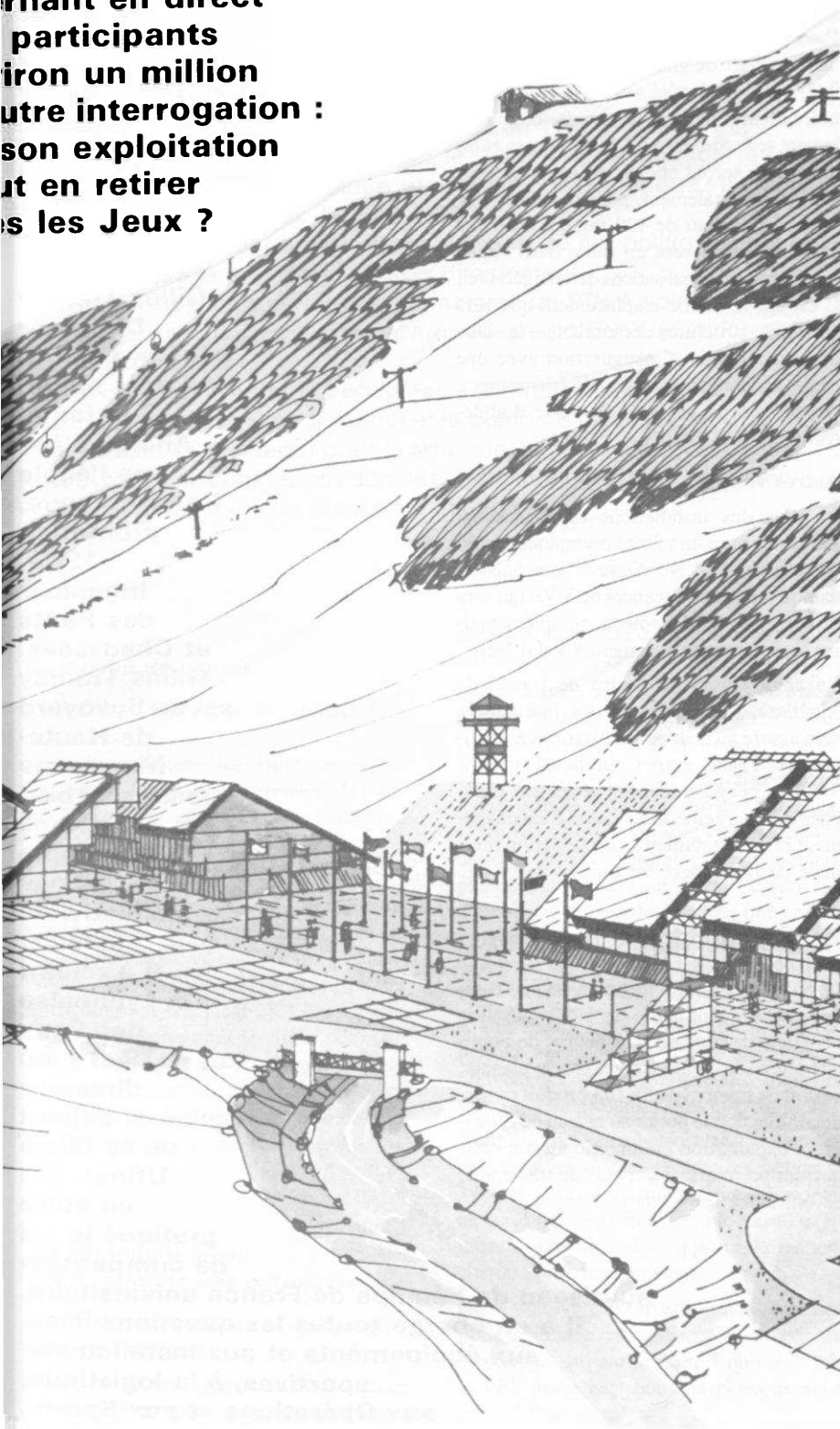
Autour de cette famille olympique étroitement impliquée dans le fonctionnement



et de luge, tremplins, village olympique, centre de presse, réseau de télécommunications, qui devront après 1992 s'insérer dans le tissu

E local. C'est aussi le devoir impératif de bien gérer pendant leur durée une manifestation de taille

nant en direct
participants
iron un million
autre interrogation :
son exploitation
nt en retirer
s les Jeux ?



même des jeux, c'est environ un million de spectateurs qui devront pouvoir accéder aux différentes épreuves.

1992 bien sûr, mais nous visons au-delà

Dans le secteur des équipements sportifs, de l'hébergement, du plan de transports... on n'en est évidemment qu'aux études. Les options fondamentales, l'esprit ont été définis. Mais les décisions pratiques, les choix architecturaux par exemple, demandent encore quelque temps de réflexion.

La conception des installations prendra en compte le souci de ne pas laisser, après les Jeux, des friches sportives. Il nous paraît nécessaire que ces équipements aient leur utilité ultérieurement. Cela implique une étroite collaboration avec les Municipalités pour une intégration judicieuse dans leurs programmes de développement.

Pour le *village olympique*, par exemple, nous ne construirons pas un village. Nous réhabiliterons l'hôtellerie de la station thermique de Brides-les-Bains. En accord avec le Maire et les propriétaires des 22 hôtels existants auxquels nous proposerons un contrat de réservation pour la durée des Jeux, nous adapterons cette station au tourisme hivernal.

Brides-les-Bains sera dotée d'équipements collectifs nouveaux, d'une remontée mécanique la reliant au domaine des Trois Vallées. Mais nous demandons aux hôteliers de s'engager à moderniser leurs établissements, notamment dans le domaine thermique. Nous leur procurerons l'assistance technique ainsi que les services d'un pool bancaire. L'objectif général est de créer un contexte propice à l'exploitation hivernale de la station.

Le *centre de presse* implanté à Moûtiers, ville qui est le point nodal des communications, sera construit sur des bases un peu particulières. Le site sera celui de l'ancienne usine Péchiney dont il sera peut-être possible de réutiliser certaines infrastructures, canalisations, etc. Il y aura de 20 000 à 25 000 m² de bureaux et salles de travail. Dans l'étude de cette réalisation, nous avons également le souci de la récupération d'une partie des volumes pour d'autres usages après les Jeux.

Nous étudions nos installations techniques, notamment les problèmes de transferts de

Les Jeux doivent être utilisés comme un outil puissant d'aménagement du territoire

signaux, avec les Services des Télécommunications. Mais nous nous en tiendrons à des solutions ayant déjà fait leurs preuves. Nous ne pouvons pas nous permettre de prendre de risques. Les Jeux ont besoin d'une fiabilité à 100 % dans tous les domaines dès le premier jour. Ici, on ne peut pas innover.

Les pistes de Val d'Isère, Méribel et les Menuires-Val Thorens

Massif de très haute tradition sportive, la Tarentaise a relativement peu d'efforts à accomplir pour accueillir les compétitions de ski alpin olympique.

A Tignes, pour le ski artistique, et aux Arcs, pour le ski de vitesse, les pistes existent déjà.

Les Saisies : double stade pour fond et biathlon

Aux Saisies pour le ski de fond, on innovera avec l'aménagement d'un stade sur lequel les concurrents passeront plusieurs fois. Ce qui implique que les épreuves soient tracées sur des boucles en "pétales" relativement courtes. Ce dispositif très médiatique sera adopté aussi pour le biathlon.

Courchevel : les tremplins

Pour les autres disciplines, les investissements seront forcément plus importants. A Courchevel, les tremplins de saut (90 m, 70 m) seront construits au Praz de Saint-Bon, avec un souci primordial d'intégration dans l'environnement.

Bob et luge à la Plagne

A la Plagne, la piste commune au bob et à la luge sera construite à la Roche, site propice au maintien des indispensables très basses températures.

La glace : Albertville, Méribel, Courchevel, Pralognan

Courchevel pour les entraînements, et Méribel pour les compétitions, auront chacune leur patinoire de hockey.

A Courchevel, un projet de rénovation est en cours pour substituer à la patinoire existante un vaste complexe sportif et culturel.

A Méribel, une patinoire de grande capacité sera réalisée sur le site de la Chaudanne au voisinage des arrivées du ski alpin.

A Pralognan, une patinoire complétant le stade nautique récemment mis en service permettra d'accueillir le curling.

A Albertville, les installations nécessaires seront construites dans le quartier du Sauvay qui deviendra le centre sportif des Jeux. Pour le patinage artistique est prévue une halle de glace de grande capacité d'accueil : 9 000 places. A côté se trouvera une patinoire d'entraînement. L'une des deux seulement sera conservée. Les structures et les matériaux seront choisis en conséquence. Au Sauvay également, pour le patinage de vitesse, l'anneau de 400 m sera aménagé en plein air. Il sera en sable dans lequel reposeront les canalisations de réfrigération. C'est sur le même emplacement que sera édifié, en structures démontables, le stade de la cérémonie d'inauguration avec une capacité de 30 000 places. Ultérieurement, ce site sera transformé en stade d'athlétisme.

Autres villages...

En plus des installations de Brides-les-Bains, il y aura un village olympique secondaire pour les "Nordiques" aux Saisies, dans le village de vacances de VVF qui sera rénové. Des hébergements complémentaires seront prévus également à Val d'Isère.

En complément du centre de travail de Mouïtiers, l'hébergement des journalistes sera assuré au sein des réalisations nouvelles de la Tagna, entre Courchevel et Méribel. Il sera également fait appel aux capacités d'hébergements en cours d'aménagement et de réhabilitation de la station thermale de la Lechère-les-Bains.

La Savoie après les Jeux

La Savoie, dotée d'infrastructures et d'équipements d'avant-garde en 1992, qui aura bénéficié de plus de cent heures de publicité télévisée diffusée sur toute la planète, se doit de mieux vendre son produit touristique. Elle doit le porter au niveau de la qualité d'exploitation qu'ambitionnaient ceux qui, les premiers, il y a plus de trente ans, en ont lancé les germes.



Gilles Tremey
Directeur
général-adjoint.
44 ans, marié,
3 enfants.
Ancien élève
de l'école
Polytechnique,
promotion
1963.
Ingénieur
des Ponts
et Chaussées.
Gilles Tremey
est un Savoyard
de Haute-
Maurienne
connaissant bien
les problèmes
de la montagne
et des
collectivités
locales.
Il a rejoint
la Lyonnaise
des Eaux
en 1979 et a été
directeur
général adjoint
de sa filiale
Ufiner. Il a
en outre
pratiqué le ski
de compétition
au niveau de l'équipe de France universitaire.
Il a en charge toutes les questions liées
aux équipements et aux installations
sportives, à la logistique,
aux Opérations et aux Sports.

“C'est en fond spécial que la tâche sera la plus ardue”

QUATRE ANS POUR REUSSIR

Je suis chargé de définir la politique sportive de toutes les disciplines olympiques du ski jusqu'en 1992. Cela comprend le ski alpin, le ski de fond, le biathlon, le saut et le combiné nordique, et peut-être le ski artistique s'il est inscrit au programme des Jeux de 1992.

Je parlerai dans cet article essentiellement de ma politique pour le ski alpin que je prends en charge directement.

Pour les disciplines nordiques, j'ai nommé un DTN Adjoint, M. Pierre Porte, qui doit me proposer avant mars 88 une politique novatrice pour la période 88-92.

Nous avons déjà engagé 2 entraîneurs de stature internationale : Aloïs Lipburger (Autriche) pour le saut et le combiné nordique, et Odd Birger Skildheim (Norvège) pour le ski de fond.

Nous avons de bons espoirs dans les disciplines nordiques, notamment en saut et combiné, et aussi en biathlon.

Le bilan de départ

Au plan des statistiques, les chiffres sont inquiétants :

Si on comptabilise les Hommes et les Dames classés dans les 30 premiers de l'une des 4 disciplines alpines (score maximum 240), la France en compte 13, soit environ 5 % contre 60 à l'Autriche et 40 à la Suisse.

Dans la perspective de 1992, les éléments âgés de moins de 22 ans classés dans les 30 premiers sont au nombre de 1 : Jean-François Rey en descente. En revanche, les Autrichiens en comptent 28 ! C'est particulièrement grave chez les filles pour lesquelles l'âge de 22 ans correspond souvent à l'apogée d'une carrière : aucune Française de moins de 22 ans n'est classée dans les 30 premières d'une discipline !

Manager le ski comme une entreprise

La motivation des skieurs et de l'encadrement est insuffisante.

Il faut obtenir un engagement maximum en responsabilisant davantage les entraîneurs,

et en les intéressant directement aux résultats des skieurs qui leur sont confiés.

Je suis certain que les techniques de management utilisées dans les entreprises peuvent être transposées au sport avec succès.

Je souhaite décentraliser l'entraînement en tenant compte des particularités régionales, et choisir pour les Equipes Nationales une taille de groupe d'entraînement nettement plus réduite : 4 à 5 coureurs et 1 entraîneur avec une autonomie budgétaire, une grande souplesse dans l'organisation, et un contrat d'objectif concernant chaque individu mais aussi l'ensemble du Groupe.

Je suis certain qu'il faut assurer pendant la période 88-92 une continuité dans l'encadrement car les changements d'entraîneurs sont souvent préjudiciables aux coureurs.

Nous allons faire un effort très soutenu en direction des skieurs et skieuses nés entre 1966 et 1972, avec une politique à moyen terme (1992) qui privilégiera le travail technique et physique par rapport à la recherche de résultats immédiats.

Nous sommes très ouverts et nous sommes prêts à donner leur chance à des skieurs et skieuses qui auraient été "oubliés" par la FFS jusqu'ici : nous ne pouvons nous passer d'aucun talent !

Jean-Pierre Puthod
34 ans, Marié, 2 filles
de 3 ans et 1 an
Diplômé HEC (75)
Chef d'entreprise
de 77 à 87
Carrière ski :
Médaille d'argent
en descente
à l'Universiade
de Lake Placid (72)
Médaille de bronze
en slalom géant
à l'Universiade
de Livigno (76)
Vainqueur de la
Coupe de France
de descente en 73
Membre de l'Equipe
Nationale de ski
alpin en 76
Nommé Directeur
Technique National
du Ski fin juin 87,
chargé de toutes
les disciplines
olympiques.

Il faut mobiliser les fabricants Français pour mettre au point un matériel donnant un avantage à nos équipes.

A titre d'exemple, nous donnons sa chance cette année à un jeune skieur savoyard de 18 ans élève en classe préparatoire à l'INSA Lyon : il nous semble très doué mais avait privilégié ses études par rapport au sport. Avec un programme sur mesure au plan universitaire comme au plan ski, ce garçon part pour la course aux médailles. Nous l'aiderons et cette expérience originale mais coûteuse est financée par un sponsor très motivé en la personne de Daniel Cathiard, PDG de Genty et de Go-Sport, et ancien membre de l'Equipe de France de Ski.

Préparation psychologique : tout reste à faire !

« La préparation psychologique a été négligée ces dernières années alors qu'à mon sens c'est une composante essentielle du succès au top-niveau. Dans la plupart des sports nécessitant une grande concentration et dans de nombreuses équipes de ski étrangères, diverses techniques de conditionnement et de préparation psychologique, dont la sophrologie sont utilisées.

En 1966-68 presque tous les coureurs de la grande équipe de France pratiquaient le yoga et Jean-Claude Killy en faisait 45 minutes par jour toute l'année.

En plus de ces techniques de préparation individuelle, l'entraîneur doit jouer un rôle de manager pour développer la motivation des skieurs et les aider à se surpasser. »

Préparer la reconversion des champions

« J'avoue qu'à la question : « votre fils de 15 ans est très doué en ski, voulez-vous le confier à la FFS pour qu'il tente une carrière de champion » ? je répondrais aujourd'hui non sans hésiter. Les seules solutions que nous ayons à proposer sont le système ski-études traditionnel ou le lycée d'été d'Albertville.

L'obtention du baccalauréat est-elle aujourd'hui une garantie sérieuse de réussite pour l'avenir ? Il faut sans doute améliorer le fonctionnement des ski-études mais aussi imaginer des solutions nouvelles. Pour les jeunes skieurs et skieuses, qui ont le potentiel de monter sur les podiums d'Albertville, il faut étudier un plan de carrière individualisé et les aider à se consacrer très vite à 100 % au ski sans arrières pensées.

Halte à la fonctionnarisation

« Pour obtenir un engagement total de la

part des coureurs, il faut au moins respecter deux principes qui ne me semblent pas être appliqués : cerner des objectifs clairs avec des règles de jeu précises et créer un système d'intéressement aux résultats qui incite à se dépasser. Rien de tel qu'une bonne carotte allée à un brin d'insécurité pour motiver les gens.

« Au lieu de cela, notre système de manque à gagner associé à la rémunération de nombreux coureurs par des contrats douane ou armée les sécurise, laissant par ailleurs d'autres coureurs complètement démunis et tend vers une certaine fonctionnarisation.

« Si je souhaite garantir un minimum vital à chaque coureur de nos équipes, je pense en revanche que l'essentiel de ses revenus doit venir des primes acquises en fonction des résultats. J'ai beaucoup entendu parler de saturation, de démotivation. Il faut remettre les pendules à l'heure, car cette saturation est surtout le fait d'une autolimitation et du manque de conscience de la réalité : nos skieurs sont des professionnels et ils doivent travailler et se comporter comme tels.

« Ainsi, la préparation physique devrait être faite tout au long de l'année à 80 % tout seul à partir de plans d'entraînement individualisés. Au lieu de cela, certains coureurs s'entraînent surtout en stage et considèrent que c'est suffisant.

« Il est impensable de percer au plus haut niveau sans une somme considérable de travail et de sacrifices, et cela dans tous les domaines d'activité ; Lendl travaille six heures par jour toute l'année, un pianiste qui veut être virtuose exécute quotidiennement des gammes pendant huit heures, un cadre dynamique qui espère devenir un jour un grand manager travaille en moyenne 70 heures par semaine. »

La chasse aux surdoués

Pour le long terme (après 1992), mon but est d'élargir la base de recrutement, avec notamment l'utilisation du formidable réservoir constitué par les villes proches des stations de ski et de détecter les nombreux surdoués qui passent actuellement au travers de mailles du système fédéral.

Ce sang neuf permettra de relancer les clubs de ski de montagne, qui disposent d'un formidable outil d'entraînement, mais qui manquent souvent de jeunes suffisamment motivés.

Je suis pour une politique davantage élitiste au niveau national, se basant sur des critères de sélection plus élevés, complétée par une régionalisation renforcée de l'entraînement préservant les futures valeurs dans un environnement local mieux adapté. Je compte aussi m'appuyer sur les résultats de la médecine du sport, essayer d'adapter ce qui a été fait par d'autres : Fédération Yougoslave de Ski, Fédération Française de Tennis, etc... et utiliser des relais comme le Syndicat National des Moniteurs et le sport scolaire.

A trois mois des JO de Calgary..

Le court terme, c'est Calgary dans 3 mois : malgré les statistiques défavorables citées plus haut, j'espère que la saison prochaine marquera une amélioration.

Je suis arrivé trop tard pour engager une restructuration et la mise en place de la politique sportive 88-92 se fera fin mars 88. Il n'y a donc pas de changements spectaculaires pour cette année olympique qui marquera une transition. Néanmoins, l'état d'esprit et l'ambiance se sont améliorés.

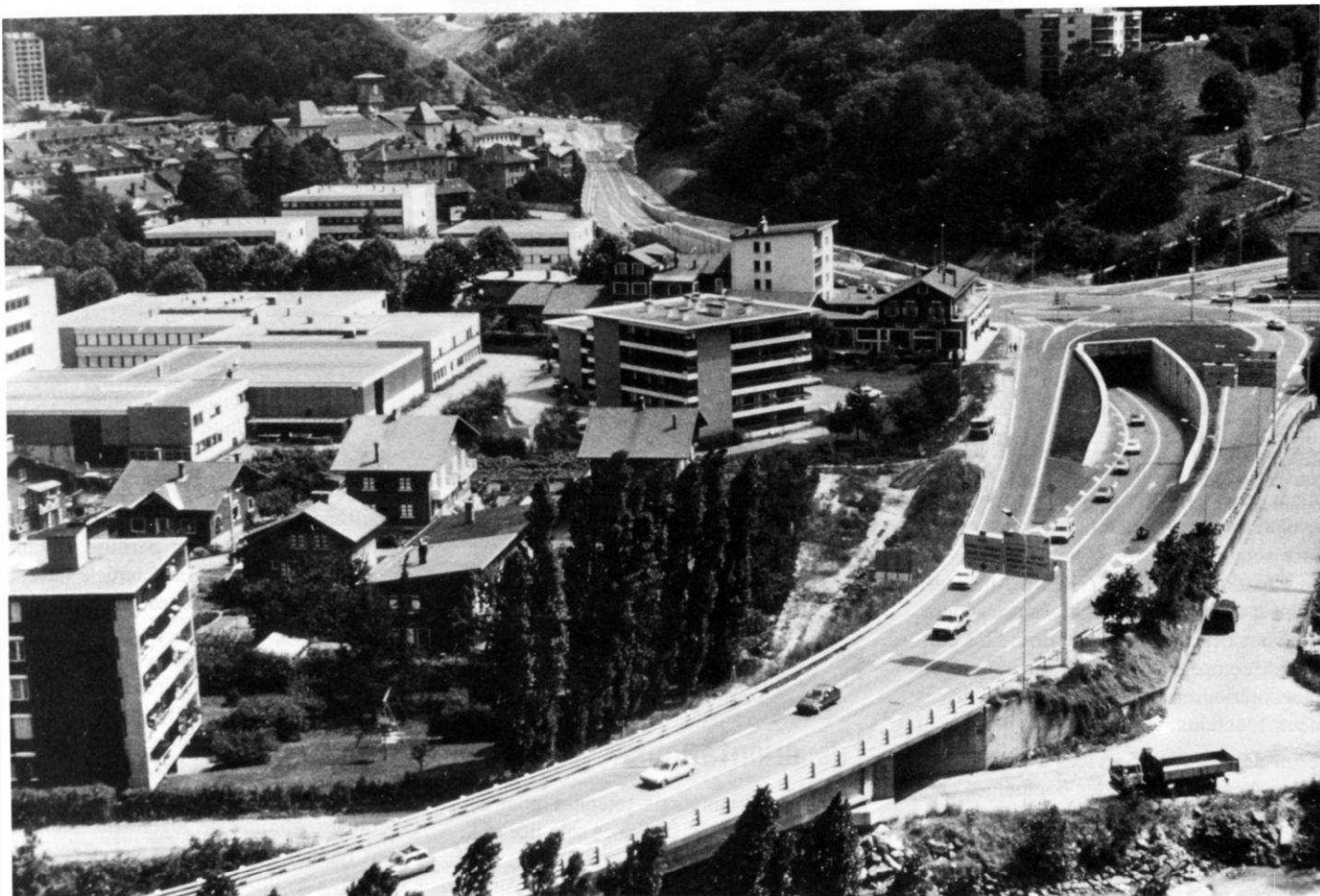
« L'équipe féminine me semble avoir les chances les plus solides d'obtenir des médailles : Catherine Quittet et Carole Merle en géant et super G, les sœurs Mogore-Tlalka et Christelle Guignard en slalom. A noter également le retour en forme d'Hélène Barbier et les progrès de Florence Masnada et de Patricia Chauvet qui se rapprochent des meilleures.

« J'ai noté une très bonne ambiance et une saine émulation dans ce groupe qui laisse bien augurer de l'avenir lorsqu'on connaît l'importance de l'aspect psychologique.

« Les garçons devront miser sur les valeurs sûres : Didier Bouvet et Daniel Mougel en slalom qui pourraient être épaulés par Jean-Luc Crétier qui a prouvé sa valeur en Coupe d'Europe la saison dernière. En géant, outre, Christian Gaidet qui peut intégrer la 1^{re} série, Franck Piccard évolue dans un groupe de skieurs polyvalents sur mesure et affiche une forme exceptionnelle ainsi qu'en super G. En descente, malgré un accident en juillet, Luc Alphand devrait confirmer les espoirs placés en lui, notamment à Calgary où il a été brillant à l'entraînement l'an dernier.

« De jeunes skieurs talonnent les meilleurs à l'entraînement : Anselme, Schmidt et Feutrier. »

LA DDE 73 FACE A L'ENJEU DES JEUX



Multiplier par 5 en deux ans les investissements sur Routes Nationales, par 1,5 en une seule année le nombre de dossiers de permis de construire traités, pour ne citer que deux indicateurs particulièrement caractéristiques, voilà qui demande de la part d'une Direction Départementale de l'Équipement une très forte capacité d'évolution ! Et, bien entendu, avec une volonté affichée d'améliorer aussi tous les aspects qualitatifs de ses interventions, afin de se montrer à la hauteur du slogan "Jeux Olympiques 1992 — Vitrine de la Savoie et de la France". L'article ci-dessous décrit les grandes lignes de l'organisation de la nouvelle DDE 73, puis ses objectifs quantitatifs et qualitatifs pour les cinq années qui nous séparent des Jeux Olympiques 1992.



**Georges Saury (67),
45 ans,
Ingénieur
en Chef des Ponts et Chaussées,
DDE de Savoie depuis septembre 1987.
A occupé précédemment les postes
d'Adjoint au DDE de Haute-Savoie,
puis DDE de la Guadeloupe**

La nouvelle organisation

Lorsque, le 17 octobre 1986, la Savoie accueillit, dans l'euphorie, la décision du Comité International Olympique d'attribuer les XVI^e Jeux Olympiques d'hiver à Albertville et à la Savoie, la DDE 73 avait déjà largement engagé un processus de réorganisation, afin de s'adapter aux importantes évolutions du contexte dans lequel elle évolue, et notamment aux incidences des textes relatifs à la décentralisation.

Après une étude de diagnostic interne et une étude d'image externe déposées en juin 1986 par un bureau de conseil en organisation, un Comité de Pilotage regroupant les différentes composantes de la DDE avait élaboré un "projet pour la DDE" qui fut soumis à une intense concertation pendant les premiers mois de 1987.

Ce travail a débouché sur une organisation nouvelle, approuvée par le Ministre de l'Équipement le 26 juin 1987, et dont la mise en place est à peu près terminée.

Transparence et simplicité de fonctionnement pourraient être les maîtres-mots. Les évolutions des plus significatives de la structure sont en effet :

- Création de deux Services d'Aménagement et d'Urbanisme à compétence géographique : cette structure supprime les conflits de compétence ou les ambiguïtés résultant antérieurement de la séparation de ces deux fonctions.

