Août 1967.

Comité d'Entreprise.

LETTRE D'INFORMATION.

Ainsi que vous l'avez appris par une Note de notre Secrétaire Général (M. BOURRIERES étant à l'époque en mission à BANGKOK), Georges MALHERBE, Ingénieur au B.C.E.O.M., vient d'être l'une des victimes de la catastrophe survenue le 17 Juillet sur la ligne Tananarive-Diego de la Compagnie Air-Madagascar.

Georges MALHERBE était âgé de 36 ans. Il était marié et père de trois enfants. Ingénieur des Travaux Publics de l'Etat, il avait commencé sa carrière dans les Ponts-&-Chaussées de Douai, puis de Nîmes. Recruté tout récemment par le B.C.E.O.M., en Mai dernier, pour assurer à Madagascar le contrôle technique des chantiers du Fonds Européen, Georges MALHERBE avait gagné son poste sans délai, de sorte que peu d'entre nous le connaissaient. Depuis une quinzaine de jours, sa femme et ses enfants l'avaient rejoint à Tananarive.

Le 17 Juillet à 7 heures du matin, Georges MALHERBE, qui devait se rendre sur un chantier, embarquait sur un DC4 quittant Tananarive en direction de Diego. Peu après le décollage, l'avion s'écrasait au sol. On ne pût compter que quelques rescapés parmi les passagers.

On sait encore mal ce qui s'est passé. Une enquête est en cours. Il semble que des désordres se soient produits dans les moteurs de gauche alors que l'avion n'était encore qu'à une altitude très faible. Le Commandant de bord était l'un des meilleurs pilotes de la Compagnie.

Nos camarades de la Délégation de Madagascar ont apporté à Madame MALHERBE, au cours de cette terrible épreuve, une aide attentive et sympathique. Madame MALHERBE et ses enfants sont rentrés récemment en France.

Cette catastrophe a profondément affecté le personnel du B.C.E.O.M. Bien qu'il ne fût pas chez nous depuis longtemps, Georges MALHERBE était déjà des nôtres.

*

* *

../..

C'est la première fois que le B.C.E.O.M. a la triste occasion de déplorer la mort d'un de ses agents dans un accident d'avion.

Voici plusieurs années déjà, M. VAILLANT, ingénieur du Service HAU, s'était trouvé pris dans une mésaventure qui aurait pu avoir des conséquences plus graves mais ne s'était soldée, en fin de compte, que par des blessures, des contusions et des fractures : au cours d'un vol de nuit, un Constellation d'Air France revenant de Madagascar a fait, dans un "trou d'air", une chute brutale appréciée à plusieurs centaines de mètres. Le pilote a réussi à rétablir son avion, mais, dans la cabine où tout le monde dormait sans avoir pris la précaution d'attacher sa ceinture, passagers et bagages ont été durement projetés au plafond et se sont retrouvés ensuite au plancher dans un indescriptible désordre et aux endroits les plus inattendus. L'avion s'est posé à ROME où brancards et ambulances étaient au rendez-vous. Cet accident a valu à M. VAILLANT plus d'un mois d'indisponibilité. C'est depuis lors qu'il est interdit de déposer des valises et objets lourds dans les porte-bagages situés au-dessus des sièges.

*
* *

Nous vous donnons plus loin quelques renseignements sur diverses études en cours. C'est tout ce que nous pouvons faire, puisque depuis plus d'un an et malgré nos fréquents appels, nous n'avons pas reçu, des missions et délégations d'outre-mer, une seule note d'information.

Les délégués et chefs de mission, à l'occasion de la conférence de Février, se sont plaints au Directeur Général de l'ignorance dans laquelle chacun se trouvait de la vie et des activités des autres. C'est alors que nous avons été chargés d'une tâche d'information, à assurer par le canal de L'EQUIPE. Nous avons bien sûr accepté, mais fait, dès cette époque, observer que nous remplirions cette tâche d'autant mieux qu'un plus grand nombre d'entre vous feraient l'effort d'y participer. Comprenez que, d'une façon générale, nous pouvons difficilement déduire de vos correspondances officielles des renseignements,intéressants pour les autres, sur la vie de votre délégation et du pays dans lequel vous travaillez, sur vos difficultés, vos préoccupations, vos satisfactions.

Ne nous dites pas que vous n'avez pas le temps : nous vous répondrions que nous non plus.

../..

Nous pensons d'ailleurs que l'envoi d'informations est moins pour vous un problème de temps qu'un problème d'attention : Il ne s'agit pas, un jour de bonne volonté, de se prendre par la main et de se dire "je vais écrire quelque chose pour L'EQUIPE"et de se torturer la cervelle devant une feuille blanche : il s'agit d'être, au long des jours, attentif à ce qui peut intéresser les camarades du B.C.E.O.M.; il vous faudrait alors bien peu de temps pour mettre cela noir sur blanc - et peut-être même y trouveriez-vous du plaisir ...

La véritable difficulté, que nous reconnaissons volontiers, tient à ce que beaucoup de choses ne sont pas à dire - ou plus exactement à publier - parce qu'elles mettent en cause des gens ou des institutions sur lesquels nous ne pouvons nous permettre, dans L'EQUIPE, ni critiques, ni plaisanteries.

Mais cette difficulté peut être parfois tournée plus ou moins habilement et sinon, il vous reste quand même d'autres sujets abordables ...

Nous aimerions également que les agents du Siège participent davantage à la rédaction de L'EQUIPE. Il se produit souvent, dans divers coins de nos six étages, de petites aventures, des méprises, des maladresses, des quiproquos (faut-il dire des "gags" ?), qu'il serait amusant de publier. Et tout le monde peut avoir, en cette saison, des histoires de vacances à raconter, et des tribulations non seulement intéressantes, mais utiles pour l'information des camarades. Si nous avions la moindre autorité (et l'envie de nous en servir), nous vous infligerions un sujet de rédaction que nous avons tous déjà subi plusieurs fois quand nous allions en classe : "Racontez un souvenir de vacances de votre choix".

Nous vous en prions : Que chacun, dans l'intérêt de tous, garde dans sa cervelle un petit coin disponible pour L'EQUIPE. Si nécessaire, faites un noeud à votre mouchoir ... et tâchez de n'en pas oublier le motif ...