L'un de ces deux Services a compétence notamment sur toutes les communes concernées par l'organisation d'épreuves olympiques.

- Un Service de l'Habitat regroupe les fonctions Techniques et Financement de la Construction, ADS et Conseil Juridique, Constructions Publiques.

- Afin de faire face à l'enjeu n° 1 que constitue le désenclavement routier de la Savoie avant 1992, la fonction de maîtrise d'œuvre sur Routes Nationales est répartie entre deux Services de Grands Travaux, regroupant chacun trois cellules Etudes et Travaux Neufs.

- Toutes les fonctions à transférer au Département, dans le cadre d'une Convention en cours d'approbation, ont été regroupées au sein d'un Service des Routes Départementales.

- En parallèle, toutes les actions de gestion relevant de l'Etat sont désormais regroupées au sein d'un Service des Infrastructures et de l'Environnement.



Gorges de Ponserand (percement d'un tunnel).

- L'ensemble de ces structures fonctionnelles continuera de s'appuyer sur une implantation territoriale forte, constituée de 18 Subdivisions, dont la modernisation se poursuit, tant en bureaucratie, qu'en matériel d'exploitation.

Les orientations

Parmi les orientations retenues pour les actions de la DDE, certaines sont liées à la mise en œuvre de la décentralisation : il en est ainsi de la mise en place de dispositifs, et notamment d'outils informatiques, permettant d'assurer la transparence financière et la clarté nécessaire à l'exercice de leurs responsabilités pour les Maires et pour l'exécutif départemental.

D'autres objectifs ont été sensiblement renforcés par le calendrier extrêmement serré imposé par le déroulement des Jeux Olympiques en février 1992. Il s'agit en effet :

- d'accroître la compétence technique des cellules et de mieux utiliser les compétences,

- d'améliorer la productivité par une modernisation des moyens et des pratiques.

Après une période de régressions des effectifs, ceux-ci ont été accrus d'environ 2,5 % entre 1986 et 1987, pour permettre à la DDE 73 de faire face à la très forte pro-

gression quantitative de ses tâches. Bien entendu, cela ne lui permettra pas de prétendre tout faire par elle-même, mais elle doit pouvoir néanmoins assurer dans de bonnes conditions les tâches essentielles que l'on attend aujourd'hui d'une DDE, à savoir :

- en matière d'infrastructures nationales, maîtrise d'œuvre générale des travaux et coordination de l'ensemble des intervenants extérieurs,
- en matière d'aménagements et d'interventions pour les collectivités, développement de la conduite d'opération, de la conduite d'aménagement et de toutes les actions de conseils technique ou administratif.

L'"objectif Jeux Olympiques" se traduit par des programmes Etat ou Collectivités Locales qui, principalement ou partiellement concernent la DDE. On peut citer :

- en tout premier lieu, le programme sur Routes Nationales qui doit assurer, avec le programme Autoroutier, le désenclavement de la Savoie et tout particulièrement de la Tarentaise. C'était le seul point négatif de la candidature de la Savoie donc, aujourd'hui encore, l'enjeu essentiel sur lequel aucune défaillance n'est permise, notamment en matière de délais. L'article suivant, de Jean-Pierre Vezinet, est consacré à ce programme ;

- un programme de développement des installations aéroportuaires (Chambéry, Albertville, Courchevel),

- un programme de développement des installations hospitalières (Albertville, Moutiers, Bourg-St-Maurice),

- un programme de logements sociaux, pour répondre aux besoins des personnels de chantiers, puis d'animation des stations
- bien entendu, les programmes d'équipements sportifs, élaborés par le Comité d'Organisation des Jeux et les Communes concernées.

A ces programmes, s'ajoute un développement des tâches de la DDE liées indirectement aux jeux comme :

- l'adaptation des POS des communes directement concernées,

- le développement de la demande de construction (+ 60 % en 1987) qui traduit la progression de l'image de marque Savoie,

- le maintien de la qualité du service hivernal.

Dans tous ces domaines, deux préoccupations dominantes guideront l'action de la DDE.

Aucune défaillance n'est permise, notamment pour les délais, dans les programmes de désenclavement de la Savoie.

— qualité technique : les Jeux Olympiques d'Hiver 1992 se veulent une vitrine technologique présentée en Savoie à un public mondial.

Les concepteurs et entrepreneurs sont donc largement invités à faire preuve d'imagina-

tion et d'innovation.

— qualité de l'environnement sous toutes ses formes, qu'il s'agisse de recherche en matière de structures et de modes d'hébergement, de la qualité architecturale des constructions, des espaces publics, de

l'insertion des travaux routiers dans le paysage, etc...

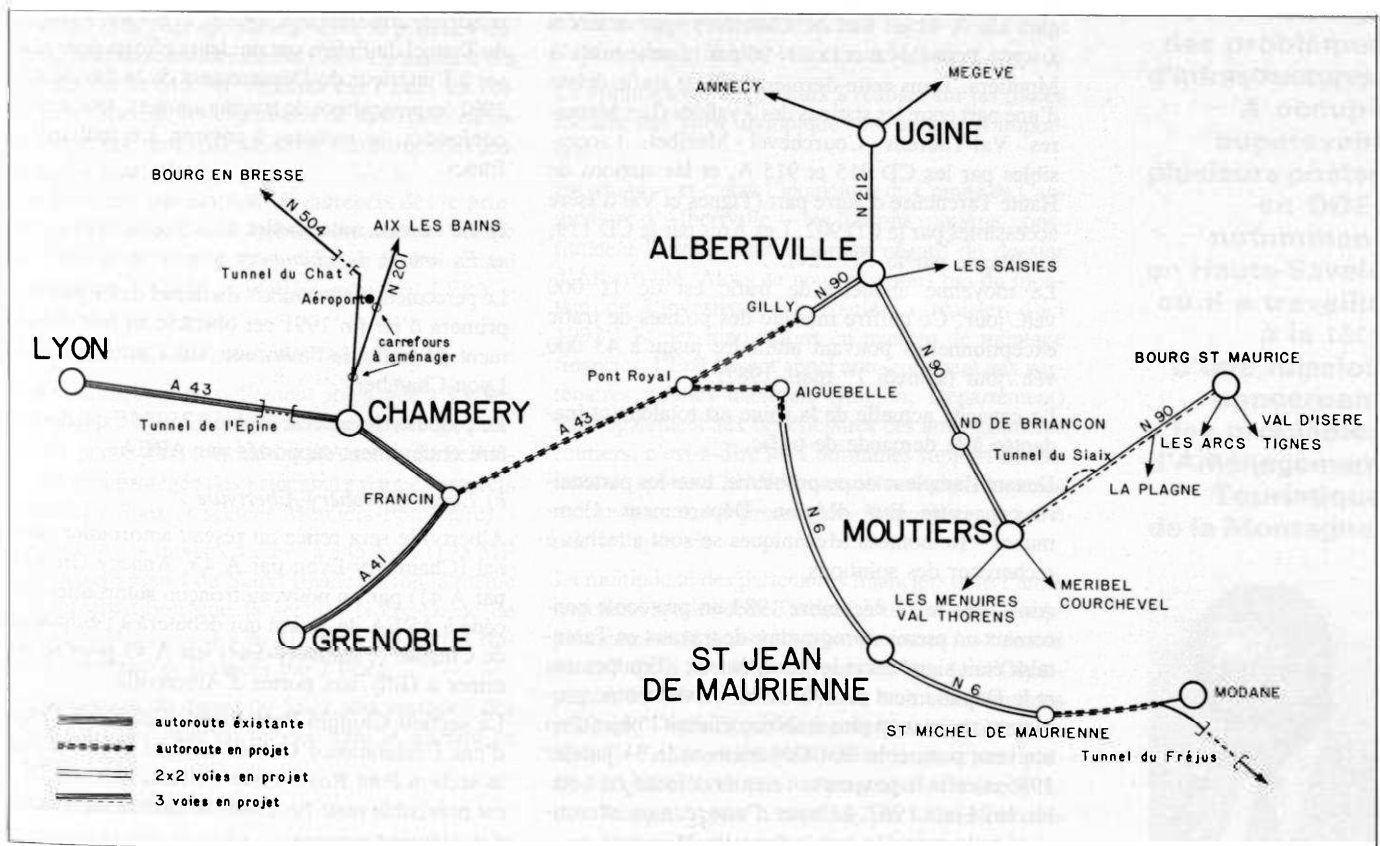
C'est en effet au prix de la recherche constante de la qualité que les jeux Olympiques 1992 ne constitueront pas une manifestation médiatique éphémère, mais permettront à la Savoie d'assurer les bases d'un développement harmonieux, et qu'ainsi sera garantie la réussite essentielle, celle de l'Après-Jeux.

A noter, que pour faire face aux enjeux qualitatifs dont elle a la charge, les renforcements consentis à la DDE ont notamment porté sur un poste d'urbaniste de l'Etat, sur un poste de Paysagiste (financé conjointement par l'Etat et le Conseil Général) et par un renforcement des prestations de l'Architecte Conseil de la DDE.

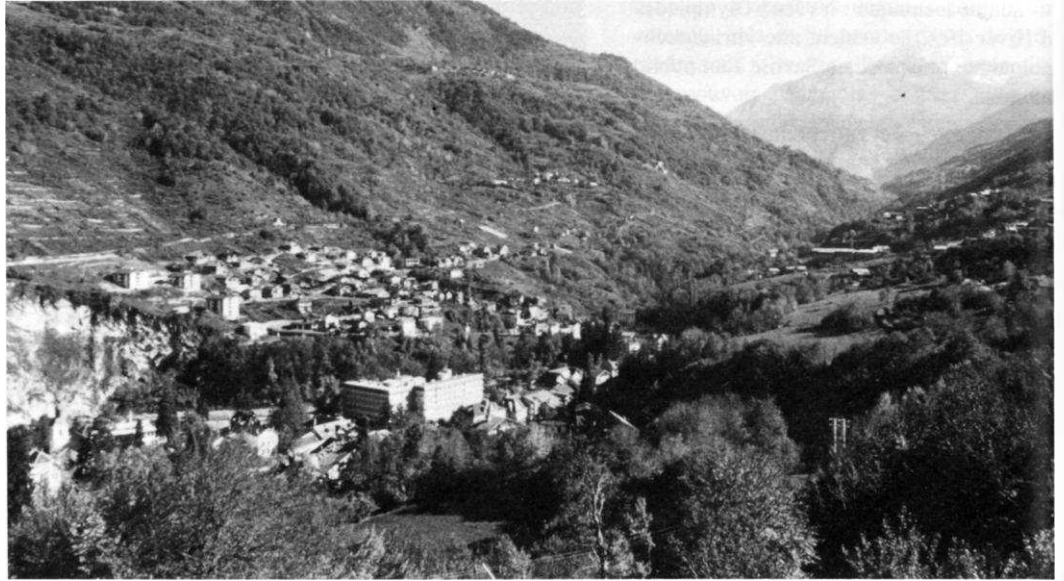
Voilà, brossées à grands traits, les évolutions que la DDE 73 a déterminées en 1986 et 1987 et met actuellement en œuvre pour se montrer à la hauteur des attentes de l'Etat et de ses partenaires locaux dans cette période particulièrement active que constitueront les quatre années qui nous séparent des Jeux Olympiques.



Pont-Royal - Confluent de l'Arc et de l'Isère, carrefour R.N. 6 et R.N. 90.



“LA ROUTE OLYMPIQUE”



**En février 1992,
un réseau routier
moderne
permettra
aux participants**

**et spectateurs des Jeux de gagner les sites
olympiques dans les meilleures
conditions de confort en évitant
les “célèbres bouchons” actuels.**

L a situation actuelle (voir carte page précédente) :

Les stations de sports d'hiver de la Tarentaise sont accessibles actuellement depuis l'échangeur de Chignin sur A 41 au Sud de Chambéry, par la RN 6 jusqu'à Pont Royal et la RN 90 par la suite jusqu'à Moutiers. Dans cette dernière ville le trafic éclate d'une part entre les stations des 3 vallées (Les Menuires - Val Thorens - Courchevel - Méribel...) accessibles par les CD 915 et 915 A, et les stations de Haute Tarentaise d'autre part (Tignes et Val d'Isère accessibles par le CD 902, Les Arcs par le CD 119, La Plagne par le CD 221).

La moyenne annuelle de trafic est de 11 000 véh./jour. Ce chiffre masque des pointes de trafic exceptionnelles pouvant atteindre jusqu'à 43 000 véh./jour (samedi 1^{er} mars 1987).

La capacité actuelle de la route est totalement inadaptée à la demande de trafic.

Devant l'ampleur de ce problème, tous les partenaires concernés, Etat - Région - Département - Communes - Remontées Mécaniques se sont attachés à rechercher des solutions.

Ainsi, dès le 21 décembre 1983 un protocole concernant un premier programme de travaux en Tarentaise était signé entre le Ministère de l'Équipement et le Département de la Savoie. Un deuxième programme beaucoup plus ambitieux faisait l'objet d'un nouveau protocole Etat-Département le 31 janvier 1986 et enfin le programme routier définitif était établi, le 24 juin 1987, à l'issue d'une réunion interministérielle présidée par le Premier Ministre.

L e projet routier pour 1992 :

L'Etat, la Région, le Département, les Communes concernées, les Sociétés de Remontées Mécaniques, la Société Autoroutière AREA, la Société Française du Tunnel du Fréjus ont uni leurs efforts pour réaliser à l'intérieur du Département de la Savoie d'ici 1992 un programme de travaux routiers, tous réseaux confondus, se montant à environ 3,6 milliards de francs.

1) Le réseau autoroutier :

a) En amont de Chambéry :

Le percement du 2^e “tube” du tunnel de l'Épine supprimera d'ici fin 1991 cet obstacle au bon écoulement du trafic de l'autoroute sur l'autoroute A 43 Lyon-Chambéry.

Le coût des travaux est évalué à 250 MF qui devront être entièrement supportés par AREA.

b) L'axe Chambéry-Albertville :

Albertville sera reliée au réseau autoroutier national (Chambéry-Lyon par A 43, Annecy-Grenoble par A 41) par un nouveau tronçon autoroutier concédé à AREA de 35 km qui débutera à l'échangeur de Chignin (Chambéry-Sud) sur A 43 pour se terminer à Gilly aux portes d'Albertville.

La section Chignin-Pont Royal a déjà fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique (DUP) et pour la section Pont Royal-Gilly (Albertville) une DUP est prévisible pour fin 1988, immédiatement suivie des premiers travaux.

L'autoroute sera globalement mise en service à l'automne.

Le coût des travaux est estimé à 1 100 MF qui seront financés par AREA avec des avances de l'Etat.

2) Le réseau routier national :

a) La RN 90 aménagée à 2 x 2 voies

axe de communication central des jeux :

La RN 90 assurera en continuité de l'autoroute A 43 Montmelian-Gilly, l'accès à Albertville et les échanges vers les sites olympiques de Tarentaise situés en amont de Moutiers (Courchevel, Méribel, La Plagne, Val d'Isère, Tignes...).

a1) Section Gilly-Albertville

(doublement de la déviation d'Albertville) :

Cette section d'un coût de 225 MF environ sera financée conjointement par la Région Rhône-Alpes et l'Etat. Les premiers travaux seront engagés dans le courant du 2^e semestre 1988 pour une mise en service à la fin de 1991.

a2) Section Albertville-Notre Dame de Briançon :

Cette section d'un coût de 210 MF sera financée intégralement par l'Etat. La déclaration d'utilité publique a été obtenue le 18 mai 1987. Les premiers travaux seront engagés au printemps 1988 (échangeur de Feissons) pour une mise en service dans le courant de l'année 1991.

a3) Section Notre-Dame de Briançon-Moutiers :

Cette section, la plus difficile (traversée d'Aigue-blanche) et la plus spectaculaire sur le plan des travaux, sera mise en service fin 1989. Le montant des travaux est de 615 MF financés par l'Etat, les collectivités locales, les exploitants de remontées mécaniques et une taxe spéciale sur les constructions touristiques nouvelles.

Les premiers travaux ont été entrepris dès le printemps 1987 avec 2 ouvrages importants : le Viaduc du Champ du Comte et le Tunnel de Ponsérand (entreprises : GTM - SOGEA et QUILLERY - SOTRABAS).

a4) Section Moutiers-Bourg-St-Maurice :

Cette liaison sera partiellement aménagée à 3 voies (Moutiers-St-Marcel), verra la suppression des principaux points durs (déviations d'Aime et de Bellenetre) et sera protégée des principaux risques naturels (tunnel du Siaix et secteur Moutiers-Pomblière).

Le coût de ces travaux s'élève à 345 MF, (175 MF pour le seul tunnel du Siaix, financé selon la même clé de répartition que la section Notre-Dame de Briançon-Moutiers et 170 MF pour les autres travaux entièrement financés par l'Etat).

Le percement du tunnel du Siaix sera entrepris dès 1988 pour une mise en service dans le courant de l'année 1991.

La RN 6 en Maurienne :

A moyen terme, le trafic empruntant la vallée de la

Maurienne pour gagner le tunnel du Fréjus, circulera sur un réseau à caractéristique autoroutière.

Entre Pont Royal et l'amont d'Aiguebelle la RN 6 sera doublée par un tronçon autoroutier concédé à AREA, d'Aiguebelle à St-Michel de Maurienne la RN 6 devrait faire l'objet d'un aménagement sur place à caractéristiques autoroutières et entre St-Michel et le tunnel du Fréjus le CETE de Lyon étudie la faisabilité d'une autoroute parallèle à la RN 6.

Une première tranche de travaux de 500 MF (dont 400 MF apportés par la Société du Tunnel de Fréjus, l'Etat acceptant de différer les versements d'avance consentis) démarrera prochainement sur la RN 6.

c) Desserte de l'aéroport de Chambéry :

Les carrefours de l'aéroport (RN 201) et de Villar-cher (RN 201 et 504) seront réaménagés pour améliorer l'accès Aéroport-Autoroute A 43 (mise en service d'ici fin 1991). Coût 24 MF financés par l'Etat.

De même les travaux d'amélioration du Tunnel du Chat (RN 504) seront poursuivis (coût 16,5 MF).

3) Le réseau routier départemental :

La DDE, pour le compte du Département a établi un programme de rénovation des CD d'accès aux stations sites d'épreuves olympiques qui s'élève à 310 MF, et sera financé avec l'aide de la Région Rhône-Alpes (100 MF) (accès à Tigne - Val d'Isère - Déviation de Brides - accès aux Menuires, etc...).

Le volume total des travaux à réaliser sur les routes menant aux sites olympiques est donc très important.

En réalité — et c'était l'inquiétude du Comité de Candidature d'Albertville — les liaisons routières constituaient le seul point vraiment négatif du dossier d'Albertville. Alors ne nous étonnons pas du montant de l'investissement routier à réaliser d'ici 1992 ! Et des innovations en matière de montage financier, l'Etat faisant appel non seulement aux partenaires publics habituels (Région, Département) mais également aux bénéficiaires des aménagements routiers, c'est-à-dire les Communes support de stations de sports d'hiver, les exploitants de remontées mécaniques et les promoteurs immobiliers grâce à une loi spéciale.

La multiplicité des partenaires financiers dans l'aménagement routier de la Tarentaise est une preuve supplémentaire de la mobilisation de toutes les "forces vives" de la Savoie pour le succès des Jeux Olympiques de 1992. Les Savoyards - oh combien gens réalistes ! — plutôt que de demander à l'Etat l'impossible (le financement à 100 % de la route) ont préféré négocier avec celui-ci pour arriver à une solution financièrement acceptable par tous et permettant d'atteindre l'objectif fixé.

**Jean-Pierre
Vezinet (77),
45 ans,
Ingénieur
des Ponts
et Chaussées.
Adjoint
au Directeur
Départemental
de l'Équipement
de la Savoie
depuis 1985
où il est plus
particulièrement
chargé
des problèmes
d'infrastructures.
A occupé
auparavant
plusieurs postes
en DDE,
notamment
en Haute-Savoie
où il a travaillé
à la tête
d'une mission
concernant
les problèmes
d'Aménagement
Touristique
de la Montagne.**



LA VALORISATION DE LA SAVOIE

La formidable notoriété des Jeux Olympiques pourrait être l'occasion d'entraîner dans une "ouverture internationale accrue" l'ensemble du département de la Savoie.

photo F. CEPAS-DSCR.



Les occasions de faire connaître à l'étranger la France, ses Régions, ses Départements ou ses villes sont encore trop peu nombreuses : les grands projets — tels le Transmanche ou Euro-disneyland —, ou les grandes manifestations relayées dans le monde entier par les médias comme les Jeux Olympiques d'Hiver de Savoie en 1992 — constituent de ce fait des supports de notoriété tels qu'il ne faut pas manquer d'en tirer tout le bénéfice économique possible.

C'est pourquoi la Valorisation Economique des Jeux Olympiques constitue en elle-même un enjeu — second certes par rapport à la réussite de la manifestation sportive — mais dont il est cependant indispensable de prévoir et d'organiser les retombées.

A un moment où vont s'abaisser définitivement les barrières douanières au sein de l'Europe des 12, donc dans un contexte de mondialisation des échanges et de concurrence renforcée, la Savoie, la Région Rhône-Alpes, la France peuvent chacune y trouver des avantages considérables.

A une époque de mondialisation généralisée des échanges et d'ouverture internationale accrue, les grands projets dont le renom dépasse largement nos frontières — et même celles de l'Europe —, constituent des vecteurs de notoriété particulièrement puissants et peuvent de ce fait créer des opportunités sans égales de développement : à l'égal du Lien Fixe Transmanche et d'Eurodisneyland, les Jeux Olympiques d'Hiver qui se dérouleront en 1992 en Savoie constituent à bien des égards un des rares événements d'importance dont la France pourra se saisir d'ici la fin du siècle pour servir de support à une politique ambitieuse de valorisation économique.

Et, pour ne pas se trouver en 1992 dans la situation que connaissent aujourd'hui Calgary (qui accueille les JO d'Hiver en 1988), la Province d'Alberta et le Canada, qui ne découvrent que bien tard l'impact médiatique et donc le support de renom économique qu'ils peuvent représenter, — il m'apparaît opportun d'évoquer cet aspect de l'environnement des Jeux en Savoie à un moment — 4 ans avant leur déroulement — où les marges de manœuvre sont encore intactes et les possibilités d'action largement ouvertes.

Comment peut-on valoriser les jeux olympiques ?

L'Etat, la Région Rhône-Alpes, le Département et les Collectivités Locales de Savoie vont engager ensemble un important effort financier pour faire des Jeux Olympiques d'Hiver de 1992 une réussite exemplaire : il est légitime qu'en contrepartie ils en retiennent une renommée internationale accrue et un impact économique significatif ; et ce d'autant plus que l'année des JO sera également celle de l'abaissement définitif des barrières douanières au sein de la CEE : après avoir vu se braquer sur elles les projecteurs de l'actualité internationale et vécu dans l'euphorie des Jeux la Savoie et la Région Rhône-Alpes devront affronter quelques mois plus tard une concurrence économique renforcée par l'ouverture des frontières.

La période qui nous sépare des Jeux doit donc être consacrée, dans cette perspective, à armer l'appareil économique pour faire face à ces défis et à préparer "l'après J.O. 1992" : tel devrait être me semble-t-il l'objet principal d'un "Projet de Valorisation Economique des J.O. de 1992".

Cette valorisation peut être conçue et conduite suivant plusieurs approches en privilégiant l'une d'entre elle ou en les combinant. Quatre approches viennent d'emblée à l'esprit :

— La valorisation des supports économiques des différentes disciplines sportives présentes aux Jeux : matériels de compétition, savoir-faire dans les technologies de la neige et de la glace, rencontres à thèmes liés aux sports olympiques,...

— La valorisation à partir du programme proprement dit des JO, donc à partir des systèmes qui vont faire l'objet de leur organisation : systèmes gérés directement (village olympique, télécommunications,...), indirectement (hôtellerie, voyage), "non gérés" (loisirs des visiteurs,...) ou créés à l'occasion des Jeux mais en dehors du site olympique (Salon d'Aménagement de la Montagne, Vitrine Technologique,...).

— La valorisation à partir des catégories d'usagers : les sportifs des compétitions, les équipes qui les accompagnent, les personnes présentes aux Jeux avec un objectif professionnel, le public, les spectateurs à la télévision, les habitants de la Tarentaise, de la Savoie, de la Région,...

— La valorisation des fonctions économiques associables à une grande manifestation internationale : démonstrations, expérimentations, aménagements d'accompagnement, dynamisation du développement local...

C'est cette dernière approche qui m'apparaît aujourd'hui la plus prometteuse essentiellement parce qu'elle peut être déclinée aux différents échelons territoriaux impliqués dans la préparation ou le déroulement des Jeux : Département, Région, France entière.

La valorisation des jeux olympiques en Savoie

Il est normal que chacun en Savoie considère qu'au-delà des effets directs des grands chantiers d'équipement, les jeux doivent être l'occasion d'entraîner l'ensemble de l'économie du Département dans une ouverture et un dynamisme accrus ; en particulier nul ne comprendrait que les Jeux Olympiques ne soient en premier lieu synonymes de "qualité" : qualité des hommes, qualité de l'accueil, qualité des espaces, qualité des ouvrages.



Noël Lebel
Né le
25 décembre
1939

**à Fontainebleau
(Seine-et-Marne)
Ancien élève de l'Ecole
Polytechnique
(Promotion 1960)
Diplômé de l'Ecole
Nationale
de la Statistique
de l'Administration
Economique (1965)
Actuellement,
Agent Auxiliaire
du Ministère
de l'Equipement
Après des postes
à la Compagnie
Nationale
d'Aménagement
du Bas-Rhône
Languedoc
à la Direction Régionale
de l'Equipement
de Provence-Alpes-
Côte d'Azur
et au Centre d'Etudes
de l'Equipement
d'Aix-en-Provence
a rejoint la DATAR
en 1977 comme Adjoint
au Commissaire
à l'Aménagement
des Alpes, du Jura
et des Vosges.
Depuis 1980,
Commissaire
à l'Aménagement
des Alpes du Nord
à Grenoble.**

Cette préoccupation s'exprime déjà dans certaines actions engagées par l'Etat et le Département : l'amélioration du niveau de formation de la main-d'œuvre pour faciliter son adaptation aux offres d'emploi qui résulteront des chantiers qui vont s'ouvrir ou encore la modernisation et la réhabilitation et l'adaptation des capacités d'accueil hôtelier.

Mais au-delà de ces deux premières idées — qui sont déjà chiffrées et en cours de négociation financière — on pourrait aussi faire porter l'effort sur la qualité des ouvrages, de l'urbanisme et de l'accueil dans les stations de Tarentaise et de Savoie ou encore sur la mise en valeur, à l'occasion des Jeux, des espaces naturels les plus prestigieux du département — et notamment du Parc National de la Vanoise.

Un programme qui ferait de cette dernière une "porte des jeux" ouverte sur le monde économique, technologique et universitaire pourrait par exemple être mis en œuvre en s'appuyant sur "l'Espace Savoie" (Technopole du Bourget du Lac, Université de Savoie, Aéroport de Chambéry, Station Thermale d'Aix-les-Bains,...). Tandis que la Maurienne qui se trouve déjà appuyée dans sa conversion économique par les décisions récemment prises pour améliorer les accès routiers au Tunnel du Fréjus, pourrait se voir conforter par une accélération — dans le respect des équilibres naturels — du développement des quelques stations touristiques qui permettent de relier ski au pied Maurienne et Tarentaise et par le lancement d'un programme d'actions spécifiques dans le Bassin d'Emploi de Modane qui va connaître en 1992 du fait de la suppression des barrières douanières des difficultés d'emploi particulières.

La valorisation des Jeux Olympiques en région Rhône-Alpes

Trois priorités régionales paraissent se dégager dès maintenant pour la valorisation des Jeux dans la région Rhône-Alpes : elles sont d'ailleurs présentes dans les orientations qu'a retenu récemment à cet effet le Conseil Régional Rhône-Alpes.

Au-delà des investissements strictement nécessaires à la tenue des Jeux, qu'ils soient réalisés par l'Etat (routes, hôpitaux,...), le COJO (Equipements Sportifs, Centre de Presse,...) où les collectivités locales (Equi-

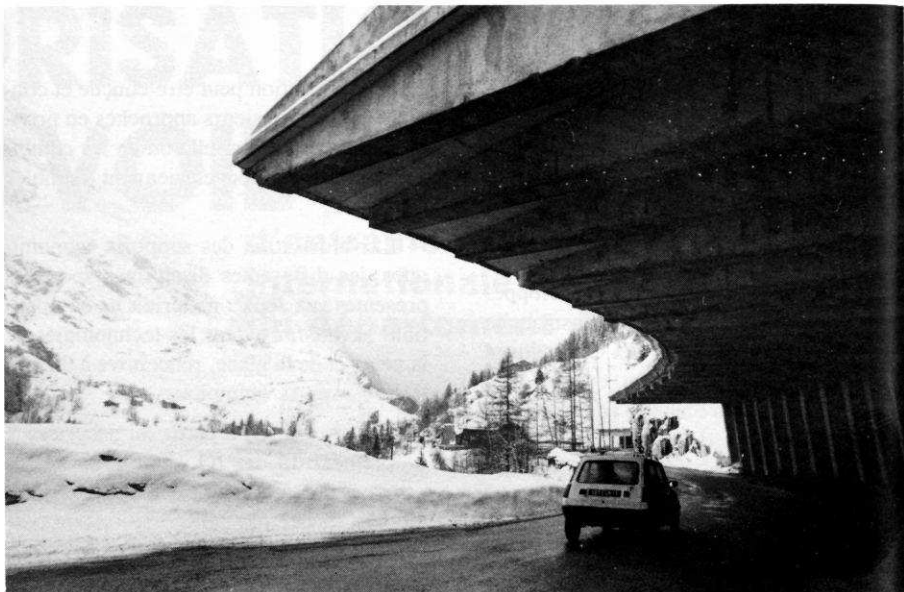


Photo F. CEPAS-DSCR.

pements d'accueil), les Jeux vont rendre indispensables la réalisation d'équipements nouveaux ou la mise à niveau d'équipements dans les départements voisins de la Région (Autoroutes d'accès à la Savoie, Aéroports, TGV,...) qui bénéficieront ensuite à l'ensemble de l'économie régionale : toutes dispositions devraient être prises pour qu'ils soient réalisés à temps.

On peut imaginer ensuite que certains équipements importants (réseaux de télécommunications, hébergements, bâtiments d'accueil du public, de la presse,...) devront une fois les Jeux terminés, rechercher un nouvel usage plus durable. La Région Rhône-Alpes qui bien souvent contribuera à leur financement est au premier chef intéressée à leur trouver des repreneurs qui pourraient associer dans un partenariat bien compris opérateurs publics et privés.

On devrait enfin en valorisant l'image dynamique de la Région qui accueille les Jeux Olympiques et la qualité des équipements créés à cette occasion, renforcer la prospection auprès des investisseurs étrangers notamment Suisses, Italiens et Espagnols afin qu'ils viennent plus nombreux créer des entreprises dans les Alpes du Nord (ces derniers en raison de la simultanéité en 1992 des Jeux d'Été à Barcelone).

La valorisation des Jeux Olympiques en France

Les Jeux Olympiques constituent une bonne occasion pour la France de promouvoir glo-

balement son économie et l'image de marque de ses savoir-faire.

Les J.O. constituent ensuite une occasion que la France ne retrouvera pas de sitôt pour faire une démonstration publique en "vraie grandeur" de systèmes innovants. Une telle action pourrait s'engager dans diverses directions : en faisant une prospection organisée des industriels ayant des projets de développement susceptibles d'être démontrés à l'occasion des J.O., en lançant un appel d'idées national sur le même thème — dont le prix serait le financement de la réalisation expérimentale — ou encore en choisissant par exemple 4 ou 5 systèmes techniques qui sont presque en situation d'être réalisés et en lançant sur ces sujets des projets (à la manière NASA) pour accélérer la première réalisation expérimentale.

Enfin la présence simultanée de nombreux visiteurs et de la retransmission télévisée mondiale des Jeux est très favorable à la tenue de rencontres, de manifestations ou encore de démonstrations qui seraient diffusées en direct dans un très grand nombre de pays. Bien sûr un ambitieux projet de Valorisation des Jeux tel que celui qui vient d'être évoqué ne se réalisera pas spontanément. Il faudra pour le réussir une volonté politique sans faille, un affichage clair des responsabilités de chacun, une organisation technique performante et une mobilisation soutenue de différents partenaires financiers ; ceci afin que ce qui n'est après tout qu'un effet second recherché de ces Jeux — "leur Valorisation Economique" — apporte une contribution positive à ce qui constitue l'essentiel : la réussite éclatante des Jeux d'Albertville et de la Savoie.

La commune de Saint-Martin-de-Belleville, au Sud de Moutiers, s'allonge du Sud au Nord sur près de vingt-cinq km.

Aval elle abrite vingt-deux villages, et amont elle est le siège des deux grandes stations, créées ex nihilo dans les vingt dernières années, les Menuires (20 000 lits) à 1800 m et Val-Thorens (15 000 lits) la plus haute station d'Europe 12300 m.

SAINT-MARTIN DE-BELLEVILLE

Le domaine skiable est immense (10 000 ha) et de plus il est le principal composant du plus grand complexe skiable du monde les 3 Vallées avec Courchevel et Méribel.

Val Thorens - La plus haute station d'Europe.



L'évolution des goûts en matière architecturale est un phénomène sociologique dont il faut tenir compte.

Préparation des jeux

Infrastructure sportive

L'épreuve qui se déroulera en 92 aux Menuires sera le Slalom spécial hommes.

L'infrastructure nécessaire existe, et les projets à l'étude portent simplement sur un reprofilage du terrain et surtout sur le doublement de la capacité du lac réservoir d'eau pour le réseau d'enneigement artificiel déjà installé et le plus important en France.

Autres équipements

Aussi les préoccupations de la municipalité portent surtout sur toutes les actions d'accompagnement, en vue de profiter de l'organisation des Jeux pour améliorer et présenter au mieux nos stations aux touristes et visiteurs.

Équipement du domaine skiable

Le réseau des remontées présente trois chaînes de 2 télécabines chacune, ayant toutes trois près de vingt ans d'âge, ce qui oblige à des révisions lourdes. Aussi au lieu de réviser ces engins déjà anciens, la décision a été prise de les remplacer tous, par des remontées modernes à grand débit, le programme est de l'ordre de 200 millions de francs et d'ores et déjà une nouvelle chaîne de 2 télécabines 12 places a été construite durant l'été 1987.

Amélioration de l'aspect des Menuires

Les Menuires ont été construites vers 1970 dans un site très vaste, mais sévère sans aucun arbre et suivant les canons de l'époque, sur le modèle d'un ensemble de type urbain, de très grands immeubles.

Georges Cumin, Maire de St-Martin- de-Belleville IGPC 48

Les façades revêtues d'ardoises noires ajoutent à la dureté de l'aspect, mais elles ont une grande tenue et une qualité certaine.

Pour les visiteurs, malheureusement très rares, qui ont une culture architecturale, et savent regarder au lieu de répéter les clichés en vigueur, la station présente un ensemble cohérent, de qualité et d'une grande force.

Mais les modes changent et le public ne rêve plus que des chalets savoyards et de forêt de sapins, aussi les Menuires, de même que Flains et Val Claret conçues à la même époque par de très grands architectes ne sont plus au goût du jour.

Face à cette image de marque difficile, la municipalité veut essayer de l'améliorer en traitant notamment tous les espaces urbains libres, avec du mobilier à l'échelle du site, notamment lampadaires etc...

Paysage et environnement

La municipalité a toujours été très soucieuse du paysage et les actions déjà entreprises seront simplement accentuées. D'ores et

déjà un assistant architectural dresse gratuitement les projets de rénovation des maisons des villages.

Chaque année d'importantes plantations d'arbres sont exécutées mais à ces hautes altitudes ils poussent très lentement ; les travaux de réengazonnement des pistes déjà très importants vont encore être renforcés.

De même le soutien à l'agriculture difficile à maintenir et victimes des quotas laitiers est une préoccupation majeure.

Programme culturel

En accompagnement des Jeux, là aussi on va renforcer les actions déjà entreprises dans deux directions très différentes.

La première est la rénovation du patrimoine religieux particulièrement riche : une église classée, deux autres églises et vingt-deux chapelles.

La seconde est de développer l'audience et la notoriété du jeune festival de Rock "Les Nuits des Menuires" créée il y a deux ans et pour lequel des sponsors sont les bienvenus.

Programme de formation

Là encore, aucune notation, mais renforcement des actions déjà entreprises dans deux directions connexes indispensables pour nos stations touristiques.

Formation à l'accueil.

Formation aux éléments de langue : anglais et allemand.

ENTREPRISES LEON BALLOT BTP

Société Anonyme au capital de 43 312 500 F

BATIMENT TRAVAUX PUBLICS

155, boulevard Haussmann, 75008 PARIS - Tél. : 45.63.01.66

L'IMPORTANT C'EST DE PARTICIPER

COCHERY-BOURDIN
ET CHAUSSE

COLAS
RHONE-ALPES

ENTREPRISE
JEAN LEFEBVRE

GERLAND ROUTES

PERRIER

SACER

SCR

SCREG SUD-EST

VIAFRANCE

SPRI
SYNDICAT PROFESSIONNEL RÉGIONAL DE L'INDUSTRIE ROUTIÈRE RHÔNE-ALPES
17, AVENUE CONDORCET, 69626 VILLEURBANNE CEDEX / TÉL. 78 89 65 81

COURCHEVEL

S'ENVOLE

Des voies de communication modernes sont indispensables pour l'avenir de nos stations

de sports d'hiver dans un contexte de très forte concurrence nationale et internationale. La voie aérienne est une composante importante pour une grande station.



La liberté de circulation des images et des personnes doit faire l'objet de tous nos soins. Nier cette priorité conduirait sûrement à se mettre à l'écart du développement.

La municipalité de St-Bon/Courchevel a placé la question des accès à la station au centre de ses préoccupations. En effet, les difficultés rencontrées par la clientèle française et internationale pour accéder aux stations de Tarentaise constituent un très lourd handicap qui s'est aggravé au fil des ans avec la croissance du nombre de lits touristiques dans la vallée. Les stations de sports d'hiver de Tarentaise étaient menacées d'asphyxie. Il convenait de réagir vigoureusement pour inverser radicalement la tendance et modifier notre image dans le domaine des transports.



Michel Ziegler
Maire
de St-Bon/
Courchevel

A l'initiative du Président du Conseil Général, activement soutenu par les Maires, un plan routier et un plan ferroviaire ont été arrêtés en concertation avec l'Etat et la SNCF. La commune de St-Bon a accepté d'apporter une participation très conséquente au financement du plan routier. Nous souhaitons que ce plan soit complété par une ouverture permanente de la Tarentaise sur l'Italie, grâce à un tunnel à percer sous le Col du Petit St-Bernard. Cette route améliorerait la sécurité de la circulation et ouvrirait la vallée au grand réservoir de clientèle de l'Italie du Nord. Nous avons accueilli avec beaucoup de satisfaction les décisions récemment annoncées par le Premier Ministre à propos du raccordement direct des aéroports de Paris-Charles-de-Gaulle et de Lyon-Satolas au réseau TGV. Ainsi, la clientèle internationale des longs courriers, qui accède à la France, par ces deux grandes plates-formes pourra se rendre directement en Tarentaise par un moyen de transport rapide et confortable.

La Savoie dispose de deux aéroports complémentaires : Chambéry pour les moyens courriers et les vols nationaux, Courchevel pour les vols nationaux et régionaux.

L'altiport de Courchevel est ouvert au trafic aérien depuis 1961. La convention du 3 septembre 1970 entre l'Etat et la Commune de St-Bon a créé officiellement l'aérodrome à caractéristiques spéciales de Courchevel, qui comprend : une piste en pente d'une longueur de 350 m et d'une largeur de 20 m, une plate-forme de départ et de parking de 7 600 m², un hangar pour l'aviation légère et le service de sécurité, un service paramètre et une aérogare moderne.

Une desserte quotidienne à partir de Paris est assurée pendant les quatre mois de la saison d'hiver par la Compagnie TAT, avec un appareil Twin-Otter DHC6. Le vol dure 1 h 45 dans un avion non pressurisé.

La création de l'Altiport et de la ligne régulière ont constitué des événements très importants pour la notoriété de Courchevel.

Cependant, la desserte de l'altiport repose actuellement sur la pratique du "cheminement à vue" à l'arrivée et au départ, sur une distance importante correspondant au survol des massifs montagneux situés entre Courchevel et un Vor d'aboutissement ou de départ. Cette situation de fait génère un taux important de détournements.

Par ailleurs, il fallait séparer sur l'Altiport les trafics avions et hélicoptères.

A l'initiative de la municipalité, on a donc recherché un avion capable de desservir Courchevel dans les meilleures conditions, puis on a déterminé les aménagements à réaliser sur l'altiport.

Un seul avion pouvait répondre aux contraintes. Il s'agit du Dash 7 (DSH7) :

- avion équipé de 4 turbopropulseurs, fabriqué au Canada (De Haviland),
- offrant une possibilité d'emport de 50 passagers,
- pressurisé et donc susceptible d'effectuer la croisière à haute altitude,
- adapté à un environnement d'aérodrome ou d'altiport nécessitant des trajectoires de montée et de descente à taux importants,
- susceptible d'utiliser des pistes courtes (ADAC).

Une étude de faisabilité technique et économique de modernisation de l'altiport a été confiée à l'Aéroport de Paris. Les conclusions de cette étude, achevée en février 1986, sont positives. Sur le plan économique, l'Aéroport de Paris relève que l'important potentiel de clientèle est insuffisamment exploité du fait des caractéristiques du Twin-Otter, du cheminement à vue sans instrument dans les vallées et du prix élevé du billet. La mise en service d'un avion de type DASH 7 modifierait sensiblement la qualité du service et améliorerait les résultats économiques de l'exploitation.

Sur le plan technique, l'étude préconise la création d'une nouvelle piste et l'installation d'un système de radio-navigation. Les caractéristiques de la nouvelle piste sont : longueur : 485 m, pente moyenne 16 %, soit l'équivalent d'une piste de 1 000 m. Grâce à cette piste, l'altiport pourra accueillir des appareils ADAC (de type DASH 7,

BAe 146, avions d'affaires à hélice et éventuellement ATR42).

La nouvelle plate-forme agrandie permettra le stationnement de 2 DASH 7 et de 5 petits avions. Un nouveau hangar mieux intégré au site sera construit. La tour de contrôle pourra être conservée.

La réussite économique de la modernisation de l'Altiport repose, pour une large part, sur l'utilisation de procédures d'approche et de départ aux instruments. L'Aéroport de Paris préconise l'installation d'un ensemble VOR/DME sur une crête proche de l'Altiport (Crête des Gravelles).

Les procédures de radio-guidage vont profondément évoluer dans les prochaines années. L'arrivée du MLS de Thomson laisse espérer de nouvelles capacités d'approche courbe en site et en azimut qui amélioreraient l'approche des deux aéroports savoyards de Chambéry et Courchevel. Les pentes de montée sont traditionnelles et ne posent pas de problème en cas de perte d'un moteur.

Par ailleurs, les nouveaux appareils sont désormais très silencieux, ce qui constitue un facteur très positif pour la desserte de ces sites sensibles. Ce programme a désormais reçu l'approbation conjointe de la DGAC et du Conseil municipal de St-Bon/Courchevel. Sa réalisation doit être achevée pour 1992, car Courchevel accueillera la "famille Olympique" CIO, fédération internationale VIP, qui utiliseront particulièrement la voie aérienne.

Calendrier des travaux :

Heliport : une plate-forme héliport a été créée dans la zone de l'altiport. Son exploitation a été confiée à une société privée dans le cadre d'une convention de gestion partielle.

Piste : l'Avant-Projet Détaillé vient d'être confié à l'Aéroport de Paris. Des travaux préliminaires seront réalisés en 1988 afin que la construction de la piste proprement dite soit engagée dans l'été 1989.

Radio guidage : le VOR est installé durant l'automne 1987, pour une utilisation expérimentale pendant la saison 1987/88. Dans le cadre des Jeux Olympiques de 1992, la Direction Générale de l'Aviation Civile envisage de doter le site de Courchevel d'un MLS.

Financement des travaux : la municipalité a supporté la totalité des frais d'étude, l'acquisition et l'implantation du VOR.

L'Etat devrait prochainement confirmer une participation au titre de la piste et la dotation éventuelle en MLS.

AIR INTER ET LA DESSERTE AERIENNE DES SITES



**Dès à présent,
Air Inter
se positionne
avec ses partenaires de Satolas pour assurer
le mieux possible le trafic lié
à la préparation des jeux.**

Trois éléments nous paraissent déterminants pour situer dans la perspective olympique la desserte aérienne des stations alpines :

- les atouts de l'aéroport de Satolas
- * ils sont déjà à l'évidence fort développés
- les moyens d'accès de Satolas aux sites olympiques :
- * ils seront améliorés en termes d'infrastructures, d'équipements et de produits complémentaires entre 1988 et 1992
- la prise en compte globale de l'effet "JO" :
- * la Savoie ne s'éveillera pas le 1^{er} février 1992 pour rentrer en hibernation le 16 février suivant.

Les atouts de Satolas, porte d'entrée des sites olympiques : qualité des installations et qualité de la desserte

- Avec la plus longue piste de France ouverte à l'aviation commerciale (4 000 m) avec un système de guidage permettant "l'atterrissage tout temps" pour les appareils équipés (comme ceux d'Air Inter), avec une aérogare moderne étendue en 1987, Satolas est déjà sans conteste un "outil de travail" remarquable pour les transporteurs aériens.

En outre, à partir de 1990 le fonctionnement de l'aéroport sera totalement revu, pour permettre la création de niveaux "arrivées" et "départs" dissociés, soit un quasi-doublement des surfaces utiles qui créera plus de confort mais surtout qui répondra encore mieux aux exigences olympiques en matière de sécurité.

- L'aéroport de Satolas est l'un des tout premiers aéroports français par la densité du réseau : il offre 56 destinations internationales, tant européennes que long-courriers et 34 nationales, ouvrant toutes les régions françaises au départ de Lyon.

Dans la qualité de cette desserte, le rôle d'Air Inter est primordial puisque notre compagnie a transporté en 1986 plus de la moitié du trafic sur vols réguliers touchant Satolas (près de 1,2 million de passagers). C'est bien sûr la "radiale" Paris-Lyon qui dispose du programme le plus étoffé avec aujourd'hui onze fréquences (aller/retour) quotidiennes : sept services sur la plate-forme d'Orly, la plus fréquemment choisie par la clientèle intérieure, mais aussi quatre services sur Roissy, pour optimiser le choix des correspondances internationales tout spécialement sur le réseau d'Air France.

OLYMPIQUES DES 1988

Dix lignes transversales Air Inter relient également Lyon à Lille, Nice, Nantes, Toulouse, Bordeaux, Marseille, Strasbourg et nos trois escales corses d' Ajaccio, Bastia et Calvi (à partir du printemps 1988 pour cette dernière escale). Lyon/Lille, Lyon/Toulouse et Lyon/Marseille sont déjà desservies trois fois par jour ; la troisième fréquence quotidienne sera introduite dès 1988 sur Lyon/Nice et Lyon/Nantes. D'ici 1992, ce sont toutes les transversales qui seront exploitées sur la base de trois à quatre services par jour, soit onze destinations "pourvoyeuses" de participants et de spectateurs des JO leur offrant systématiquement la possibilité d'un aller-retour dans la journée et même dans la demi-journée.

• Quant aux tarifs proposés... Comparons directement avec l'autre grand aéroport de la Région.

Au plein tarif, un aller/retour coûte 1 186 F sur Paris/Lyon au lieu de 2 250 F sur Paris/Genève ; le tarif le plus bas sur chaque ligne fait apparaître une différence relative encore plus forte - 745 F en Paris/Genève contre seulement 376 F en Paris/Lyon, toujours pour un aller/retour.

Entre Paris et la Savoie il est important également d'évoquer les plates-formes complémentaires de Satolas que sont Chambéry et Grenoble/St-Geoirs. Sur Grenoble, la desserte d'Air Inter, à cinq fréquences par jour, est déjà utilisée par plus de 250 000 passagers par an. Et à St-Geoirs comme à Satolas, Air Inter posera dès 1988 le dernier-né de l'aéronautique, le moyen-courrier A 320 de 172 sièges.

D'une piste à l'autre : les accès de Satolas aux sites olympiques

• En termes d'infrastructures, rappelons qu'avant 1992 Satolas et Albertville seront entièrement reliés par autoroute (ouverture du tronçon Montmélian-Albertville) que le trajet Albertville-Moutiers aura été équipé en deux fois deux voies et que la route de Brides sera raccordée au contournement de Moutiers (séparation des trafics à destination de la Haute Tarentaise et à destination des Trois vallées et de Brides). Le transit par route de l'aéroport aux stations durera donc en moyenne à peine plus de deux heures.

• Dès 1987, à l'initiative d'Air Inter, un groupe de travail s'est constitué, réunissant la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon, gestionnaire de l'aéroport de Satolas, et les deux compagnies Air France et Air Inter. Cette équipe étudie la mise au point et la commercialisation de produits intégrés avion + transport au sol.

Priorité sera bien sûr donnée aux transports en commun, selon les engagements pris dans le dossier Savoie Olympique. Dans ce domaine, "ski-route système" créé à l'initiative de la Chambre de Commerce de Lyon, servira de base de développement. Le service direct par car Satolas-Val d'Isère devient quotidien dès cet hiver. De 1988 à 1992, une nouvelle ligne directe et quotidienne sera créée tous les ans depuis Satolas vers une station savoyarde, en complément des accès déjà proposés avec correspondance depuis les vallées, sur la ligne actuelle.

D'autres formules, basées sur la location de voiture ou de minibus sont également examinées. Moins "grand public" mais indispensables en montagne, des liaisons aériennes seront étudiées entre Satolas et les plates-formes alpines : appareils "à décollage et atterrissage courts" pour l'altiport de Courchevel notamment, hélicoptères pour les hélisitations de la région. Ces dessertes aériennes complémentaires devraient être très utiles pour la période précédant et suivant les Jeux et bien entendu pendant les 15 jours de compétition.

• En 1992, les passagers d'Air Inter devraient ainsi se voir offrir une gamme complète de transports terminaux, rapides et fiables, entre Satolas et les sites olympiques : notre compagnie appliquera à cette desserte le savoir-faire acquis sur l'ensemble de son réseau en matière de liaisons ville-aéroport, en liaison étroite avec nos partenaires régionaux.

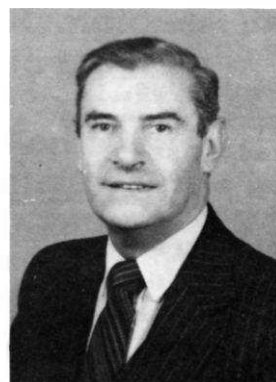
Air Inter joue la Savoie dès 1987... et bien après 1992

En Savoie, l'"effet Jeux Olympiques" est déjà manifeste. Dès à présent, Air Inter se positionne avec ses partenaires de l'aéroport de Satolas pour assurer le mieux possible le trafic lié à la préparation des jeux. Ce trafic de promoteurs, d'architectes, de journalistes, de publicitaires lié à l'organisation des chantiers d'une part, aux opérations de communication d'autre part, sera à l'origine de déplacements de plus en plus nombreux de et vers les stations. Il est donc important dès 1988 de créer le réflexe Satolas, porte d'entrée naturelle des provinces vers les stations alpines. Ainsi, dès cet hiver, les Lillois pourront rejoindre Val d'Isère grâce au système ski-route en 5 heures.

Mais en termes d'image, comme en termes d'opportunité, c'est bien grâce aux Jeux Olympiques d'Albertville que la "zone d'attraction" de l'aéroport de Satolas et des lignes Air Inter qui le desservent, se verra sensiblement étendue vers la Savoie...

**Jean-Pierre
LEGUET**

- **Diplômé de l'Institut d'Etudes Politiques de Paris -**
- **Licencié es Sciences Economiques**
- **Ancien élève de l'ICG.**
- **Actuellement Délégué Régional Centre-Est d'Air Inter**



1992 : UN ENJEU POUR L'A

1992 : une date primordiale pour la plate-forme de Chambéry à double titre puisque 1992 est à la fois l'année des Jeux Olympiques en Savoie, et la ligne droite finale qui conduit vers le marché unique européen. Quelles sont les incidences de ces événements sur l'aéroport de Chambéry, et sur le tourisme en Savoie d'une façon générale ?

Il est vrai que, pendant toute la phase de candidature de la Savoie — toute la Savoie — aux JO de 92, un formidable élan d'enthousiasme a rassemblé les savoyards autour de ce but.

La 1^{re} phase est gagnée. Maintenant, il faut organiser les jeux, avec toute la rigueur et la précision que nécessite une manifestation aussi prestigieuse... et il faut transporter athlètes et spectateurs sur les lieux de compétition.

L'aéroport "naturel" des JO de 92 est bien entendu, celui de Chambéry-Aix-les-Bains. C'est en effet l'aéroport le plus proche des sites olympiques, puisqu'en prise directe avec l'autoroute qui permettra de rejoindre Albertville en 30 mn environ, Moûtiers en 45 mn et Bourg-St-Maurice en 1 h 10. Actuellement, la plate-forme est équipée d'une piste de 1 770 m, assez restrictive d'autant que l'approche et le décollage présentent quelques difficultés techniques. C'est pourquoi un programme d'extension et d'amélioration est envisagé en plusieurs phases. 1^{re} phase : allongement de la piste qui serait portée au standard de 2 110 m, permettant l'accueil des appareils moyens courriers de nouvelle génération, tels que B737-300, Airbus A 320 ou MD80, ceux-là mêmes qui constitueront dans un très proche avenir, l'essentiel des flottes aériennes des compagnies charters européennes.

Parallèlement, les procédures pourraient être rectifiées, de façon à permettre à des appareils plus lourds, d'utiliser la plate-forme en toute sécurité, grâce à une approche et un décollage qui contourneraient les principaux obstacles naturels (Chambotte, Granier).

2^e phase : extension des bâtiments de l'aérogare et des aires de stationnement. Ainsi, plusieurs appareils de module 150 sièges pourraient être traités simultanément et de manière performante.

L e potentiel de trafic de l'aéroport

Il est bien entendu double :

— Un trafic d'affaires tout au long de l'année et qui



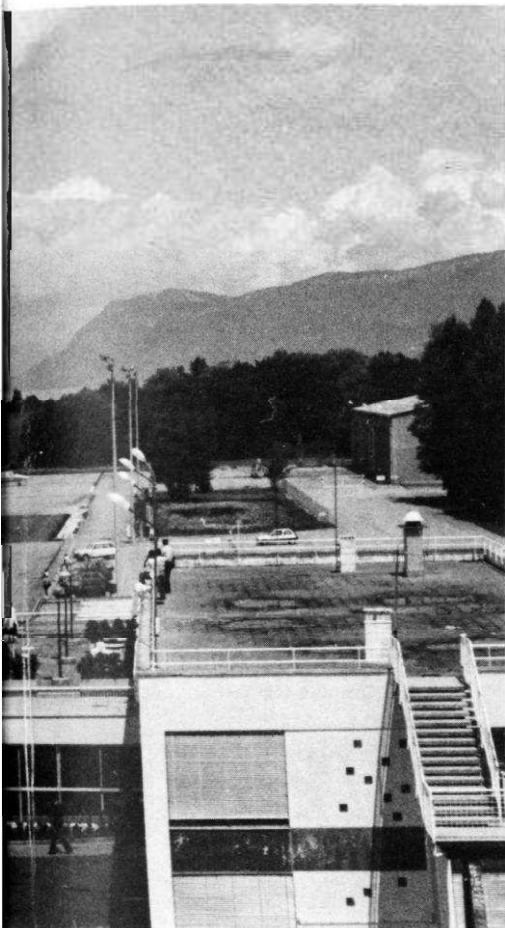
Jean-Pierre Beaud
Au sein du Point-Mulhouse, après avoir été responsable du secteur Amériques, puis du secteur Océan Indien, est actuellement Directeur des transports.

pourrait tendre à se développer avec l'apport de l'"Espace-Savoie" et de "Technolac" qui accueillent et attirent des technologies de pointe dans l'environnement immédiat de l'aéroport. Mais il ne faut pas négliger la concurrence sérieuse du TGV sur l'axe Paris-Savoie.

— Un trafic touristique saisonnier avec une très grosse pointe en hiver, de Noël à Pâques pour les sports d'hiver, et une seconde période non-négligeable en été des nombreux lacs de Savoie, ainsi que du thermalisme et du golf dans le cadre magnifique du Lac du Bourget.

Au niveau des sports d'hiver, les Jeux Olympiques de 1992 seront une formidable vitrine promotionnelle de la Savoie. Leur impact sera mondial, il faut en profiter avant leur réalisation. C'est aujourd'hui que la Savoie a un atout majeur à jouer auprès des

AÉROPORT DE CHAMBERY



Les perspectives de Développement

Dès les travaux de modernisation et de "mises aux normes" de la plate-forme achevés, l'aéroport pourra jouer son plein rôle de porte d'accès aérienne de la Savoie, et reprendre une partie du trafic qui aujourd'hui lui échappe.

La semaine de ski est devenue un réflexe au même titre que les vacances d'été. Les Alpes françaises, grâce à la diversité de leurs sites et la qualité de leurs installations (82,1 % des remontées mécaniques françaises sont installées dans les Alpes) sont un lieu de villégiature privilégié et captif, non seulement à l'intérieur de l'hexagone, mais au-delà des frontières.

Durant la saison d'hiver 1987-88, plus d'un million de touristes étrangers sont attendus dans les Alpes, pour des séjours d'une semaine en moyenne. Pour une part importante, ces touristes viennent d'Angleterre : l'avion est le mode de transport le plus performant. Les Tours-Opérateurs d'Outre-Manche ont bien compris cela, et proposent des "produits-ski" en avion avec prise en charge intégrale du début à la fin du séjour.

Ces produits ne peuvent manquer d'intéresser des voyageurs français. Ainsi, le Point-Mulhouse, fidèle à sa vocation de défense du consommateur, sera certainement présent en Savoie en 1992. Les rapports privilégiés qu'il entretient avec des organismes réceptifs à caractère social pourraient permettre l'élaboration de produits "avion + séjour" très compétitifs, mettant le ski et les Jeux Olympiques à la portée du plus grand nombre.

Finalement, la libération de transport aérien, l'ouverture des frontières européennes de 1992, les JO en Savoie et l'extension de l'aéroport de Chambéry, tout ceci pourrait être extrêmement profitable au tourisme en Savoie et au consommateur, et rejoint parfaitement l'optique du Point-Mulhouse qui participera à ce type de développement.

**Chambéry,
c'est l'aéroport
"naturel"
des Jeux
Olympiques.
Un programme
d'extension et
d'amélioration**

**est envisagé en plusieurs phases,
pour le rendre accessible notamment
à tous les appareils moyens courriers
de la nouvelle génération qui constitueront
bientôt l'essentiel des flottes
aériennes des compagnies européennes.**

principaux "réservoirs" de visiteurs potentiels que représentent les grands centres Européens, Nord-Américains et sans doute Japonais et Sud-Est Asiatiques.

Il est bien évident que l'aéroport de Chambéry ne pourra accueillir des gros porteurs en provenance de New York ou Tokyo, mais des constructions de lignes originales pourraient être imaginées par différentes compagnies aériennes ou Tour Opérateurs, à partir de lignes existantes : il s'agit de la mise en place d'appareils de moyenne capacité, capables de capter sur l'une ou l'autre des plate-formes internationales Européennes, les passagers arrivant sur une ligne régulière pour les amener, après un "transit express" et une heure de vol, sur l'aéroport savoyard. Cette formule aurait l'avantage de mettre New York ou Montréal à 9 h de Chambéry.

MODERNISATION ET ELEC DE LA TARENTAISE

Regroupant une majorité des stations françaises de sports d'hiver de dimensions internationales, la Tarentaise constitue un ensemble unique en Europe. Sa capacité d'hébergement s'est accrue régulièrement au cours de la dernière décennie pour atteindre aujourd'hui 220 000 lits touristiques — soit 20 % de la capacité totale des stations françaises — et elle dispose encore d'un important potentiel de développement que l'on peut estimer à 140 000 lits environ.

Mais, pour tirer efficacement parti de telles ressources, et, plus encore, pour accueillir les JO d'hiver de 1992 dans des conditions satisfaisantes, il était devenu indispensable de doter ce site exceptionnel de moyens d'accès adaptés à son niveau d'activité, la situation actuelle se caractérisant par des périodes chaque année plus fréquentes de saturation et même de congestion totale.

Avec une part de marché de l'ordre de 30 % en moyenne, mais atteignant 45 % au départ de l'Île-de-France, le chemin de fer non seulement participe de façon importante à la desserte de la Tarentaise, mais contribue également de façon essentielle à la qualité de vie de ses stations aux prises avec le problème du stationnement des véhicules automobiles. Le développement de l'industrie du tourisme en Tarentaise ne pouvait donc se dispenser d'une amélioration de l'irrigation ferroviaire de cette vallée.

Au cours des dernières années, la SNCF avait déjà consenti des investissements conséquents afin d'accroître la capacité de la ligne entre St-Pierre d'Albigny et Bourg-St-Maurice. L'ensemble de ces aménagements, d'une valeur de 120 MF environ, n'avait d'ailleurs pas manqué d'efficacité puisqu'ils avaient permis d'atteindre en pointe un niveau de trafic de plus de 80 circulations par jour, ce qui constitue une performance remarquable et même un record pour une voie unique non électrifiée et ne disposant pas d'une signalisation entièrement automatique.

Afin d'aller au-delà et de se mettre ainsi en mesure de répondre à la croissance de la demande de transport, la SNCF a donc proposé, il y a deux ans, la mise en œuvre d'une deuxième étape de modernisation, dont l'objet était de porter la capacité de la ligne à la valeur maximum qu'il était possible d'atteindre sur une voie unique, l'option d'un doublement ayant délibérément été écartée en raison de son coût.

**Jacques
Couvert,
IPC
Directeur
Régional
de la société nationale
des chemins de fer français,
réseau sud-est.**

RIFICATION

Le chemin de fer en Savoie, non seulement participe de façon importante à la desserte de la Tarentaise, mais il contribue grandement à la qualité de vie de ses habitants qui redoutent les problèmes de stationnement des automobiles.



La consistance du projet

Ce programme d'équipement, dont les travaux sont actuellement en cours et seront achevés à la fin de l'année 1988, comporte essentiellement 3 volets :

1) **l'adaptation du plan de voie des gares** à Moutiers, Aigueblanche (allongement de la voie de croisement), Centron (création d'une gare de croisement) et Bourg-St-Maurice (création de 4 voies supplémentaires afin d'augmenter la capacité de garage des rames et réduire ainsi l'occupation de la ligne due aux mouvements parasites de matériel vide).

2) **l'automatisation de la signalisation** (dans les gares et en ligne) et son asservis-

sement à une **commande centralisée informatisée** qui permettra de confier le suivi et la gestion de l'ensemble du trafic à un opérateur unique installé au Poste de Commandement de Chambéry.

3) **l'électrification de la ligne**. Elle sera réalisée sous deux formes différentes :

- en **1 500 V continu** jusqu'à Albertville, c'est-à-dire un équipement identique à celui existant sur l'axe Paris-Chambéry-Maurienne et permettant donc d'assurer en parfaite continuité la traction des trains jusqu'à Albertville

- en **25 000 V alternatif** au-delà : ce mode d'alimentation, dont la supériorité n'est plus à démontrer tant sur le plan économique que technique, a pu être adopté pour la section

Albertville-Bourg-St-Maurice dans la mesure où tous les trains doivent rebrousser en gare d'Albertville et que, hormis pour les rames reversibles (mais toutes, TGV notamment, sont aptes à circuler sous les deux modes d'alimentation), un échange de locomotive y est nécessaire.

Le financement

L'ensemble de ces aménagements qui, outre un gain de capacité de l'ordre de 50 %, apportera une amélioration très sensible des conditions de voyage (voir, plus loin, la présentation du nouveau service offert à l'hiver 88/89), correspond à un investissement total de 250 millions de francs (en valeur 85)

Grâce à une billetterie intégrée fer-route, les stations pourront monter les produits "tout-compris" et mieux gérer la régulation de leurs véhicules.



dont un peu moins de la moitié, 118 MF, est financée par le Conseil Général de la Savoie aux termes d'un accord conclu entre cette Collectivité et la SNCF en août 1986.

Ce concours financier du Département de la Savoie recouvre lui-même deux formes de contribution :

- d'une part, une subvention de 48 MF
- d'autre part, un emprunt de 70 MF qui sera mis à disposition de la SNCF et que celle-ci remboursera en quinze annuités grâce au produit d'une majoration tarifaire qui sera appliquée à partir de janvier prochain à la section de ligne en cours d'aménagement.

Le nouveau service ferroviaire en Tarentaise pour l'hiver 1988

La modernisation de la ligne ferroviaire de la Tarentaise permettra d'apporter, dès l'hiver 1988, quatre améliorations très importantes au service offert à la clientèle :

1 - Le TGV direct jusqu'à Bourg-St-Maurice

En période de sports d'hiver, la Tarentaise bénéficiera à son tour des "TGV Neige". Ceux-ci desserviront Albertville, Moutiers, Aime, Landry et Bourg-St-Maurice à raison de 5 aller-retour les samedis (dont un jusqu'à Moutiers) et 3 les dimanches.

Ainsi, notre clientèle n'aura plus à changer de train à Chambéry ; de plus, le temps de parcours sera réduit de 25 minutes, mettant ainsi Moutiers à 4 h et Bourg-St-Maurice à 4 h 35 de Paris.

2 - Une plus grande capacité en période de pointe permettant d'offrir plus de liaisons interrégionales

La ligne pourra absorber 110 trains par jour (2 sens confondus) au lieu de 80 environ actuellement. Sa capacité passera donc de 50 000 places à 75 000 places, soit + 50 %.

Le nombre de places offertes sur nos relations interrégionales directes au départ des Régions Nord-Pas-de-Calais, Lorraine, Bretagne et Pays de Loire pourra ainsi être augmenté. De même, la SNCF pourra mener, avec ses partenaires du tourisme, une politique de relations directes visant les pays européens (Allemagne, Bénélux) jusqu'ici freinée notamment par la capacité insuffisante de la ligne.

3 - Une amélioration des relations régionales et locales

Celles-ci profiteront bien évidemment et toute l'année de la réduction des temps de parcours sur la ligne (15 mn environ). Mais plus encore, grâce à l'électrification, les 7 aller-retour quotidiens seront assurés avec

des matériels modernes et plus performants offrant un confort accru. Dès l'hiver 88/89, les 2/3 de ces circulations seront équipées de matériel de type Corail. A cette date, une relation directe supplémentaire sera assurée en début de matinée entre Bourg-St-Maurice et Lyon, s'ajoutant aux deux relations supplémentaires créées les week-ends dès cet hiver.

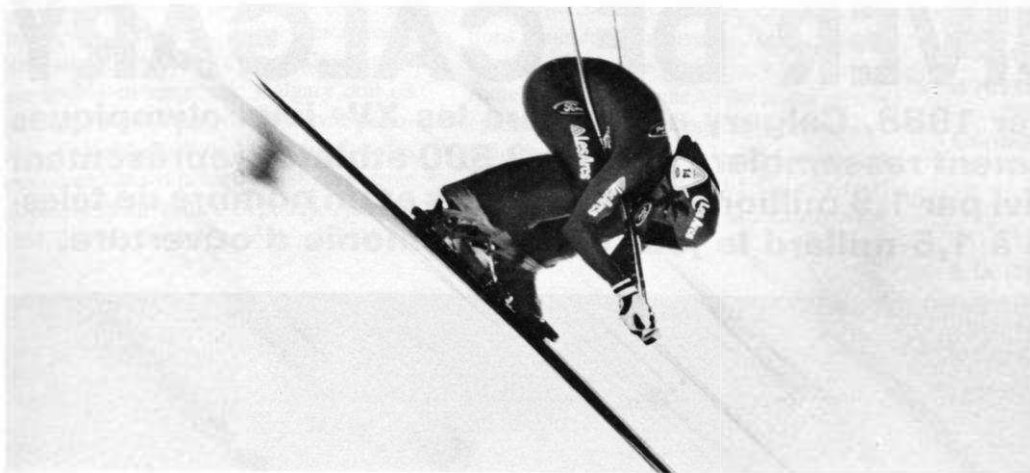
4 - Une amélioration de l'interface rail-route pour accéder aux stations de sports d'hiver

Le Conseil Général de Savoie étudie actuellement, en liaison avec la SNCF, la réalisation de gares routières dans les principales gares de Tarentaise, pour faire face à l'accroissement prévisible de trafic dans de bonnes conditions de fonctionnalité.

De son côté, la SNCF prévoit de mettre en œuvre avec le concours financier du Département, une billetterie intégrée fer-route. Le client pourra ainsi acheter dans tous les points de vente SNCF (gares et agences de voyages) une prestation complète intégrant les parcours fer et route, un forfait pour les bagages et la réservation des places, prestation émise par les machines de vente SNCF. Ainsi, les clients n'auront plus à faire la queue dans les gares de Tarentaise pour acheter leur billet d'autocar.

Les Arcs sont l'une des stations choisies pour les Jeux Olympiques d'Hiver de 1992.

LES ARCS, TOUT SCHUSS



La discipline dont les épreuves se dérouleront à Arc 2000 est le ski de vitesse, ou kilomètre lancé. Il s'agira d'épreuves de démonstration, le ski de vitesse n'étant pas encore une discipline olympique officielle.

Depuis leur création en 1968, Les Arcs ont toujours été à l'avant-garde, aussi bien dans leur conception architecturale que dans le domaine des animations proposées. Les trois villages formant Les Arcs, Arc 1600, Arc 1800 et Arc 2000, ont été conçus selon une architecture, originale et moderne, qui est un remarquable exemple d'intégration au milieu naturel. Le bois est en effet partout présent, que ce soit dans la structure des charpentes, le revêtement des immeubles, l'intérieur des appartements, et simplement par les arbres et la forêt très présents.

Une station vit par l'animation qu'elle a su créer, et aux Arcs, la variété et la qualité des stages proposés aussi bien l'hiver que l'été attirent de saison en saison une clientèle internationale de vacanciers et de sportifs. Dans le domaine du ski, Les Arcs ont toujours été à la pointe de l'innovation et parmi les pionniers de toutes les nouvelles glisses.

Ainsi, le monoski et le surf sont chaque année de plus en plus pratiqués sur les pistes d'Arc 1600, Arc 1800 et Arc 2000. Des stages spécifiques nouvelles glisses sont proposés, qui complètent les stages plus classiques grâce auxquels on peut apprendre bien sûr à skier, mais aussi découvrir le fabuleux domaine hors piste des Arcs, et vivre l'aventure de la neige et de la glisse.

C'est également sur la piste de l'Aiguille Rouge, à Arc 2000, que furent organisés en 1982 les premiers Championnats du Monde de Kilomètre Lancé. Ces épreuves, qui réunissent de très nombreux amateurs du monde entier, se déroulent désormais tous les ans sous l'égide de la Fédération Française de Ski, et de la Fédération Internationale de Ski.

Le Kilomètre Lancé est une épreuve de ski de vitesse pure, et se pratique sur des pistes spécialement conçues et aménagées à cet effet : une piste en ligne

droite et sans obstacle qui permet d'atteindre la vitesse maximum. L'équipement des compétiteurs est tout à fait particulier : des skis de 2,40 m de longueur, un casque profilé, des ailerons placés à l'arrière de la jambe, une combinaison en tissu élastique et plastifié, tout est conjugué pour réaliser le maximum d'aérodynamisme et donne aux coureurs une apparence tout à fait futuriste. Cette discipline demande aux coureurs une excellente préparation physique et mentale.

Les vitesses atteintes sont également remarquables, puisque le record mondial actuel est de 217 km/h, détenu par un français. La piste d'Arc 2000 a d'ailleurs été pendant plusieurs années la plus rapide du monde. C'est là que la barre des 200 km/heure a été franchie pour la première fois en 1982, et que de nombreux records (masculin, féminin, monoski, junior homme et femme) ont été battus.

Mais, au-delà de l'intérêt sportif et humain des Jeux Olympiques, il s'agit pour toutes les stations de Tarentaise d'un formidable challenge économique. Le choix de cette région a déjà permis d'accélérer l'adoption de différents plans d'aménagement des réseaux routier et ferroviaire. Le TGV arrivera ainsi à Bourg-St-Maurice dès Noël 1988, ce qui mettra Paris à 4 h 30 des Arcs. De plus, l'inauguration du nouveau funiculaire reliant Bourg-St-Maurice à Arc 1600, dans le courant de l'année 1988, permettra un accès particulièrement rapide et confortable à la station.

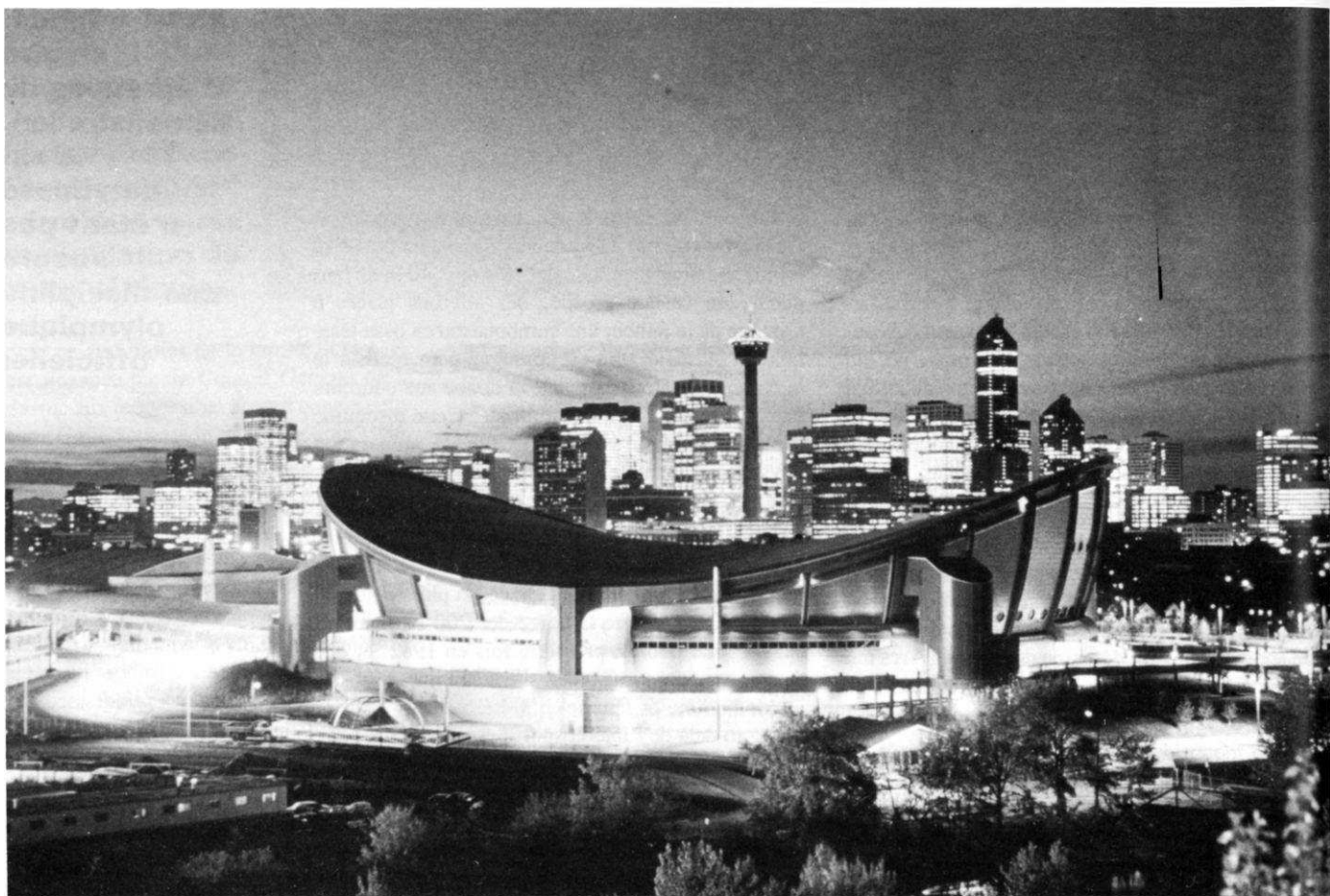
Les Jeux Olympiques d'Hiver 92 sont, pour toutes les entreprises concernées du bâtiment, des sports d'hiver et du tourisme, une excellente opportunité de consolider et d'ouvrir de nouveaux marchés, c'est une plus-value considérable apportée dans le domaine de l'immobilier et des équipements de tourisme et du loisir.

**Roger Godino
Président du
Groupe
des Arcs**



LES JEUX OLYMPIQUES D'HIVER DE CALGARY

Du 13 au 28 février 1988, Calgary accueillera les XV^e jeux olympiques d'hiver. Cet événement rassemblera près de 2 500 athlètes représentant 59 pays. Il sera suivi par 1,9 million de spectateurs et un nombre de téléspectateurs estimé à 1,5 milliard le jour de la cérémonie d'ouverture.



Les XV^e Jeux Olympiques d'hiver auront lieu à Calgary au Canada du 13 au 28 février 1988. Une grande partie des épreuves auront lieu à Calgary même, et la ville s'est dotée, à cette occasion, d'installations sportives de tout premier ordre.

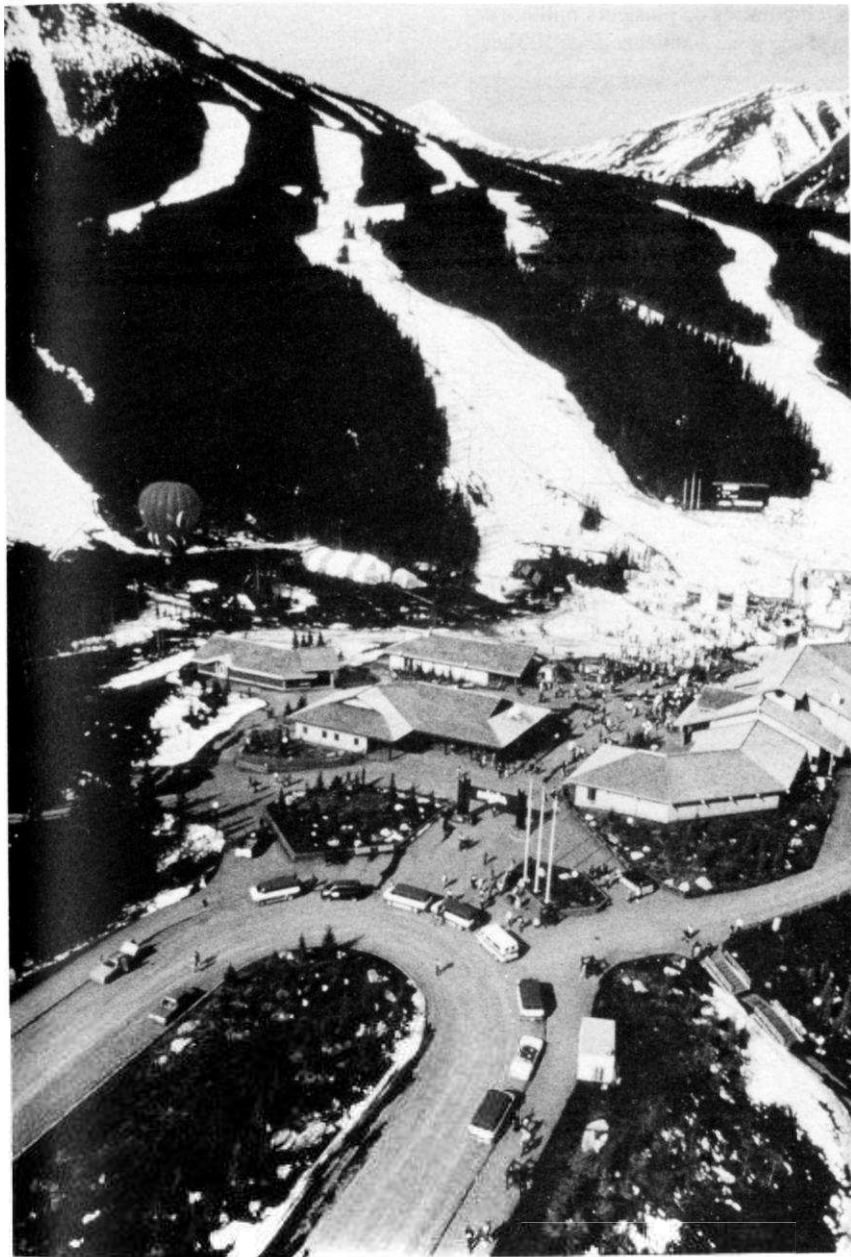
En plus de très importants moyens techniques et logistiques, l'organisation des jeux à Calgary s'appuie sur près de 10 000 personnes surtout bénévoles.

Financé en grande partie par les droits de télévision, le budget des jeux s'élève à 550 millions de dollars canadiens auxquels il faut ajouter les financements publics pour les installations sportives.

Calgary, Alberta

Calgary est une ville de 640 000 habitants située dans la partie Sud de la province de l'Alberta, à environ 100 km à l'Est des montagnes rocheuses. Ville typiquement Nord américaine dont la population a presque doublé en vingt ans, Calgary doit en grande partie sa prospérité à l'activité pétrolière. Calgary a obtenu l'organisation des jeux olympiques d'hiver de 1988 après trois candidatures infructueuses pour les jeux de 1964, de 1968 contre Grenoble, et de 1972.

La station de ski de Nakiska.



Les Sites Olympiques

Les épreuves de ski alpin et de ski nordique auront lieu dans deux sites de montagne, à *Nakiska* et *Canmore*. Ces deux stations entièrement nouvelles, sont situées à environ une heure de Calgary par l'autoroute transcanadienne. Toutes les autres épreuves des jeux y compris le saut à ski, la luge, le bobsleigh, et le ski acrobatique (ballet et saut) auront lieu à Calgary (soit tout ou partie de 11 disciplines sportives sur 14).



Philippe Yvon, 32 ans X75 ENPC80 Ingénieur des Ponts et Chaussées Comité d'organisation des jeux olympiques d'hiver Albertville et de Savoie — Chargé de mission à Calgary, Canada 1980-1984. Responsable du département des études urbaines. Cete de Lyon. 1984 juin 1987. Chargé de l'arrondissement urbain à la DDE du Rhône. Depuis juillet 1987. Cojo 1992. Chargé de mission à Calgary au sein du comité d'organisation des jeux olympiques d'hiver de 1988.

Ceci donne aux jeux de 1988 une configuration presque "urbaine", très différente de celle d'Albertville.

Un budget d'environ 340 M\$* a été consacré aux installations sportives permanentes, ce coût étant supporté principalement par l'Etat canadien, le gouvernement provincial de l'Alberta, et la ville de Calgary. Parmi les plus remarquables, citons :

Le Parc Olympique Canada : situé à 15 minutes du centre de ville de Calgary, adossé à une colline de 100 m de hauteur, le parc olympique Canada comprend quatre tremplins de saut, une piste combinée de bobsleigh et de luge, ainsi que des pistes de ski qui recevront les épreuves de ski acrobatique (saut et ballet) et une épreuve de démonstration de ski pour personnes handicapées.

Cet équipement d'un coût de 72 M\$ accueillera jusqu'à 70 000 spectateurs par jour pendant les compétitions olympiques et restera après les jeux un centre de loisirs et d'entraînement.

Le Saddledome Olympique : Cette installation polyvalente de près de 20 000 places recevra les épreuves de patinage artistique et de hockey sur glace. Cette construction de 100 M\$, se distingue par son toit en béton armé suspendu par des câbles qui permet une très bonne visibilité de tous les sièges. Inauguré en 1983, le Saddledome est, depuis, le domicile de l'équipe locale de hockey qui remplit régulièrement la salle.

L'Anneau olympique : situé sur le campus de l'université de Calgary, l'anneau olympique, d'un coût de 39 M\$, est un des rares anneaux de vitesse de 400 m couvert dans le monde.

9 400 personnes bénévoles à Calgary

Il couvre une superficie de 26 000 m² et peut accueillir 4 000 spectateurs.

Moyens et Logistique

A côté de l'aspect sportif proprement dit, les jeux olympiques mobiliseront d'importants moyens de soutien technique ou logistique. En voici un aperçu dans quelques domaines.

Medias : plus de 5 000 représentants de la presse écrite ou audio-visuelle seront présents à Calgary en février. Un centre de radiodiffusion de 24 000 m² et un centre de presse de 10 000 m² ont été aménagés de façon temporaire. Sur les sites pas moins

de 450 positions de commentateurs de télévision ont été installées.

Télécommunications : quelques chiffres permettant de situer les moyens mobilisés par les jeux = 6 400 téléphones, 1 000 terminaux informatiques, 3 400 radios portatives, un réseau câblé spécifique, 8 canaux satellites et 16 canaux radio entre les sites et le centre de radiodiffusion.

Transports : Calgary bénéficie d'un réseau de transport urbain développé et d'un réseau routier bien dimensionné. Néanmoins l'acheminement des spectateurs vers les sites impose des mesures d'exploitation spécifiques, la création d'une dizaine de parkings temporaires de plusieurs milliers de places et une flotte additionnelle de 500 bus.

En sus le comité d'organisation assure directement le transport de 20 000 personnes par jour (athlètes, officiels, médias, personnels), avec 1 200 véhicules.

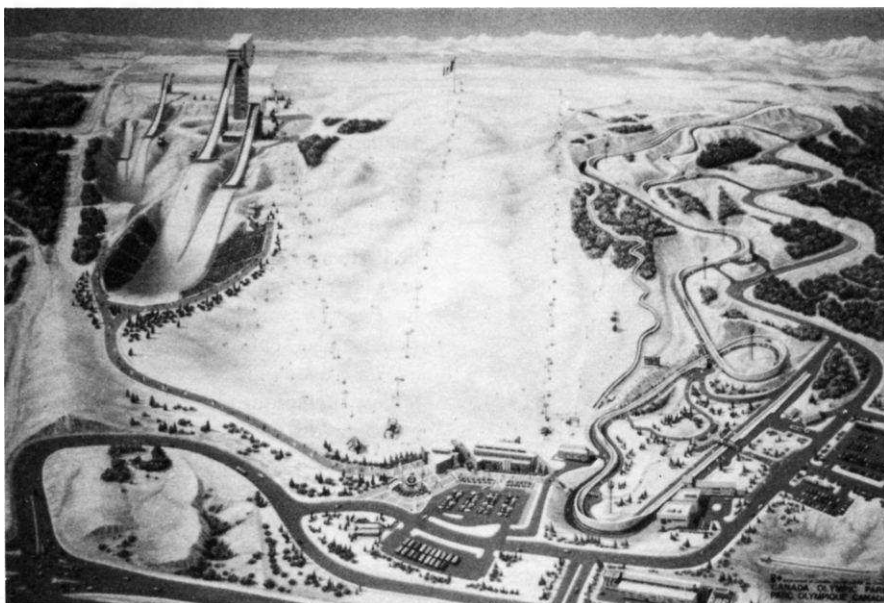
Hébergement : Calgary ne disposant que de 30 000 lits touristiques, les problèmes d'hébergement ont pris une ampleur importante. Des solutions originales ont dû être trouvées comme la réalisation d'un village entièrement temporaire de 2 500 lits pour les médias.

Le Comité d'organisation et les bénévoles olympiques

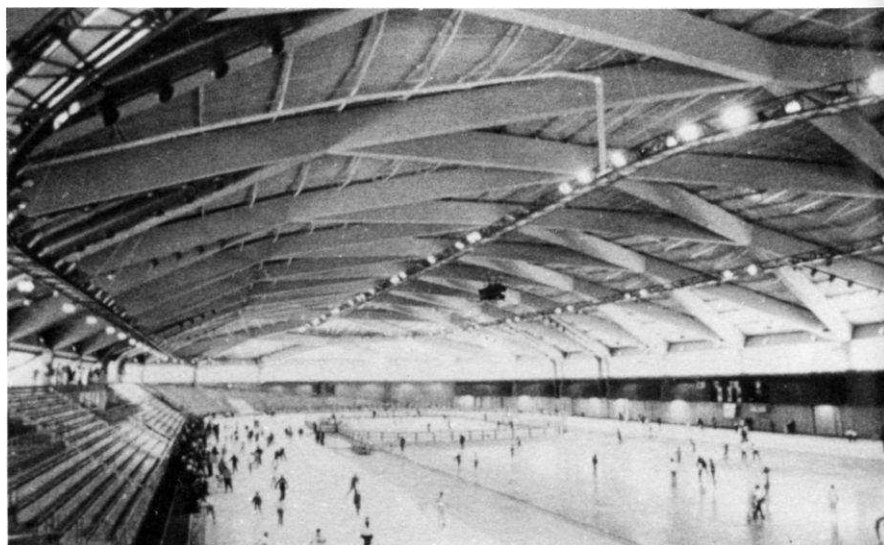
Si l'organisation d'un événement comme les jeux olympiques doit aujourd'hui s'appuyer sur les techniques les plus modernes notamment dans le domaine des télécommunications et des médias, elle s'appuie aussi sur des moyens humains très importants. A Calgary, ils représentent près de 10 000 personnes dont 9 400 bénévoles. La plupart des jeux antérieurs ont fait appel aux bénévoles, mais aucun n'est allé aussi loin que Calgary dans leur implication dans la préparation et le management même de l'événement.

Le Budget des Jeux

En dehors des financements publics importants alloués surtout à la réalisation des installations sportives, le budget du comité d'organisation s'élève à 550 millions de \$ canadien.



La plus grande partie des ressources proviennent des droits de télévision, avec un chiffre record de 309 millions \$ versé par le réseau de télévision américain ABC.



AREA-LBERTVILLE : LE DEUXIEME SOUFFLE



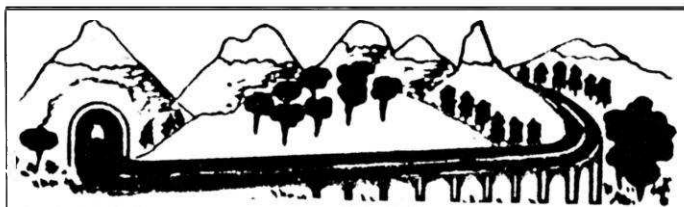
Par ce slogan, AREA, société des autoroutes Rhône-Alpes, signifie qu'elle entend œuvrer pour le succès des Jeux Olympiques. Quoi de plus naturel : la société AREA qui a une large partie de son réseau actuel dans le département de la Savoie et qui compte ce département parmi ses actionnaires, est parmi les sociétés concessionnaires d'autoroutes celle qui est la plus concernée par les Jeux.

**Area investit
3,5 milliards de francs dans son réseau.**



Michel Drocourt
I.C.P.C.
Directeur
Général
d'AREA.
Après

une dizaine d'années passées à l'étranger, dirige successivement divers bureaux d'études du groupe de la Caisse des Dépôts, Scet International, Serequip, Transroute, et participe activement à l'exportation du savoir-faire autoroutier français au Portugal, en Tunisie, Malaisie, Thaïlande et Chine (province de Canton), avant de prendre la direction d'AREA, en mars 1986.



Déneigement Fraises et Turbines
 jour et nuit

Nacelle hydraulique
 positive ou négative

Balayeuses-aspiratrices

Nettoyage rotatif
 de parois Trémies et Tunnels routiers

DUMONT
NETTOIEMENT

38270 REVEL TOURDAN
 Tél. : 74.84.57.16 - 74.84.55.99 Tx : 308 993

A VOTRE SERVICE
POUR TOUS TRAVAUX SPECIAUX

Le plan de développement d'AREA qui s'inscrit dans le cadre des JO de 1992 en Savoie est très important : exprimé en francs de 1987, il représente un montant aussi élevé que la valeur du réseau actuel, lorsque l'on exprime celle-ci en valeur historique ! Ce programme est constitué pour l'essentiel par :

- des extensions du réseau qui passera de 270 à 380 kilomètres :

- prolongement de l'autoroute A.43 de Montmélian (bifurcation de Francin) à Albertville (Gilly-sur-Isère) soit 35 km ;

- réalisation de l'autoroute A.49 entre Grenoble (Voreppe) et Valence (Romans, Bourg-de-Péage), soit 65 km ;

- pénétration autoroutière dans la Vallée de la Maurienne entre Pont-Royal et Aiguebelle, soit 10-12 km ;

- et des améliorations de capacité du réseau actuel :

- doublement du tunnel de l'Epine, situé juste avant Chambéry en venant de Lyon. On sait qu'à l'heure actuelle, ce tunnel est un mono tube bidirectionnel à trois voies de circulation ;

- élargissement à 2 x 3 voies de la section de l'A.43 depuis la barrière de péage en pleine voie de Lyon (Saint-Quentin-Fallavier) jusqu'à la bifurcation de Coiranne (A.43 Lyon — Chambéry — A.48 Lyon — Grenoble).

Les jeux
ont un effet accélérateur
sur les investissements
qui sont par ailleurs
nécessaires et inévitables

Il est bien évident qu'AREA n'investit pas 3,5 milliards de francs pour des jeux qui ne durent que quelques jours. Elle le fait pour répondre à des besoins permanents, les jeux ayant un effet de catalyseur.

I. D'abord les besoins de ses clients actuels

Les usagers qui paient le péage sont, pour AREA, des clients à qui l'on doit la fluidité des conditions de circulation, le confort et la sécurité.

C'est la raison pour laquelle AREA souhaitait depuis quelque temps réaliser le doublement du tunnel de l'Epine et l'élargissement à 2 fois 3 voies de Saint-Quentin-Fallavier — Coiranne, et bien entendu aussi quelques élargissements de gares de péage.

En effet, ici et là, sur le réseau, les signes de saturation se manifestent déjà depuis quelques années ; pas seulement à l'occasion des grandes migrations d'hiver, mais aussi et surtout pendant les mois d'été qui sont — le lecteur en sera peut-être étonné — les mois à intensité kilométrique la plus élevée sur le réseau AREA :

Saturation à la barrière en pleine voie en Saint-Quentin-Fallavier ;

Saturation à la bifurcation de Coiranne et surtout au tunnel de l'Epine.

Deux indices expriment bien la montée de la saturation au tunnel :

550 millions d'investissement : satisfaction de l'utilisateur-client obligé !

— le nombre d'ouvertures de la voie centrale a progressé de 10 en 1981 à 210 en 1987 :

— le nombre de basculement de la voie centrale (4 en 1984, mais 30 en 1987), opérations délicates à laquelle AREA est obligée de se livrer lorsque les bouchons se créent de chaque côté du tunnel.

En remontant vers l'amont, les bouchons de Montmélian sont les plus redoutables. Mais dans ce cas, ce n'est pas la capacité du réseau autoroutier qui est en cause : ce sont les difficultés de circulation à l'amont, dans les vallées de la Maurienne et surtout de la Tarentaise : l'autoroute se transforme alors en un gigantesque parking.

Ce dernier exemple montre bien qu'en matière d'infrastructure routière, il faut rechercher de bout en bout la cohérence des capacités : à partir du moment où le deuxième plan Tarentaise va "libérer" la Savoie à l'amont, AREA se doit d'assurer la fluidité à l'aval.

2. Ensuite les besoins de l'économie régionale

Il convient de vivifier l'économie régionale en facilitant les déplacements intra-régionaux ou entre la région Rhône-Alpes et les régions voisines, françaises ou étrangères.

A cet égard — il suffit d'ouvrir une carte — la réalisation de Montmélian — Pont-Royal-Aiguebelle encourage notamment les échanges de la région Rhône-Alpes avec la vallée du Pô par le tunnel du Fréjus. Avec l'autoroute A.49 Grenoble-Valence, c'est

l'ouverture des régions de Chambéry et de Grenoble vers la côte méditerranéenne, l'Espagne. Et Barcelone : AREA relie les deux villes olympiques !

Pour Area, le compte à rebours a commencé depuis plus d'un an

En matière d'échéancier de mise en œuvre d'autoroute, il est souvent difficile de faire passer ses désirs dans la réalité. Il faut savoir qu'entre le moment où les pouvoirs publics ont décidé de construire un tronçon autoroutier et entreprennent l'étude d'avant-projet sommaire simplifié (l'APSS) et le moment où cet ouvrage est déclaré d'utilité publique, il s'écoule un délai de 18 mois. Il faut savoir aussi qu'entre le moment où le tracé est figé avec précision et celui où on peut pénétrer sur les parcelles pour y entreprendre les travaux, il faut encore 18 mois si on doit recourir à la procédure d'expropriation, procédure longue et minutieuse. Les choses se compliquent encore si, comme c'est le cas pour le tronçon autoroutier Montmélian — Pont-Royal — Albertville, certains terrassements ne seront réalisables, en raison de la localisation des carrières et zones d'emprunts, que lorsqu'un ouvrage d'art exceptionnel aura été préalablement achevé. Et là encore, il faut assez généralement 18 mois. Ainsi lorsque les automobilistes passeront demain (en fait à partir de septembre 1988) au droit du

Area-rithmétique :

Nombre de salariés : 560.

Longueur actuelle du réseau : 270 kilomètres.

Longueur en 1992 : 380 kilomètres.

Coût des travaux : 3,5 milliards de francs.

Recette totale en 1986 : 612 millions de francs (dont 20 % par monnaie électronique).

Nombre de transactions payantes (1986) : 82 639 véhicules.

Intensité kilométrique réseau :

15 082 véhicules/jour.

Intensité kilométrique Lyon-Bourgoin : 31 009 véhicules/jour.

Record du trafic : 77 326 véhicules au péage Lyon — Saint-Quentin-Fallavier le 7 mars 1987.

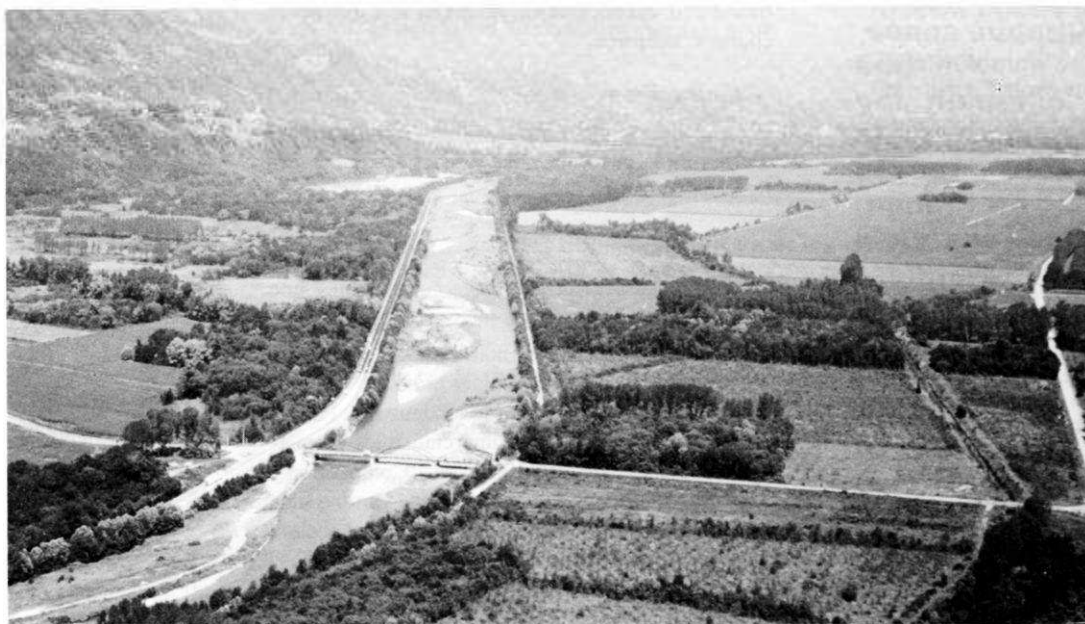
Parcours moyen : 48 kilomètres.

Nombre d'engins de déneigement : 50.

chantier du viaduc de franchissement de l'Arc, au pied de l'Eglise de Chamousset, ils pourront se dire que ce chantier est, comme l'on dit, sur le "chemin critique".

Si l'on ajoute que la section Pont-Royal (confluence Arc-Isère) — Albertville et l'autoroute A.49 Grenoble-Valence ne sont pas encore aujourd'hui déclarées d'utilité publique, on comprendra que l'objectif de mise en service totale à l'horizon de fin 1991 est un objectif ambitieux ; il faudra coûte que coûte le réaliser. Et pour cela AREA s'appuie sur un ordonnancement précis et réaliste des études, des procédures foncières et des travaux et n'hésitez pas à jouer la carte de l'anticipation.

Le prolongement de l'autoroute A.43 de Montmélian à Albertville, soit 35 km, est destiné à résorber les bouchons redoutables.



1987 : Salomon a 40 ans. Quarante ans d'innovations,

SALOMON, 40 ANS D'INNOVATIONS AU SERVICE DES SKIEURS

de compétition, de passion du ski,
pour apporter un "plus", une dimension
supplémentaire au plaisir du sport.

La recherche est orientée non seulement sur la conception des produits eux-mêmes, mais également sur la mise au point d'automatismes de production performants. Chaque année, une cinquantaine de brevets sont déposés en France, auxquels correspondent environ cent dépôts à l'étranger. Salomon consacre plus de 4 % de son Chiffre d'Affaires consolidé à la Recherche.

La fixation de ski : le premier métier de Salomon

Le choix d'une fixation est déterminant car il intègre 3 éléments fondamentaux lors de la pratique du ski :

— La Sécurité

La fixation doit tenir même lors de sollicitations importantes (bosses, sauts, slalom) et déclencher quand cela est nécessaire, quel que soit le type de chutes combinées.

— La Précision

C'est la finesse des réglages, une grande capacité d'absorption des chocs, la prise en compte des flexions du ski.

— La Commodité

C'est un chaussage/déchaussage automatique, une grande légèreté et des freins intégrés et rétractables.

Les premières fixations vendues par Salomon sont des sécurités à câbles, associant la butée "skade" verrouillées par une bille et le tendeur lift. Puis la Société met au point et commercialise les premières talonnières sans câble de type "Compétition" et "Toutes Neiges", à l'origine d'une gamme sans cesse perfectionnée depuis et adaptée à chaque skieur, du débutant au compétiteur.

Les résultats de Salomon en compétition (16 médailles aux Championnats du Monde de Crans-Montana)

illustrent la confiance que les meilleurs placent dans ses fixations.

Les chaussures de ski alpin : l'innovation qui a révolutionné le marché

Les premières chaussures Salomon sont commercialisées en France en 1979. Le succès est immédiat :

Avec une gamme exploitant une technique brevetée — entrée arrière et blocage du talon dans une coque rigide — Salomon réussit en 3 ans à devenir un des premiers fabricants mondiaux. Sur la base de cette innovation qui a révolutionné le marché, Salomon propose aujourd'hui des gammes complètes répondant aux besoins spécifiques de chaque skieur en terme de précision, confort, commodité.

— La Précision

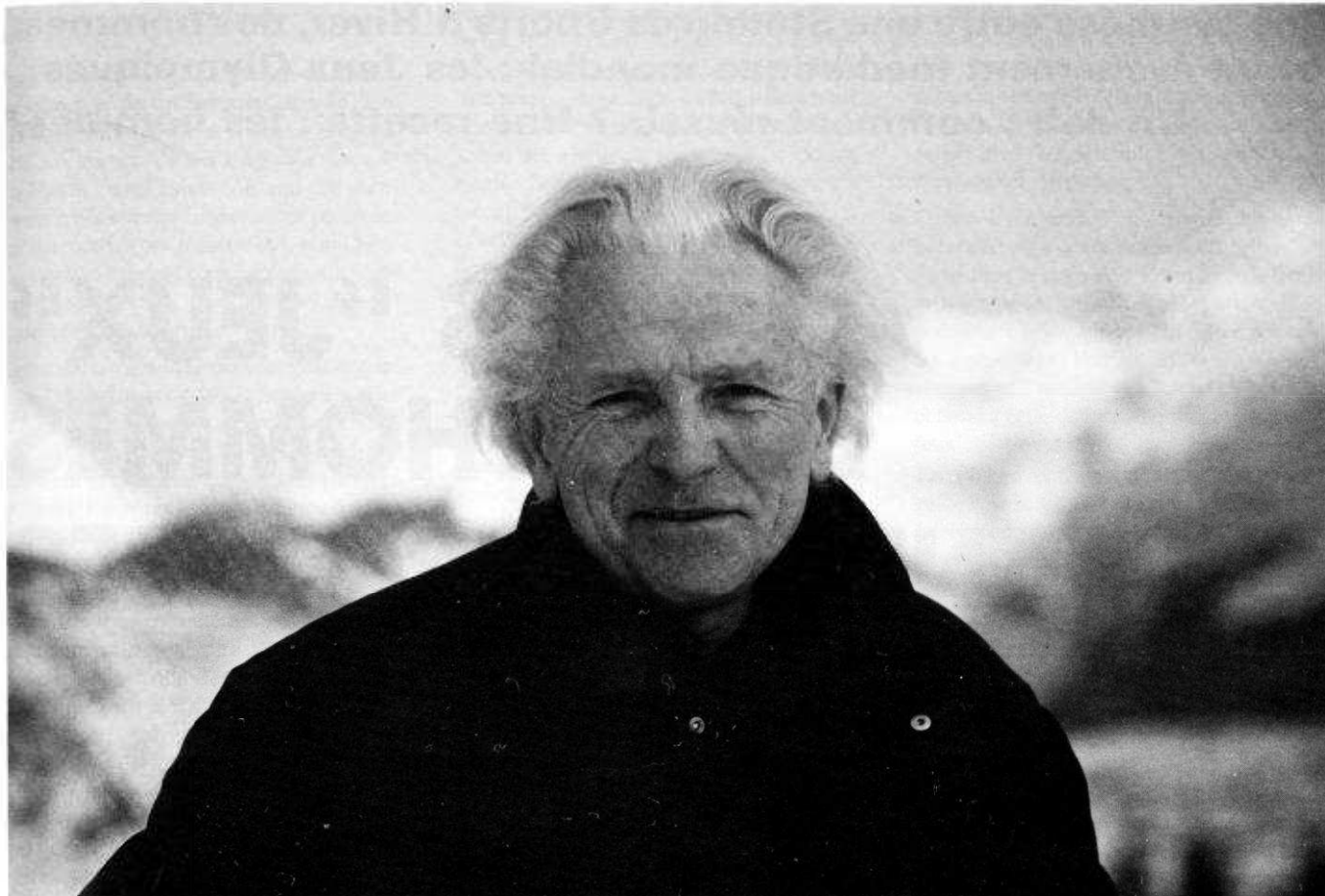
Avec le blocage talon, le réglage flexion, le serrage avant pied et autres réglages complémentaires, la chaussure devient avec Salomon un véritable sur mesure.

— Le Confort

La mesure pointure-volume est à la base de ce confort. Elle prend en compte trois dimensions fondamentales du pied (périmètre court talon, longueur et largeur) pour déterminer la bonne pointure.

— La Commodité

Pour un ski sans contrainte : l'entrée arrière, le crochet unique de fermeture et la position marche.



La chaussure-fixation de ski de fond :
d'autres innovations pour d'autres
sensations

Le Système Nordique Salomon est à l'origine d'un profond bouleversement technique dans le domaine de la fixation de ski de fond d'élite, adeptes du skating, cela se traduit par plus de performances.

Pour les skieurs, cela signifie plus de commodité et plus de facilité.

Depuis sa création le SNS a prouvé sa fiabilité et sa solidité incomparables : pas d'usure prématurée, pas de prise de jeu.

Pour une meilleure impulsion, Salomon a développé une gamme de fixations avec une énergie de rappel adaptée à chaque skieur, à chaque pratique. En skating, elle permet un retour rapide et précis du ski sous la chaussure. En pas alternatif, elle procure un débattement optimal.

Pour un contrôle plus précis, une arête de guidage s'encastre dans la semelle de la chaussure et se prolonge dans la fixation. De plus, le profil progressif de l'arête contribue au guidage permanent du ski dans les passages difficiles.

Off limits...

Parce que la performance est un défi permanent pour le sportif, la qualité est un challenge constant pour Salomon.

Parce que le sportif cherche sans cesse à se dépasser, Salomon ira toujours plus loin dans la Recherche et l'innovation. Off limits...

Georges Salomon
Président Directeur
Général
de Salomon SA
Georges Salomon
est né à Annecy le
18 novembre 1925.
Il se lance en 1947
avec son père
François dans la

fabrication de lames de scies et de carres de ski.

— **En 1954, François et Georges Salomon achètent la licence d'exploitation d'un tendeur de sécurité de ski : le lift.**

— **En 1972, la Société Salomon est leader mondial de la fixation de ski. Aujourd'hui, elle détient près de 50 % du marché mondial.**

— **En 1974, Georges Salomon se lance avec succès dans la chaussure de ski alpin. Salomon devient n° 1 mondial de la chaussure de ski.**

— **En 1980, un nouveau pari est tenu avec la mise au point d'une chaussure-fixation de ski de fond, impose son système (SNS : Système Nordique Salomon) à des producteurs de chaussures réputés à l'étranger.**

Tout récemment, Salomon s'est diversifié dans l'équipement de golf en rachetant la Société américaine de clubs de golf, Taylor Made.

**Une synthèse entre une Station de Sports d'Hiver, des hommes et un événement médiatique mondial : les Jeux Olympiques.
Un défi : comment réussir ? Une recette : les hommes.**

DES "JEUX" ET DES HOMMES OU PANEM ET CIRCENSES



Robert Houbas
PDG
de la Société
d'Aménagement
de la Station
de la Plagne
Ancien Elève
de l'Ecole Polytechnique (Promotion
1946) Développeur, Aménageur
et Constructeur d'opérations
immobilières diverses ainsi que
de programmes touristiques

En l'an 2000, qui n'est plus aujourd'hui le symbole d'un avenir lointain impalpable, les hommes des générations qui, dans le monde, ont aujourd'hui entre 15 et 25 ans et même plus, interrogés à quelques concours radiophonique ou télévisé auront répondu juste quand, l'animateur leur ayant demandé le lieu des Jeux Olympiques d'hiver 1992, ils auront répondu : Albertville. Par contre, qui d'entre eux, à part quelques spécialistes, pourront dire où s'est déroulée telle ou telle épreuve ? Qui aujourd'hui, en France ou dans le Monde, peut indiquer précisément sur quel site particulier se sont déroulées les épreuves olympiques de luge et de bobsleigh à Innsbruck ?

C'est dire, que lorsqu'on demande aujourd'hui à La Plagne comment elle se prépare aux "Jeux de 1992", La Plagne ne doit pas seulement parler d'elle et de ses équipements pour accueillir, mais évoquer aussi ce que la Tarentaise, la Savoie et la France doivent attendre de ces "Jeux" et ce que nos Stations de Tarentaise doivent faire pour que la chance, donnée à notre Département grâce à l'action volontariste et acharnée de Michel Barnier et de son équipe, soit saisie et exploitée au maximum.

Un autre aspect de l'effort poursuivi est celui de l'environnement.

Ce qui est déjà fait

Pour remédier à l'insuffisance de crédits nationaux et départementaux afin de donner un réseau routier et ferroviaire approprié aux besoins de nos stations et donc de La Plagne, nous avons consenti des participations financières importantes prélevées sur les recettes des remontées mécaniques. Ce système original n'en est pas moins très lourd à supporter et pèse durement dans les équilibres financiers de la Station.

Ceci aidant, vous avez déjà compris que les Jeux Olympiques de 1992 viennent sceller le plan d'aménagement des réseaux d'accès routiers et ferroviaires de la Tarentaise et que l'effort financier des stations trouvera là, nous l'espérons, sa justification. Dès Noël 1988, La Plagne sera à 4 heures environ de Paris par le TGV. Progressivement et jusqu'en 1992, nous verrons la fin des ralentissements automobiles des week-ends de pointe, pour ne pas dire de tous les week-ends qui "livrent" dans les stations des clients fatigués et irritables. Nous verrons le retour de la clientèle régionale de journée, dont il est évident de constater que, depuis quelques années, elle préfère souvent skier sur des sites de proximité plutôt que de profiter des domaines beaucoup plus variés et beaucoup plus vastes que nous lui offrons.

Un brin d'amertume cependant au passage... Alors que les commerces et les industries de nos régions ont autant que les exploitants de remontées mécaniques à attendre de cet avènement, il n'est pas en soi très équitable que le dispositif fiscal français n'ait pas permis de leur demander également une contribution ; celle-ci, à budget égal, eut été d'ailleurs légère pour tous, lorsque l'on sait que le chiffre de l'exploitation des remontées mécaniques dans une station représente à peu près 10 % du chiffre d'affaires global de l'ensemble des commerçants, hôteliers, entrepreneurs, industriels et artisans qui vivent sur cette station ou y exercent une partie de leurs activités.

Ce qui reste à faire

La seconde attente de ces "Jeux", c'est le formidable impact médiatique qu'ils vont susciter. L'enjeu est énorme. L'objectif est immense. Tout le potentiel des skieurs sera à l'écoute, que dis-je, à l'image, de ce qui va se passer en Tarentaise. Des cohortes de

professionnels, de touristes du monde entier seront là. C'est sur l'image qu'ils emporteront de leur séjour et qu'ils relateront dans leur presse, dans leurs clubs, parmi leurs relations, que seront jugées nos stations. Ce seront des décideurs conscients ou inconscients. Nous avons une double action à mener :

L'action sur les structures : il revient déjà, de prime abord, aux exploitants de remontées mécaniques de faire progresser d'ici 1992, l'étendue de leurs domaines skiables et par voie de conséquence, la capacité de desserte de ces domaines. C'est ainsi que dans cette optique, La Plagne a construit et exploite aujourd'hui 100 engins de remontées mécaniques (potentiel le plus fort des stations françaises). Il est programmé jusqu'en 1992 de nombreux engins supplémentaires pratiquement tous téléportés. Ces engins nouveaux, comme ceux réalisés ces dernières années, seront à la pointe de la technique moderne du point de vue tant du débit que de la sécurité.

Dans un autre domaine qui touche bien évidemment aussi au confort de la clientèle, le sous-équipement hôtelier sera sévèrement jugé par les visiteurs de 1992, comme il l'est d'ailleurs par nos visiteurs d'aujourd'hui.

Quand nous disons "sous-équipement", nous disons sous-équipement qualitatif et quantitatif. Mise à part une Station dont l'épanouissement hôtelier date d'après la dernière guerre, et cela pour des raisons bien connues de réemploi de dommages de guerre nos stations ne disposent que deux ou trois hôtels susceptibles de prétendre à la classe internationale. Chacun sait les raisons de cette pénurie. Chacun sait que ces hôtels furent créés dans deux cas de figure : ou bien ils sont la propriété de l'exploitant de remontées mécaniques lui-même, qui les a créés pour promouvoir la station ou bien ils sont été édifiés par de grandes chaînes, à des conditions d'investissements subventionnés par le sacrifice quasi-intégral consenti par les stations sur le coût de l'incidence foncière. Heureusement, beaucoup d'autres grands noms de l'hôtellerie française ont le désir et la vocation de s'installer en station, et elles en ont largement le temps d'ici 1992. La condition à notre sens indispensable pour favoriser l'éclosion de ces grands hôtels de classe internationale, est d'admettre au niveau gouvernemental que les mètres carrés qu'ils occuperont pourront l'être en supplément des limites fixées par l'Administration.

Ce qui est vrai pour l'hôtellerie de grande chaîne, l'est aussi pour l'hôtellerie familiale, car, si nos stations doivent pouvoir accueillir une clientèle de haut de gamme, il y a aussi une clientèle aisée qui voit sa satisfaction dans l'intimité d'un petit hôtel traditionnel de montagne.

Quant à ce que l'on appelle la parahôtellerie, consacrée maintenant officiellement sous le nom de "Résidence de Tourisme", avec cotation étoilée, elle doit se préparer à l'accueil des clientèles nouvelles suscitées par l'amélioration des réseaux routiers et l'auréole des Jeux Olympiques et aussi à celle qui sera induite de "l'après-jeux" si l'on a réussi les "Jeux".

La Plagne entreprend actuellement une refonte de sa signalétique interne et routière. L'environnement en général doit être sans cesse amélioré : abords, façades, voies intérieures ou extérieures, entretien des immeubles, enseignes, accueils, etc...

Les hommes et l'action psychologique

Cet aspect des choses qui ne relève ni de l'Administration, ni des finances comme les problèmes évoqués ci-dessus, est plus difficile à résoudre.

Qui d'entre nous ne connaît des amis ou relations qui partent aux sports d'hiver en Autriche ou en Suisse par exemple. Parmi eux, la part de snobisme est faible et par contre, la part du goût pour une hospitalité traditionnelle qui leur est réservée est grande. C'est aussi vrai pour le tourisme d'été que pour le tourisme d'hiver. Le visiteur, fut-il français, ou étranger, est un homme en vacances et recherche le confort, l'amabilité, l'environnement apaisant et accueillant. Je pense que ceux qui offrent continuellement des mauvaises prestations dans ces domaines portent en eux-mêmes la condamnation à disparaître. Depuis plusieurs années à La Plagne, le dialogue avec notre personnel a beaucoup porté sur ce que nous avons appelé "l'opération sourire". Nous avons la conviction que toutes les stations de Tarentaise doivent s'unir pour se pencher sur ce problème et rechercher avec les spécialistes de la communication et des relations humaines, les moyens de parvenir à ce résultat où tout commence et finit par un sourire dans une station accueillante et chaleureuse et où les moyens techniques sont presque l'accessoire, le facteur humain le principal.



Pierre Massé

UN HOMME EN MARCHÉ

Pierre Massé n'est plus.

Je ne décrirai pas sa carrière et son œuvre, qui ont été retracées dans nombre de journaux et revues, si ce n'est pour souligner qu'on voit trop exclusivement en lui l'homme du Plan. Certes ce sont ses fonctions de Commissaire Général du Plan qui l'ont le plus fait connaître à l'opinion publique. C'est là que son action sur la marche des choses a été la plus visible, c'est autour de la planification qu'il a développé les plus fulgurantes de ces formules dont il avait le secret — l'anti-hasard, le réducteur d'incertitude, l'ardente obligation — et qui restent toujours aussi frappantes après plusieurs décennies. Mais il ne faut pas oublier le théoricien de l'économie, plus connu à l'étranger qu'en France. Il a certes été le concepteur de la planification indicative à la française, complément de l'économie de marché, nécessaire pour en corriger les défauts, et à ses yeux aussi indispensable qu'elle pour une bonne conduite de nos économies. Mais il fut aussi l'un des pionniers de la programmation dynamique, notamment par les travaux qu'il a retracés dans le livre "les réserves et la régulation de l'avenir", livre plus rare dans les bibliothèques françaises que dans les bibliothèques américaines. Et le résultat fondamental connu sous le nom de "principe de Bellmann" en France est souvent appelé à l'étranger "principe de Bellmann-Massé". Il fut également l'un des initiateurs de la méthode des surplus de productivité qui permet d'apprécier l'apport net d'une entreprise à l'accroissement du revenu national et la répartition entre les parties prenantes.

Je voudrais surtout rendre témoignage de l'homme. J'avais fait connaissance de Pierre Massé à l'occasion de la préparation d'un livre. Et la très forte impression que m'avait fait cet homme déjà âgé, retiré des affaires, était paradoxalement celle de la jeunesse et du dynamisme. On le sentait animé du souci du bien général, de l'intérêt collectif, du ser-

vice public ; mais ces préoccupations qui font parfois sourire maintenant, il les voyait sans naïveté. Il avait cotoyé le pouvoir le plus élevé, il y avait participé trop profondément pour ne pas connaître la distance qu'il y a entre les désirs angéliques et la réalité, entre la théorie et la pratique. Cela n'avait pas entamé sa générosité, mais l'avait rendue probablement plus efficace.

Sa réflexion théorique n'était pas gratuite mais tournée vers l'action. Ses contributions à l'avancée des connaissances n'ont pas été le fruit de son imagination, mais la solution de problèmes concrets auxquels il était confronté : la programmation dynamique lui permettait de prendre les décisions d'équipement électrique, la théorie des surplus de productivité un outil pour la politique des revenus dans laquelle il voyait un complément indispensable à la croissance économique — qui plus que lui avait contribué à le développer ? — mais il savait que dans toutes les décisions il y a une part de subjectivité. Il disait que dans les grands choix qu'il avait eu à faire, le calcul l'avait éclairé, mais c'est l'intuition qui avait emporté sa décision. Cet engrenage sur le concret n'empêchait pas une curiosité intellectuelle énorme ; il avait tout lu, il se passionnait pour toutes les sciences ; la physique et la biologie l'intéressaient particulièrement, mais il était aussi avide de paléontologie, de prospective.

Pierre Massé aura été constamment tourné vers l'avenir, sa vie et son œuvre le prouvent. Sa conversation le manifestait de façon encore plus éclatante, même aux derniers moments de sa vie. Il laissera inachevé un livre dans lequel il voulait retracer les traits significatifs de l'évolution de l'humanité, et dégager les caractéristiques et perspectives de la période actuelle, qu'il jugeait aussi cruciale que l'apparition du néolithique. Il avait trouvé un beau titre à ce projet : "L'homme en marche". Pierre Massé a interrompu sa progression, au moins ici-bas. Que sa personne soit un encouragement et un guide dans nos efforts vers davantage d'humanité.

par
Emile Quinet
Chef du
Département
Economie
et Sciences
Sociales —
ENPC

Vœux à la presse de Pierre Méhaignerie

à la Tête Défense le 7 janvier 1988

Le Ministre de l'Équipement, du Logement, de l'Aménagement du Territoire et des Transports a souhaité présenter ses vœux à la presse cette année à la Défense, pour témoigner d'un double symbole :

– celui d'un urbanisme et d'une architecture qui témoignent de la créativité française et de sa modernité, mais en même temps, élément de réflexion sur l'aménagement de la région Ile-de-France ;

– celui du dynamisme du Ministère de l'Équipement.

M. Méhaignerie a annoncé que dans dix-huit mois environ, toutes les grandes directions techniques du Ministère s'installeront dans l'Arche de la Défense, la Direction de la Sécurité Routière se décentralisant à Lyon.

Le ministre a ensuite tracé un rapide bilan de son action, les points essentiels lui paraissant être les suivants :

Dans la vie des Français

- le logement est plus facile et la confiance dans la pierre est retrouvée ;
- il y a davantage de routes et d'autoroutes ;

- la sécurité sur les routes est plus grande ;
- il y a davantage de TGV.

Dans la vie des entreprises

- le BTP réembauche et les chantiers se multiplient ;
- une priorité : l'emploi et la valorisation des métiers ;
- les architectes retrouvent le moral.

Dans la vie des collectivités locales

- les règlements sont plus simples ;
- la participation et le transfert des compétences sont effectifs.

Dans le Ministère et ses administrations

- un Ministère qui écoute et qui informe ;
- un Ministère qui innove et se modernise face aux nouveaux enjeux ;
- un Ministère qui choisit de s'installer à la Défense.

M. Méhaignerie a conclu en évoquant les perspectives de son Ministère dans l'objectif de 1992, qui doivent s'organiser autour de l'Aménagement du Territoire.

PCM-LE PONT
était
représenté
par Jacques
Gounon

Le titre d'ingénieur Européen

Notre camarade J.-M. Tissot a exposé, dans le numéro de juin-juillet de PCM-Le Pont, la nature de ce titre, délivré par la Fédération Européenne d'Associations Nationales d'Ingénieurs (FEANI). Celle-ci a chargé les Fédérations Nationales d'Ingénieurs de présenter les dossiers avec un avis motivé ; c'est le Conseil National des Ingénieurs Français (CNIF) qui, par délégation, a la responsabilité d'organiser en France la structure de validation des candidatures individuelles et qui a fixé, à cet effet, les règles qu'on lira ci-dessous.

L'Association des Anciens Elèves de l'ENPC sera habilitée à recevoir les candidatures et à constituer son Comité qui sera présidé par notre Président d'Honneur, Guy Giraudat (52), et dont le secrétariat sera assumé par Jacques Baules (67) ; François-Gérard Baron, François Bosqui, Philippe Levoux et Jacques Mathivat ont également accepté de faire partie de notre Comité.

Le 28 octobre 1987, les cinquante-huit premiers Ingénieurs Européens ont reçu leur titre des mains de M. Poher et, parmi eux, on compte huit Français dont notre camarade Marcel Keiflin.

Notre Secrétaire Général, Jacques-Michel Tissot, délégué de l'Association au CNIF, nous représentait à cette cérémonie.

Il appartiendra à chacun des membres de notre Association d'apprécier l'intérêt de solliciter le titre d'Ingénieur Européen, en vue de faciliter ses activités, non seulement en Europe mais dans le reste du monde, et on peut d'ores et déjà se réjouir de l'initiative de la FEANI qui a voulu "prouver le mouvement en marchant".

Le début d'année invite à la réflexion... et aux statistiques.

On retiendra que sur 100 prises de premier poste, l'industrie compte 21 ponts, la banque 20, le BTP 16, et l'informatique 14. Derrière le parapublic et le conseil alors que le BET et les Transports tardent à prendre un nouvel élan. Enfin, sur 30 ponts, 12 débutent 18 sont expérimentés.

Annonce non référencée :
"Pour favoriser la pérennité des entreprises, l'Ecole des Managers a été créée à Laval. Elle est destinée à former et accompagner les repreneurs d'entreprise, qu'ils soient héritiers ou repreneurs externes, et elle couvre le Grand-Ouest. Contact : Chambre de Commerce et d'Industrie de Laval. Tél. : 43.53.19.91.

Réf. 6724 : Sté terrassement, autoroutes, routes, barrages, cherche **ingénieur travaux**, (respons. conduite travaux) - Début. FRANCE.

Réf. 6725* : Important groupe BTP cherche **ingénieur études de prix** (BE siège, études prix génie civil, OA, évol. ultérieure chantier) - Début. PARIS.

Réf. 6726 : Filiale important groupe cherche **conducteur opérations bâtiment**, (maître d'ouvrage, opér. BTP anim. équipe Direc. Tech.) - 35/50 ans - Exp. BTP - PARIS > 350 KF/an.

Réf. 6728 : Direc. architecture et Ingénierie groupe important constr. et organis. aéroports cherche **ingénieurs programmes**, (outils inform. dimensionnement aéroports, études faisabilité) - Exp. program. - PARIS.

Réf. 6729 : Dans le cadre créat. centre d'entreprise et d'innov., on recherche **directeur de SA** (organis., anim., dévelpt structure) - 40/45 ans, exp. cadre supérieur ou dirigeant - POITIERS - 360/440 KF/ans.

Réf. 6730* : Filiale grand groupe franç., BTP, cherche **directeur régional** (DG de sté BTP et génie civil, dévelpt activité commerciale, région Est, montage affaires management gestion équipes) - Plus de 35 ans, exp., secteur BTP et direc. centre profit - Est France - 400 à 500 KF/an.

Réf. 6731* : Importante banque implantée mondialement cherche **maître d'ouvrage d'un réseau informatique** (agences bancaires) - 35 ans, exp. impérative de grand projet informatique - Connais. grands syst. IBM - PARIS - 350 KF/an et +.

Réf. 6732* : Sté régionale (800 pers.), BTP cherche **secrétaire général** (cellules personnel, juridique, informatique, services généraux de 10 pers.) - 30/35 ans, connais. droit et de la fonc. personnel - LYON - 220 à 250 KF/an.

Réf. 6733* : Entreprise

VRD, filiale groupe BTP cherche **chef d'exploitation** (patron chantiers, planific., coordin., supervision travaux, tech. écon., social) - 28/33 ans, exp. travaux VRD - PARIS ou proche région PARIS - 250 KF/an.

Réf. 6734* : Sté, filiale groupe ind'el franç. produits BTP, cherche **responsable du service approvisionnement et logistique international** (dévlpt, gestion négoce cimenterie, conseil en aide inform.) - 30/35 ans, exp. ing. affaires 5 ans minimum - Anglais/Espagnol - MARSEILLE.

Réf. 6735* : Etablis. public cherche **responsable commercial**, (marchés franç., grands décideurs n'aux, régionaux, municip., poste en créat.) - 35/40 ans, PARIS + dépl. France - 300 à 350 KF/an.

Réf. 6737 : Sté informatique commerciale, organis. cherche **chef de projet informatique**, (conduite, réalis., mise en place, fonctionnement applic. pour ville St-Etienne - 3 à 5 ans d'exp. inform. connais. Merise - ST-ETIENNE.

Réf. 6738* : Sté régionale (180 pers.), travaux publics, électrific. ind'elle, filiale groupe, cherche **responsable régional**, (rattaché au gérant anim. région, commercial, contrôle gestion, social) 35/45 ans. Exp. Direction PME - NORMANDIE - 300 à 350 KF/an + intéressement.

Réf. 6739 : SPD, 8, allée de l'Ancien Pont - 92150 Suresnes - Tél. : 45.06.63.40. Sté services inform. cherche **ingénieur d'application** (analyse et réalis. applic. pointe, gestion, atelier logiciel) - Début. éventuellement - SURESNES - Evol. rapide vers chef projet. Contact : Monsieur Levy.

Réf. 6740 : Sté services, inform. cherche **ingénieur consultant** (interface Sté, assistance commercialis., syst. gestion bases de données) - Début. à 2 ans d'exp. - SURESNES.

Réf. 6741 : Sté conseil et services ingénierie inform. cherche **ingénieurs logiciels**, (équipes projets) - Début. ou 1^{re} exp. - PARIS - Valoris. des stages.

Réf. 6742* : SELE-CEGOS - Tour Chenonceaux - 204, Rond-Point du Pont de Sèvres - 92516 Boulogne-Billancourt Cedex - Tél. : 46.20.63.04. Sté régionale TP, cherche **responsable exploitation**, (adjoint responsable division, négoç.,

organis., exéc. travaux) - 42/45 ans - Sud - 300 KF/an. Contact : M. J.-P. Menassier.

Réf. 6743 : Filiale ingénierie export cherche **ingénieur d'études**, (stockage, gaz ou autres produits, concep., mise en œuvre codes de calcul) - Début.. anglais - Spécialisé mécanique roches, réservoir pétrolier, hydrogéologie - CLICHY + dépl. RFA, USA, Canada - 150 à 160 KF/an.

Réf. 6744 : Importante Banque privée cherche **chargé de clientèle entreprises** (gestion et dévelpt, portefeuille entreprises) - 28 ans environ exp. qqs années, bancaire - PARIS + dépl. > 250 KF/an.

Réf. 6745 : Cabinet int'al conseil et audit cherche **consultant confirmé** (conseil pluridiscipl., politique sociale, syst. inform., diagnostic productivité, gestion) - 35 ans, anglais - Exp. du personnel - Logiciel PARIS LA DEFENSE - 30 % du temps en dépl.

Réf. 6748 : Fabricant pneumatiques pour auto recherche **chercheurs**, poursuite thèses (3^e cycles ou d'Etat), chimie organique, physique matériaux) - Début. FRANCE ou ETRANGER - Bourse ou salaire si détachement.

Réf. 6749 : Sté cap. 60 KF, contrôlée par 3 pers., créée en 1985, services et conseil informatique, bancaire, cherche **ingénieur de projet**, (clientèle équipe projet, prom. commerciale logiciel) - Début. ou petite exp. - PARIS - 160 à 170 KF/an - Urgent - Accès possible capital à terme.

Réf. 6750* : Sté concep., fabric., instal. syst. productive, filiale important groupe d'ind'el franç., cherche **ingénieur commercial**, (rattaché directeur ventes France et Europe, vente syst. manut., stockage, négoç., prospec.) - 30 ans, exp. 5 ans vente équip. ind'els - Anglais + autre langue - PARIS ou ORLEANS - 300 KF/an.

Réf. 6752* : Sté 500 pers., CA = 300 MF, spécialisée en équipt pour habitat, cherche **responsable qualité**, (mission de 1 an, gestion qualité évol. vers Direc. d'Unité) - 28 ans - Exp. produc. - 250 à 300 KF/an - YONNE.

Réf. 6753* : Filiale franç. branche matériel TP et agricole cherche **responsable entretien/travaux neufs** (anim., maintenance, instal. nouvelles ou transf.) -

30/35 ans, exp. ind'elle - Anglais - 200 km Sud PARIS - 250 KF/an - Evol.

Réf. 6754* : Sté filiale régionale grande sté services aux collectivités cherche ingénieur d'affaires, (adjoit à DG, prospec. décideurs, négoc., suivi contrats) - 28/35 ans, exp. ing. affaires - NANTES + dépl. région - 300 à 350 KF/an.

Réf. 6755* : Sté BTP, filiale groupe cherche chef de secteur VRD, (secteur Paris Ouest, plans commerc., chantier, personnel) - Gestion - CA 30 à 40 MF - 30 à 35 ans, exp. opérationnelle VRD - PARIS Ouest - 300 KF/an.

Réf. 6756* : Sté BTP, filiale groupe cherche ingénieur d'affaires TP/GC, (détéc. affaires, éval., réalis., montage tech., s/traitants) - 1* exp. étude prix - ROUEN - 200 KF/an.

Réf. 6757* : Banque d'Affaires 60 pers. cherche trésorier francs, (rattaché au DG, opér. instruments financiers, Sicav, FCP, fonds propres à gérer) - 32/38 ans, anglais - Exp. - PARIS - 400 à 600 KF/an.

Réf. 6761 : LGI - 43, rue François-Gérard - 75016 Paris - Tél. : 42.24.61.60. SSII (50 pers.), inform. gestion, grands syst. IBM, cherche ingénieurs de projet, (anim. tech. équipes projet) - Déb. ou exp. inform. PARIS - 160 à 250 KF/an. Contact : M. Laskar.

Réf. 6763 : Imptant groupe prom. immobilière cherche responsable du dévelpt (recherche, négoc., montage affaires immob.) - Exp. confirmée - NANTES - Fixe + intéressement - 200 à 300 KF/an.

Réf. 6764 : Cette m sté cherche responsable technique Régional (opér. prom., respons. éval. sol., choix s/traitants, négoc.) - 30 ans - PARIS - 250 KF/an + intéressement.

Réf. 6765 : SSII cherche ingénieurs cogniticiens, (projets dévelpt) - 1 à 3 ans d'exp. - Connais. lisp et prolog - PARIS.

Réf. 6766 : Direc. études et recherches compagnie distrib. électricité cherche ingénieur d'études, (particip. à défin. et réalis. applic. inform. ind'elle pour surveillance, essais centrales nucléaires) - 2 à 4 ans d'exp. inform. ind'elle - CHATOU - Evol. vers poste chef projet.

Réf. 6767 : Direc. études et recherches compagnie dis-

trib. électricité cherche ingénieur d'études (particip. à modélis. fonctionnement et comport. grands syst. contrôle - commande centrales nucléaires) - 2 à 4 ans d'exp. CHATOU - A pourvoir rapidement.

Réf. 6768 : Entreprise travaux routiers cherche ingénieurs débutants, (form. tech. et humaine, chef chantier, puis conducteur travaux évol. vers direc. complète agence ou centre filiale) - Début. attiré par travaux routiers) - 157 KF/an + aide logement - ILE-DE-FRANCE/NORMANDIE PICARDIE etc...

Réf. 6769 : Importante sté d'ingénierie cherche ingénieurs de projet, dévelpt syst. inform. pointe pour clientèle ind'elle) - Début. ou 1* exp. - Anglais - PUTEAUX - 155 à 175 KF/an + valoris. stage et form. complément. SGTE - M. Jacquemart (47.76.43.34). Tour Anjou, 33, quai de Dion Bouton, 92814 Puteaux.

Réf. 6771 : Compagnie aérienne cherche ingénieur informaticien (intégré à la compagnie, suivi technique du projet) - 1* exp. informatique - Anglais courant - ORLY + dépl.

Réf. 6772 : Filiale franç. groupe leader mondial secteur pétrolier cherche ingénieurs informaticiens, (ing. système, télécommunic., chef projet inf. de gestion, assistant infocentre ou bureautique) - Début. - PARIS.

Réf. 6773 : Sté B. + BT + GC cherche ingénieur études de prix (éval. projets B ou TP) - 30 ans environ, qqs années d'exp. NICE.

Réf. 6774 : Groupe activité diversifiée conseil, organis. ingénierie BTP cherche directeur informatique (responsable équipe inform., form., suivi projets, méthodes) - 30/40 ans, PARIS - 360 KF/ans + intéressement sur marge.

Réf. 6775* : Imptante sté inform. cherche animateur expert en bureautique ingénieurs technico-commerciaux grands comptes, ingénieurs commerciaux, exp. 3 ans, 28/32 ans - 200 à 300 KF/an - PARIS - Evolution.

Réf. 6776* : Importante sté produc. et distribution mode cherche directeur informatique et organis. (diriger, animer service inform. 7 pers., IBM 38, service organis., méthodes) - Exp. concep. schémas

directeurs et management équipes projets - 300 à 350 KF/an.

Réf. 6777 (E) : Sté de conseil, gestion ressources humaines cherche senior consultant, futur directeur régional, (créat., dévelpt affaires, suivi individuel candidats missions collectives ou placement) - 35 ans - Exp. tech. marketing et rel. humaines - LILLE, STRASBOURG, NANTES, BORDEAUX, NANCY, MARSEILLE, TOULOUSE - Possibilité assoc. à terme.

Réf. 6778* : Entrepr. BTP, filiale grand groupe leader TP cherche directeur développement foncier, (rattaché à la DG, élabor. stratégie dévelpt, recherche terrains pour maîtres d'ouvrages) - 10 ans d'exp. immobilier en région PARIS - 33/50 ans - Banlieue Ouest PARIS - (droit immobilier et construction).

Réf. 6779* : Imptante sté dévelpt applic. bancaire cherche chef de projet, (respons. syst. applic., anim. équipe de 8 à 12 pers.) - 3 à 4 ans d'exp. secteur bancaire (SSII) - PARIS - 250 KF/an

Réf. 6780* : même sté cherche chef de groupe de projet (respons. pls syst. 20 à 30 pers.) - 4 à 6 ans d'exp. secteur bancaire - PARIS - 300 KF/an.

Réf. 6781* : Cette même sté cherche chef de division, (applic., élabor. schéma directeur, anim. équipe 50 à 60 pers.) - 6 à 8 ans d'exp. - Conn. obligatoire secteur bancaire - PARIS - 400 KF/an.

Réf. 6782* : Sté 100 pers., béton et granulat., filiale groupe, cherche responsable d'exploitation, (rattaché à Direc., exploit. granulats, respons. Tech., anim. 50 pers. sur 3 sites) - Exp., opérat. - 5 ans PME/PMI, connais. granulats - TOULOUSE - 200 KF/an - Evol.

Réf. 6783* : Entrepr. régionale béton, filiale groupe cherche responsable d'exploitation, (rattaché au Directeur, respons. tech., gestion (70 pers.) - Qqs années d'exp. PME/PMI) - Connais. béton prêt à l'emploi - BORDEAUX - Evol.

Réf. 6784 : Sté conseil, form. et assistance tech. inf. de pointe cherche ingénieur commercial, (grandes entreprises prest. technologique encadrement, dévelpt. anim. équipe) - 30 ans, exp. commerciale - connais.

inform. - SEVRES + dépl. - Fixe + variable.

Réf. 6785* : Sté service 500 pers., CA = 215 MF, cherche responsable d'études informatiques, (dévlpt applic. gestion, concep. mise en œuvre organis. inform., future, dévelpt produits diversific.) - 30/35 ans - 5 ans d'exp. inf. gestion - PARIS - 300 KF/ans.

Réf. 6786* : Imptant groupe BTP cherche ingénieurs études de prix TCE, (affaires, recherche variants, élabor., consul. entreprises, négoc. 27 ans environ, 1* exp. - PARIS et PROVINCE - 160 à 180 KF/an.

Réf. 6787* : Ce même groupe cherche responsable des études de prix (étude dossiers, anim. jeune équipe ing. et techniciens) - 30 ans, exp. conf. études prix, TCE, PARIS et PROVINCE - 250 à 300 KF/an.

Réf. 6788 : Sté Travaux et instal. électriques cherche responsable d'unité (CA = 50 à 100 MF) - 30/35 ans - Anglais - Exp. opérationnelle - PARIS ou PROVINCE - 300 à 350 KF/an.

Réf. 6789 : Imptant organisme bancaire cherche consultant, (gestion portefeuille Groupe) - 30/35 ans, exp. banque, ou gestion trésorerie en Sté PARIS.

Réf. 6790 : Filiale groupe interv. sur marché cherche gestionnaire de contrats, (gestion, options, futurs) - Début - PARIS.

Réf. 6791 : Sté cherche responsable d'opérations fusion-acquisition, (prise en charge et montage opér.) - 35/40 ans, exp. consultant ou organisme financier - PARIS.

Réf. 6792 : Sté cherche gestionnaire d'émissions obligatoires (opér. émission, euromarchés) - 27/30 ans - Début. ou 1* exp. financ. gest. portefeuille - PARIS.

Réf. 6793 : Imptante banque cherche responsable de grands comptes, (suivi clientèle grands comptes de stés dans le domaine du BTP, ingénierie, matériaux, services, engagements rel. fonctionnelles) - 35/45 ans, Anglais, exp. financière : 2 à 3 ans minimum - PARIS - (+ dépl. Province-Etranger) - 400 à 500 KF/an - Evol.

Réf. 6794 : Sté transport 1 700 pers., CA = 5 MMF cherche directeur de département, (rattaché Directeur général, négoc., suivi affaires branche import. véhicules) - 30/40 ans, anglais-

espagnol - PARIS + dépl. Europe, USA, Japon - 300 à 400 KF/an selon exp.

Réf. 6795 E : Commercialisant des machines spéciales (robots, machines à laser) cherche à amplifier sa diversification produits (automatisme, robotique, soft industriel, visualisation) - Elle est prête à réaliser des projets (présentés par une note succincte mais précise) et à ouvrir son capital - PARIS.

Réf. 6796* : SELE-CEGOS Informatique - Tour Chenonceaux - 92516 Boulogne Cedex - 46.20.63.04. Direc. services informatiques groupe constr. ciment cherche responsable équipe système réseau Vax (responsabilité système gestion 24 Vax (750 et Microvax), relié au site central IBM 4381, + réseaux locaux) - 3 ans d'exp. - MANTES-LA-JOLIE (+ dépl.) > 230 KF/an. Contact : Madame Clere.

Réf. 6797* : SELE-CEGOS Informatique - Tour Chenonceaux - 92516 Boulogne Cedex - Tél. : 46.20.63.04. Sté conseil, immobilier grandes entreprises cherche responsable d'applications, (petite équipe pluridisciplinaire, conception modules applicatifs) - Evol. vers Chef projet - 1 an d'exp. SGBD, SQL - Connais. VAX/VMS et MS/DOS - PARIS - Contact : Madame CLERE.

Réf. 6798 : Sté distrib. électricité cherche ingénieur mécanique lignes aériennes, (défin., qualific. de nouveaux matériels, analyse et modélis. mécan. ou thermique des sollicit. pour réseaux aériens, méthodes de calcul) - CLAMART - Rattaché au groupe ligne aérienne - 160 KF/an + avantages.

Réf. 6800* : Sté électronique au service des métiers de l'eau, cherche responsable départemental réalisations, (dirige équipe ing. et techniciens, réalis. télégestion) - 30 ans environ, exp. conduite affaires - connais. micro-électronique - Région Parisienne. Contact : Bernard Julhiet, Ressources Humaines (79/83, rue Baudin, 92300 Levallois Perret) 47.30.40.40. M. Busi.

Réf. 6801* : Cette même sté cherche responsable des études et du laboratoire, (dévlpt produits nouveaux, amélior. hard et soft, projets d'études, produit définitif) - 30 ans, exp. électronicien, concep. syst. à

microprocesseur (8/16 bits) - Interface communic. et circuits analogiques et numériques - Région PARIS. Contact : Bernard Julhiet, Ressources humaines (79/83, rue Baudin, 92300 Levallois Perret) 47.30.40.40. M. Busi.

Réf. 6802 : Imptant groupe pétrolier franç. cherche pour filiale en Afrique ingénieur d'exploitation, (stage intégration form. de 4 mois à Paris, puis respons. constr. et entretien instal. ind'elles) - 2 à 3 ans d'exp. connais. mécanique et génie civil - Paris (1 an) avant expatr. Afrique.

Réf. 6803* : Entreprise régionale BTP, filiale important groupe national, activité BTP (logements, hôpitaux), cherche ingénieur de travaux, (directement rattaché au DG, chantier en cours, évol. vers Directeur de Travaux ou de Production) - 30/40 ans, exp. BTP, connais. TCE, Sud de France - 300 KF/an.

Réf. 6804 : Imptante sté services, contrôle et assistance tech. (1 300 pers.), cherche ingénieurs contrôle bâtiment, (pilotage chantiers, coordin. interv. spécialistes, suivi complet des clients) - 30/40 ans, 3 à 10 ans d'exp. tech. en bâtiment (industrie en BE) - Connais. structure et second œuvre - CERGY, TOULOUSE, ROUEN, BORDEAUX, ORLEANS, MARSEILLE ET NICE - Suivant exp. 200 à 250 KF/an.

Réf. 6806 : Sté béton préfabriqué (usine de 60 pers.), + 550 pers. dont 40 cadres, cherche ingénieur d'études et d'exécution, (rattaché au responsable, suivi études tech. et travaux, ossatures ind'elles, planchers OA, réunion chantiers) - 28/35 ans - 2 à 3 ans d'exp., concep. et calcul béton précontraint - BORAN-SUR-OISE + dépl.

Réf. 6807* : Groupe BTP cherche pour filiale gros terrassements responsable régional, (implantat. et dévelpt agence) - Exp. conf. direc. chantiers - Région Parisienne et Rhône-Alpes.

Réf. 6808* : Groupe BTP, cherche directeur d'exploitation, (poste créat., patron chantiers, planific., coordin. organis. et supervision) - Exp. direc. chantiers terrassement - Sud FRANCE + dépl.

Réf. 6809* : Groupe BTP cherche pour filiale gros terrassements ingénieur études de prix, (études de prix

d'affaires terrassement) - 1* exp. - Sud de la FRANCE.

Réf. 6810* : Filiale ingénierie grand groupe ind'el franç. cherche adjoint du directeur de division - Fiabilité - Informatique, (coordin. entités, décentralisés, gestion et anim. personnel de division, pilotage affaires imptantes) - 35/45 ans, exp. produc. en ingénierie - Anglais - Banlieue parisienne + dépl. courts - 350 à 450 KF/an.

Réf. 6811* : Cabinet de courtage en réassurance (70 %) et assurance (30 %) cherche directeur général, (portefeuille, réassurance, et dévelpt contexte int'al, gestion adminisrative) - Plus de 40 ans, exp. soit cabinet, soit compgnie - Connaissance marché français et anglophone - bilingue anglais - France/Paris + dépl. fréquents.

Réf. 6812* : Filiale groupe franç. d'ingénierie cherche ingénieur d'études (rattaché à chef projet, calculs béton armé, réalis. et suivi études) - 1* exp. ing. ou entreprise g'ale - Connais. BA - LILLE - 180 à 200 KF/an.

Réf. 6813* : Même filiale cherche ingénieur d'études, (rattaché Chef projet, réalis. et suivi études, problèmes thermiques et fluide) - 1* exp. ing. ou entrepr. g'ale - LILLE - 180 à 200 KF/an.

Réf. 6815 : Sté services ingénierie syst. ind'els cherche ingénieur informaticien, (équipes projet en inform. ind'elle, syst. embarqués, réseau - Début. ou quasi - Connais. inform. - PARIS.

Réf. 6816 : Même sté cherche responsable de projet réseau, (important projet réseau) - Ing. 30 ans, exp. tech. conf. - PARIS.

Réf. 6819 : Direc. organis. (1 400 pers.) de grande banque, cherche responsable d'études et d'appl. informatique (rattaché chef dpt, études, concep., réalis. applic. inform.) - 35/40 ans, Anglais - Exp. dévelpt applic. inform. (+ exp. banque) - PARIS - 450 KF/an.

Réf. 6820 : Même banque cherche responsable de projets informatique-réseau (rattaché chef division, respons. concept., direc. et gestion projets réseaux, anim. équipes) - 30 ans environ - Exp. inform. réseaux - Exp. bancaire - Anglais - PARIS - 300 KF/an.

Réf. 6821 : Imptante banque cherche adjoint au chef

de service leasing-international (montage int'aux milieus anglo-saxon) - 30/35 ans, exp. banq. - Anglais - PARIS + dépl. fréquents - 300 à 350 KF/an.

Réf. 6822 : Imptante banque cherche ingénieur financier, (formé au métier, étude financements, utilis. outil inform.) - 1* exp. 28/29 ans - Anglais - PARIS + dépl. - 275 KF/an - Pour quasi-débutant = 160 à 190 KF/an.

Réf. 6823 : Sté services informatiques cherche ingénieurs informaticiens, équipes projets, concept., réalis., intégr. logiciels temps réel sur système embarqués) - Début. à 3 ans d'exp. - Connais. micro Motorola 6809, 68000, Intel 8086, Langages : Pascal, C, ADA, Banlieue Ouest PARIS.

Réf. 6824 : Même sté cherche ingénieurs informaticiens (équipes projets télématique, aéronautique, avionique, robotique) - Début. à 2 ans d'exp. 80 X 86, Langages : C, Pascal - PARIS et région.

Réf. 6825 : Même sté cherche ingénieurs informaticiens, (missions clientèle, génie logiciel, logiciels base, concep. et dévelpt moniteurs temps réel), Début. à 2 ans d'exp. - Connais. - UNIX, C, ADA - PARIS et région.

Réf. 6827 : Compagnie distributeur. pétrole ingénieur informaticien, (équipes projet étroite liaison avec utilisateurs) - Début. ou 1* exp. généraliste - PARIS - 166 KF/an (+ val. études ou form. compl., tel X civil = 183 KF/an) - Evol.

Réf. 6829 : Leader construc. cherche ingénieurs de travaux (conduite travaux TCE, chantiers de 50 à 70 logements, op. tech., choix sous-traitant, direc. travaux) - Début. ou confirmés - Région Parisienne (77, 78, 91, 95) - Evol. au sein groupe.

Réf. 6830 : Leader construc. cherche ingénieurs commerciaux, (auprès respons. com. Direc., dévelpt portefeuille clients, chiffrage affaire négoc. dossiers, doit obtenir 20 % mktés signés sous 2 ans sur activité de 200 MF) - Début. ou confirmés - Région PARIS - (Clamart puis St-Quentin) - 150 à 165 KF/an. Contact : Bouygues, Th. Foually "Challenger" 1, av. Eugène-Freyssinet, 78061 Saint-Quentin-en-Yvelines Cedex (30.60.23.11. - 30.60.31.30).

Réf. 6833 : Imptant groupe ind'el franç. cherche consultant en stratégie, (défin. orient. stratégiques, stratégies diff. entités et filiales ind'ales, suivi, dévelpt savoir-faire) - 30/45 ans - Anglais - Exp. probl stratégie haute tech. - PARIS - 500 à 600 KF/an.

Réf. 6834* : Imptant groupe informatique int'al d'origine américaine, cherche directeur marketing et commercial, (rattaché DG France, respons. vente et distrib. produits, suivi marché, prix, produits clients) - 34/45 ans, exp. inform. - PARIS + dépl. - 600 KF/an + variable.

Réf. 6835 : Imptant groupe ind'el franç. cherche auditeur senior, (mission audit ind'el dans chif. activités groupe) - 3 à 4 ans d'exp. audit service interne ou cabinet - Région Parisienne + dépl.

Réf. 6836 : Groupe produc. et vente produits grand public et prof. cherche responsable des services études et produits nouveaux (direc. R et D, études produits et élabor. produits nouveaux) - 27/30 ans - Anglais - Exp. ind'elle - LOUVIERS - > 259 KF/an - Evol. R et D ou produc.

Réf. 6837 : Coteba Management, groupe compagnie générale des eaux, 25 ans d'exp. gestion de projets, recherche Consultants pour missions schémas directeurs, organisation, coordination, pilotage de projets industriels et bancaires. Débutants à 4 ans d'exp. informatique, BTP ou finances/Paris/Rémunération selon exp. Contact : Mme Masson, 92/98, bld Victor-Hugo, 92115 Clichy (47.39.33.05.).

Réf. 6838 : Imptant groupe construc. cherche ingénieur d'affaires, (défin. tech. projets, montage tech. et financier, négociat. avec sous-traitants) - 30/35 ans - Exp. BTP, promo. - LYON + dépl. - 250 à 300 KF/an et +, urgent.

Réf. 6839 : Ce même groupe cherche ingénieur bâtiment (dossiers tech. affaires de BTP, rattaché à un ingénieur d'affaires) - 28/32 ans - LYON - Suivant exp. 200 à 220 KF/an et + - A pourvoir courant 88.

Réf. 6840 : Grande Sté informatique cherche ingénieur support informatique distribué, (suivi nouvelles applic., télétraitement, partic. aux activités opérationnelles, supervision performances inform. distri-

buée) - Anglais - 1* exp. inform. gestion - Connais. bases de télécom. - 160 à 200 KF/an selon exp. Région Parisienne.

Réf. 6841 : Cette même sté cherche gestionnaire d'application, (suivi et supervision applic. inform. gestion, rel. utilisateurs, interface avec dévelpt., planific.) - Anglais - 1* exp. inform. gestion - Connais. environnement gros syst. - 160 à 220 KF/an selon exp. - Région Parisienne.

Réf. 6842 : GIE Groupe bancaire (polit. monétique), cherche adjoint au chef cartes pour les systèmes d'autorisation, (direc. du projet, réalis. Centre d'autoris. plan connexion DAB/GAB, logiciels, connexions interbancaire) - Exp. monétique - Anglais - ST-QUENTIN-EN-YVELINES.

Réf. 6843 : Même GIE cherche adjoint au chef département cartes pour les "systèmes de paiement" (dévlpt techno "cartes à mémoire" gestion contrats, cadres, dévelpt nouveaux serveurs pour TPS) - Exp. monétique et encadrement équipes pluri-disciplinaires - ST-QUENTIN-EN-YVELINES.

Réf. 6844 : GIE groupe en charge politique de monétique cherche chef de projet "statistiques", (statistiques mensuelles de caisses régionales, données, flux interbancaires ou inter-CR, inform. sur fraudes, autoris., calculs projec. pour 5 ans) - Exp. analyses statist. - ST-QUENTIN-EN-YVELINES.

Réf. 6845 : Très imptante banque cherche auditeur interne (direc. central des marchés de capitaux), (petite équipe, missions audit dif. unités, procédures, sécurités, opér.) - Exp. 2 à 3 ans en cabinet spécialisé - PARIS - Evol. au sein du groupe - France et Etranger.

Réf. 6847* : Imptante Sté de distrib. et services aux entreprises (gros équipements, matériels TP), cherche directeur du dpt technique, (rattaché Directeur Service après-vente, respons. direct des rel. entre unité de produc. filiales et clients) - 35/45 ans - Anglais courant - Allemand souhaité - Connais. gestion, mécan. - Proche banlieue Parisienne - 400 à 450 KF/an - Evolution au sein groupe.

Réf. 6848* : Filiale important groupe BTP cherche ingénieurs de travaux (un chef de groupe travaux, un

conducteur principal) - Respons. chantier implant, ou de 1 ou pls chantiers (10 à 60 pers.) - Exp. travaux - Normandie ou Picardie.

Réf. 6849* : Cette même filiale, cherche ingénieur d'affaires, (chef de groupe, marché négociant avec collectivités territoriales, grandes entreprises, appels d'offres - Exp. confirmée - NORMANDIE.

Réf. 6850 : Chambre de Commerce et d'Industrie d'une ville près de PARIS a ouvert pépinière d'entreprises (mars 87) - Offre services (téléc., tél., secrétariat, inform., local de 40 m²), implant. MARNE-LA-VALLEE, (laboratoires, bancs d'essai - Coût de 4 000 F/mois, durée < 23 mois - ingénieurs projets innovants, recherchés.

Réf. 6851 : Groupe prom. immobilière, (stés et filiales Travaux), cherche directeur général, (organism. sté, ingr. filiales travaux, dévelpt tech., personnel, gestion chantiers, construc. bureaux, logements) - 35/45 ans, 500 à 600 KF/an + intéressement de 100 à 200 KF/an - PARIS - Eventualité partenariat - Urgent.

Réf. 6855* : Sté ingénierie, filiale groupe européen, délég. maîtrise d'ouvrage, cherche ingénieur en bâtiment, (projets construc., secteur public, contrats, études préalables BTP, suivi, rel.) - 30 ans, exp. de 5 à 7 ans, entreprise BTP et maîtr. ouvrage - 250 KF fixe + intéres. - PARIS + dépl.

Réf. 6856* : Promoteur national, logement en opér. groupée et collectif cherche directeur du service d'appels d'offres, (dépôt permis construire des dossiers, ordres service, négoc. marchés, responsable de 4 à 5 ing.) - 35 à 44 ans, exp. entreprise gale et négoc. - Connais. béton armé - 350 à 420 KF/an.

Réf. 6857* : Groupe ind'el franç. (2 400 pers.), leader national cherche jeune ingénieur, (affecté sur une exploit., service important de 170 pers., probl. tech. et humains) - 1^{er} exp. de 2 à 3 ans tech. ou opérationnelle en secteur ind'el - Grande ville du Nord-EST FRANCE - 200 000 F/an et + - Evol. à terme vers responsabilité d'exploit.

Réf. 6858* : Filiale commerciale groupe franç. biens d'équip pour industrie cherche directeur commercial USA, (intégré sein groupe, analyse, mkté US, moyens commerciaux, anim. et contrôle équipe vente, suivi clients importants) - 40 ans - Exp. commercialis. biens équip USA - Sud-Est USA (Caroline) 100 K\$/an.

Réf. 6859 E : Entreprise du Centre, conserves alimentaires, en règlement judiciaire, (CA de 141 MF, 193 pers.) cherche repreneur. Idem pour entreprise Ile-de-France, instal. de sécurité - (10 pers. CA = 7,5 MF) - Entreprise Région Provence Alpes, Côte d'Azur - Tuyauterie cherche partenaire.

Réf. 6860 E : Entreprise de produc. agro-alimentaire (CA = 30 MF) à céder Dirigeant 66 ans, entrepr. Pays de Loire cède usine transform. (Prix = 2 MF comptant) - + viager indéxé/Dirigeant retraité cède usine aménagement Bretagne + bureaux/Entrepr. BTP Rennes (CA = 1,3 MF) - 2 pers. cherche partenaire actif - Cession partielle de 1,5 MF.

Réf. 6861* : Filiale holding France et Europe, ingénierie projets inform. intelligence artificielle cherche ingénieur consultant en IA, (recueil d'expertise, concep. et implément. syst.) - 30 ans maximum, exp. 2 ans sur projet IA - TOULON.

Réf. 7132* : Important groupe Mondial équip. auto. cherche Jeunes Ing. Org.

Indust. (dev. prom. flexibilité production améliorée productivité). 1^{er} exp. conseil orga. Paris + dép. courts - évol. Contact : Mme Blouet, cab. ETAP. Envoyer lettre + CV. Réf. : 3.A.889 - 71, rue d'Auteuil, 75016 Paris.

Réf. 6863 : Filiale grande sté services bancaires, spécialisée retraites, produits financiers, cherche jeunes cadres, (services financiers, planification, marketing, informatique) - Ing. respons. - PARIS. Contact : M. Quivy, Compagnie Bancaire, 5, avenue Kléber 75791 Paris Cedex 16. (45.01.38.82).

Réf. 6864 : Grande banque franç. cherche ingénieurs financiers, (form. inform. et financière, études d'ingénierie, dévelpt inform. nouveaux produits) - Début. ou 1^{er} exp. - Moins de 29 ans - Anglais obligatoire - 170 KF/an débutant - PARIS - Evolution.

Réf. 6865* : Très implant organisme financier int'al, cherche responsable du département stratégie immobilière, (équipe 8 collabor. à encadrer, prépar. et suivi plan d'invest. 200 à 300 MF, coordin. et réalis., méthodologie) - 30/35 ans - PARIS - 300 KF/an.

Réf. 6866 : Entreprise routière en dévelpt et innovante en France et Etranger cherche ingénieurs chantier, (activité grands travaux, mobiles en début de carrière, formés et responsabilités) - Début - FRANCE - 170 à 175 KF/an.

Réf. 6867 : Sté conseil en stratégie cherche ingénieur conseil (suivant niveau, respons. ou intégré à équipe interv. en clientèle, stratégie gestion, produc. à niveau int'al) - Début. MBA souhaité - moins de 35 ans, anglais courant + autre langue - Exp. gestion produc. ou stratégie BUC + dépl. fréquents USA et Europe.

Réf. 6868* : Holding française services int'ales, et énergie, matières 1^{er}, commerce int'al, cherche responsable des affaires financières, (améliorer compétitivité financ., gestion trésorerie, domestique et int'ale, bilan, filiales offshore, montage dossiers) - 32/36 ans, anglais - Exp. opér. financ. restructur. et redéploiement. négoc. financ. int'aux - PARIS + dépl. - 500 KF/an.

Réf. 6747 : Banque crédit consom. (1 500 pers. et 1 800 000 clients), cherche Camarades débutants ou 1^{er} expérience (form. par Banque - 3 ans en Direction Informatique comme Chef projet) EVRY ville nouvelle.

Réf. 6758 : Entreprise BTP et génie civil, (2 200 pers.), implant. nationale cherche Directeur d'Agence, (rattaché Directeur Régional, responsable gestion) - Plus de 35 ans - Exp. BTP - NICE + dépl. région.

Réf. 6759 : Cette même entrepr. cherche Ingénieurs travaux, (chantiers BTP, gros œuvre) - 2 à 3 ans d'exp. chantier - Région Parisienne.

Réf. 6760 : Même entrepr. cherche Ingénieurs travaux (chantiers BTP en entrepr. générale) - 3 ans d'exp. minimum chantiers - Connais. corps d'état tech. BTP. Région Parisienne et Province.

Réf. 6818 : Sté d'informatique cherche Chef de projet, (dévlpt logiciels pour entreprises clientes) - Début. - PARIS - > 170 Kf/an.

Réf. 6871 : Organisme leader crédit et services financiers aux particuliers cherche marketing international ou planification, (responsabilités haut niveau plus Etat-Major). Débutant/Evolution probable/PARIS. Con-

tact : M. Quivy, Compagnie Bancaire Service Recrutement, 5, avenue Kléber, 75791 Paris Cedex 16-1 (45.01.38.82).

Réf. 6872 : Sté d'informa. et syst. créée par grande banque franç. cherche jeunes ingénieurs (forma. base, ing. conseil syst., chercheur, formateur, autonomes, responsa. équipes réduites). Débutant, ou 1^{er} exp. PARIS. Contact : M. Quivy, Compagnie Bancaire Service Recrutement, 5, avenue Kléber, 75791 Paris Cedex 16-1 (45.01.38.82).

Réf. 6925 : Décisions Immobilières (filiale du groupe Auguste-Thouard), spécialisée en programmation immeubles de bureaux, cherche Ingénieurs de Projet (aspects techniques et fonctionnels), coordonne études et intervenants techn. PARIS 30 ans environ/300 KF/an environ. Contact : M. Bardavid, Décisions Immobilières, 80, rue Cardinet, 75017 PARIS (46.22.78.00.).

Réf. 6963 : Le Bureau pour l'Exécution des Projets de Programme des Nations-Unies pour le Développement cherche Chef de Mission, (anima. équipe assistance techni., entretien pistes rurales secondaires). Exp. techni. Dakar + dépla. Salaire selon exp. Contrat de 1 an renouvelable. Contact : M. Luong, (304 E., 45 Th street, New York, N.Y. 10017 - USA). Nations-Unies.

Réf. 6964 : Même bureau cherche Chef de Mission (anima. équipe construct. et réhabilitation, pistes secondaires). Forte exp. techni. dont partie routière. Logement sur site + dépl. Salaire selon exp. Contrat de 1 an renouvelable. Contact : M. Luong (304 E., 45 Th Street, New York, N.Y. 10017 - USA). Nations-Unies.

EUROSEPT ASSOCIES, Société de Conseil en Gestion, Organisation et Systèmes d'Information, recrute des **consultants de haut niveau** pour des missions de Conseil en Gestion, Organisation, Conception et Mise en Place de Systèmes d'Information.

Les domaines d'intervention comprennent notamment : le schéma directeur, le contrôle de gestion, la comptabilité de gestion, la gestion de production, la finance, l'informatique et les systèmes experts.

Contactez M. FOURRIER (X 73 - Ponts 78) au 42.68.13.44, ou écrire à Nathalie LESAFRE, EUROSEPT ASSOCIES, 9, rue Royale, 75008 PARIS.

LES PONTS EN MARCHÉ

PRIVE ET PARA-PUBLIC

— Jean-Michel BARBIER (70), Détaché auprès de la Société Anonyme de Gestion des Eaux de Paris (SAGEP).

— Jean-François BAUER (68), PDG de SAUPIQUET.

— Henri BONAQUE (78), Région Ile-de-France - Ingénieur chargé des fonctions de Directeur Adjoint du Directeur du Développement Economique et Social.

— Yvan CHERET (49), Président du Centre National du machinisme agricole du génie rural, des eaux et des forêts (CEMAGREF).

— Jean-François COURTINES (74), Directeur Commercial de METRO-SERVICES (Groupe METRO).

— Philippe COUSIN (70), Directeur Adjoint de la Société de développement du Nord-Pas-de-Calais.

— Michèle CYNA (E épouse LANTZI), Etablissement Public d'Aménagement de la Ville Nouvelle de MARNE-LA-VALLÉE - Directeur de l'Équipement.

— Jacques DESCHAMPS (50), Président de la SANEF.

— Hubert du MESNIL (74), Directeur du Port Autonome de Dunkerque.

— Bruno DUPETY (80), Fougerolle SETAC.

— François FAURE (81), CREDIT NATIONAL. Attaché au Département des Prêts.

— Pierre FAUVEAU (57), Dr Gal Ass. Tech. liants hydrauliques.

— Jean FONKE NELL (57), Président de Sefimeg.

— Jean-Louis FORCINA (70), Correspondant local des PONTS pour la Californie.

— Patrick FOURGEAUD (83), Société Française d'Études et de Réalisations Maritimes, Portuaires et Navales (SOFREMER) Directeur de Projet.

— Jean-Jacques GADENNE (77), DUMEZ. Directeur Adjoint de EPS (Structure Holding des activités du Nord de la France).

— Jean-Bernard GIRET (76), Société PECHINEY.

— Michel GOURDON (61), Directeur Général de POMA 2000 SA.

— Hélène JACQUOT (83) (E épouse SERRE), Région Ile-de-France, Ingénieur chargée des fonctions de Directeur-Adjoint à la Direction de l'Aménagement et des Equipements Collectifs.

— Patrick JEANJEAN (69), Détaché auprès du Crédit Industriel et Commercial de Paris.

— Pierre HAREN (78), Institut National de Recherche en Informatique et en Automatique (INRIA).

— Claude KAHN (76), Drouard Frères.

— Georges LACROIX (48), Président de l'Association des Ingénieurs des Villes de France.

— Jacques LECLERCQ (68), Groupe BOUYGUES. Directeur Général.

— Philippe LEGER (61), Chambre de Commerce et d'Industrie du Havre. Directeur Général des Services.

— Claude MATHURIN-EDME (51), Agence pour la prévention des désordres et l'amélioration de la qualité de la Construction - Chargé de Mission pour les affaires européennes.

— René MOINARD (73), Société Centrale Immobilière de la Caisse des Dépôts (SCIC) Directeur.

— Gérard MORANCAY (72), Président d'ESCOTA.

— Samir NAESSAY (72), BNP Sous-Directeur.

— Marianne PACCARD (84), Présidente du Groupe Rhône-Alpes de l'Association.

— Jean-Marcel PIETRI (76), Chambre de Commerce et d'Industrie de Brest, Directeur des Equipements.

— Henri PIGANEAU (84), Département de la Savoie.

— Marc PORTIER (56), Président de la Société du Tunnel sous le MONT-BLANC.

— Thierry POTOK (75), Groupe du PRINTEMPS - Directeur Général de l'Escale.

— Alain RIHOUEY (67), Directeur de BEUGNET - Ile-de-France.

PUBLIC

— Michel AUDIGE (84), Ministère de la Coopération - Mis à la disposition de la République du Cameroun (ONPC).

— Pierre BLONDIN (65), Direction Régionale de l'Équipement "Rhône-Alpes" - Délégué "Défense" pour la zone Sud-Est.

— Gilles BOUVELOT (81), Direction de la Construction - Sous-Direction de la Programmation et des Actions Sociales - Chargé du Bureau de la Programmation et des Actions Locales.

— Michel DEMARRE (73), SETRA, chargé du Bureau des Actions Internationales opérationnelles.

— Jean-Claude DROIN (61), Ministère de la Coopération chargé de Mission à l'Administration Centrale.

— René ELADARI (62), Ministère de la Justice - Délégué pour la réalisation d'établissements pénitentiaires.

— Robert EYMARD (81), Laboratoire Central des Ponts et Chaussées. Adjt en Chef de la Section "Sécurité et fonctionnement des Structures" au sein de la Division "Matériaux et Structures pour ouvrages d'art".

— Olivier FREROT (83), Direction Départ. Equipmt du Pas-de-Calais - Chargé de l'Arrdt d'Aménagement de Boulogne.

— Hervé GAY (83), Direction des Transports Terrestres chargé du Bureau des Affaires Internationales (AEI).

— Christian GENTRIC (75), Direction Départementale

de l'Équipement d'Ile-et-Vilaine - Adjt au Directeur.

— Philippe GOICHON (75), Direction Départementale de l'Équipement de la Drôme - Chef du Service des Infrastructures.

— Pierre GRAFF (73), Délégué à la Sécurité Routière.

— Marc HALPERN-HERLA (54), CGPC.

— Pierre HERVIO (50), CGPC 2^e Section (Affaires Juridiques et Sociales).

— André LAUER (66), Directeur du CETUR.

— Michel LEVY (86), Ministère de l'Économie, des Finances et de la Privatisation - Direction de la Préviation.

— Philippe MARTIN (84), Direction Départ. Equipmt de la Manche, Adjt au Directeur.

— Gilbert MOLLARD (66), Chef du Service Régional de l'Équipement de la Bourgogne.

— Gilbert ROUBACH (71), Direct. Départ. de l'Equipmt du Val-de-Marne.

— Francis ROUYER (68), Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale - Chargé de mission auprès du Commissaire à la Reconversion Industrielle de la Région Nord-Pas-de-Calais.

— Sébastien THIRIEZ (82), Direction des Transports Terrestres (Bureau "Affaires Internationales").

Sont nommés Ingénieurs-Elèves des Ponts et Chaussées à compter du 1^{er} septembre 1987, les anciens Elèves de l'École Polytechnique dont les noms suivent :

— Pierre d'ANDRIA.

— Bruno ANGLÉS.

— Pierre BOSIO.

— Nicolas BONNAULT.

— Raphaël BUI.

— Olivier COMTE.

— Benoît DELEU.

— Pascal DESCHAMPS.

— Pierre FERSZTAND.

— Philippe JEHIEL.

— Jean-Bernard KOVARIK.

— Yves METZ.

— Franck PACARD.

— Jean-Marc PICARD.
— Frédéric RICARD.
— Edouard SAUVAGE.
— Lionel SAINSAULIEU.
— Robin SEBILLE.
— Laurent TAPADINHAS.
— François TOUTLEMONDE.
— Marc VALENTINY.
— Catherine ZOSI.

Sont nommés Ingénieurs-Elèves des Ponts et Chaussées à compter du 1^{er} septembre 87 les Anciens Elèves de l'École Normale Supérieure :

— Sylvain BOUCHER.
— Félipe STARLING.

Sont titularisés Ingénieurs des Ponts et Chaussées les Ingénieurs Divisionnaires :

— Guy DESCOMBES.

— Jean-Marie PETELOU.

— Philippe TARDY.

RETRAITE

Armand BLANCHART.

NAISSANCES

Rectificatif (PCM n° 11)
Florence, 2^e enfant de Franck GACON (81), le 29 juin 1987.

Pauline, fille de Baudouin COURAU (83), le 12 juillet 1987.

Antoine, 2^e fils de Taufie ARIS (78), le 27 novembre 1987.

Anne-Claire, fille de Thierry ZAGDOUN (84), le 3 décembre 1987.

Matthieu, fils de Rémi DEMANGE (84), le 12 décembre 1987.

Pauline, fille de Antoine PERRIN (85), le 18 décembre 1987.

MARIAGE

De fabrice de BIASI (87) avec Mlle Mireille PIQUEMAL (fille de Francis PIQUEMAL, 56) le 4 juillet 1987.

DECES

Philippe DEYMIE (22), Pierre MASSE (22), décembre 87.

Léon KACHRILLO (33), le 16 novembre 1987.

Jean MENU (44), le 29 novembre 1987.

André LALARDY (37), le 13 décembre 1987.

Jacques THOMAS (22), le 20 décembre 1987.

Michel ROUQUAUD de MONTGISCARD (30), le 29 décembre 1987.

Yves ESTASSY (27), le 6 janvier 1988.

LU POUR VOUS

AU PLUS PETIT D'ENTRE LES MIENS LES GAMINS DE COLOMBIE

Christophe Pélissié du Rausas (IPC 83)

Christophe Pélissié du Rausas anime une association qui soutient concrètement un projet à Cali au service des enfants des rues. Plusieurs voyages en Colombie lui ont

permis de nouer dans ce pays de nombreuses amitiés : anciens gamines, éducateurs, prêtres, etc.

Polytechnicien, ingénieur des Ponts et Chaussées, il a récem-

ment collaboré à un ouvrage sur le développement africain, a effectué plusieurs missions en Afrique pour le Ministère de la Coopération et a publié un recueil, *L'ingénieur et le développement*.

Un gamin de Colombie, c'est d'abord un enfant assoiffé d'affection, curieux d'expériences nouvelles, heureux de vivre comme tous les enfants du monde. C'est aussi un enfant de la rue livré dès son plus jeune âge à la violence, à la faim, aux promiscuités de toutes sortes. La *gallada*, la bande, devient sa vraie famille avec ses règles bien particulières. Alors, le *gamin* doit adapter son comportement à un monde dur qui le prive de son enfance. Pour arracher ces enfants à leur destin, un destin qui — dès l'âge de quinze ans — peut les conduire à la mort, à la prison et aux expédients, des hommes et des femmes — souvent anciens *gamines* —, luttent jour après jour. Ce livre raconte cette aventure qui les saisit tout entiers, parfois au péril de leur vie.

Au fil des pages, le lecteur apprend à connaître ces enfants et ceux qui leur ont voué leur existence. Par-delà le cas extrême des gamins de Colombie, c'est à une réflexion sur l'enfance malheureuse qu'il se voit convié, car les enfants de la rue ne font que mettre en évidence un drame beaucoup plus profond qui nous concerne tous.

Fayard

LE DROIT DE L'EAU

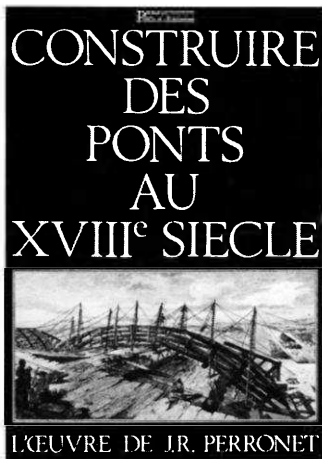
Jean-Louis Gazzaniga
Jean-Paul Ourliac
(IPC 73)

Paru en 1979 "Le droit de l'eau" comble une lacune et correspond à un besoin : il fait le point des grandes questions que posent le régime juridique, les usages et l'entretien du patrimoine hydraulique.

La législation est toujours dominée par la loi du 16 décembre 1964. Cependant depuis plusieurs années une politique d'ensemble menée essentiellement par le ministère de l'Environnement s'est fixée comme objectif l'harmonisation des règles du droit de l'eau. C'est ainsi qu'en attendant "la réforme" souhaitée et promise, plusieurs textes importants ont récemment complété et modifié ce domaine : la loi du 15 juillet 1981 relative aux économies d'énergie ; la loi du 29 juin 1984 sur la pêche en eau douce ; la loi du 9 janvier 1985 sur le développement et la protection de la montagne ; la loi du 3 janvier 1986 relative à l'aménagement du littoral. La création des Plans d'exposition aux risques et la réorganisation de l'administration (décret du 27 février 1987) complètent ce nouveau panorama du droit de l'eau.

Autant de réformes qui justifient la mise à jour d'un ouvrage qui conserve toute son actualité.





Jean-Rodolphe Perronet, chevalier, architecte et premier ingénieur du Roi pour les Ponts et Chaussées

Cette réédition des "Œuvres de M. Perronet", document édité pour la première fois en 1782, a pour auteur un grand ingénieur, témoin et acteur des transformations de toutes natures d'un 18^e siècle pré-industriel, formateur visionnaire et déjà européen, philosophe de la technique et profond humaniste.

"L'art de la construction des ponts, des chemins, des canaux et de plusieurs autres travaux publics, a acquis de la perfection par les grands ouvrages faits depuis un demi-siècle... C'est la description des méthodes et des moyens de construction de plusieurs de ces ouvrages que je présente aujourd'hui à Votre Majesté..."

Jean-Rodolphe Perronet dédiait ainsi au roi Louis XVI le bilan de plus de quarante années de constructions diverses.

Superbement illustré et écrit dans une langue où l'ingénieur se voulait alors pleinement accessible à l'honnête homme, ce livre se lit comme un roman et le lecteur se passionnera en découvrant les moyens humains, matériels et financiers mis en œuvre avant la révolution pour les grands ouvrages de travaux publics. Au fil des pages, il découvrira des réalisations d'une

CONSTRUIRE DES PONTS AU XVIII^e SIECLE

grande valeur artistique, d'un aspect robuste et hardi, solides et élégantes, témoins d'une maîtrise technique évi-

Au travers de nombreuses planches et gravures originales — la plupart présentées sur double page — il pourra examiner mille détails d'ingénieuses machines de transport, de levage, d'assèchement, réalisées pour la construction de ces ouvrages.

L'INNOVATION DANS LES TRANSPORTS

par Michel Frybourg et alii. (IGPC 51)

Les nouvelles que livre l'information quotidienne sur les transports montrent à tous que cette branche bouge, comme on dit. Le progrès a touché ce secteur d'activité dans des proportions qui peuvent paraître plus fortes qu'ailleurs ; et il était donc intéressant qu'un ouvrage vienne faire le point sur ce problème de l'innovation dans les transports.

C'est un des mérites de ce livre de montrer à quel degré les transports ont été un champ fécond pour le développement de l'innovation. On y apprendra qu'à côté de nombreuses réalisations qui ont abouti et qu'on voit maintenant concrètement sur le terrain, il y a eu d'encore plus nombreux essais qui n'ont pas abouti et qui se sont soldés par des échecs.

C'est que l'innovation a ses lois, qui sont plus que des

recettes, contrairement à ce qu'on aurait pu penser il y a quelques années. L'innovation s'apprend, comme le prouve ce texte issu d'un cours professé par l'auteur à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées. Après une présentation de l'importance de l'innovation dans la compétition internationale, sont analysées les grandes lignes et les points d'application de la politique de recherche et développement mise en œuvre en France puis sont présentées des actions d'innovation dans les industries du matériel de transport.

Il faut souligner la connaissance approfondie qu'a de ce domaine l'auteur, ancien directeur de l'Institut de Recherche des Transports, expert national et international incontesté. Parmi les traits les plus frappants qui se dégagent, ceux qui retiennent l'attention paraissent être les suivants :

- l'importance de l'innovation dans la compétition économique moderne,
- l'importance de la dimension européenne de l'innovation,
- l'innovation est trop souvent vue uniquement sous son aspect technologique ; l'innovation organisationnelle est tout aussi importante.

La philosophie qui se détache de cet ensemble de réflexions paraît être pour l'auteur que la recherche et l'innovation sont la quintessence, la partie sérieuse, la fraction la plus prometteuse et la plus porteuse de fruits de la stratégie de la politique des transports. C'est celle qui permet d'orienter durablement en profondeur la politique et les systèmes de transports.

BON DE COMMANDE à retourner aux Presses de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées
28, rue des Saints-Pères, 75007 PARIS

Veillez m'adresser l'ouvrage
Construire des Ponts aux XVIII^e siècle :

	Prix unitaire	Quantité	Montant
Présentation PRESTIGE relié cuir plein mouton	600 550 F jusqu'au 15/11/87		
Présentation TRADITION, relié toile du marais sous jaquette couleur	360 290 F jusqu'au 15/11/87		
Montant total de la commande			

Ci-joint mon règlement par chèque à l'ordre de "Anciens ENCP-Formation Permanente" (Une facture justificative sera jointe à la livraison).

NOM/ORGANISME : _____

ADRESSE : _____

EUROSEPT ASSOCIES

Société de Conseil en Gestion, Organisation et Systèmes d'Information

- Une Société jeune qui double son chiffre d'affaires chaque année depuis sa création en 1982.
- Des équipes pluridisciplinaires de haut niveau fortement motivées par une culture et des objectifs communs.
- Des produits de Conseils novateurs dont la sélection et le développement sont animés par notre volonté d'excellence.
- Des marchés en pleine expansion en France et à l'étranger.

VOUS PROPOSE DE REJOINDRE SES EQUIPES

CAR VOUS ETES UN CANDIDAT DE HAUT NIVEAU

DYNAMIQUE ET ENTREPRENEUR.

Marc FOURRIER (X73-PONTS 78)
EUROSEPT ASSOCIES
9, rue Royale - 75008 PARIS
Tél. : 42.68.13.44

LA CONSTRUCTION, SERVICES COMPRIS.



SOGEA se situe parmi les premières entreprises françaises et mondiales dans le secteur de la construction et des services.

Des villes aux villages, des régions aux départements, à partir de ses 150 implantations proches de vous, SOGEA construit logements et collèges, usines et bureaux, hôpitaux, réseaux d'eau...

SOGEA contribue à l'équipement de la France.

Des barrages, des ports, des métros, des autoroutes aussi... Dans plus de 50 pays, comme en France bien sûr. SOGEA construit tout et partout. L'eau distribuée, les déchets traités, des équipements de loisirs animés... SOGEA est au service de ceux qui ont la charge de rendre le monde plus habitable et plus humain. Petit ou grand projet? Pour SOGEA votre projet est important.



GROUPE **SGE**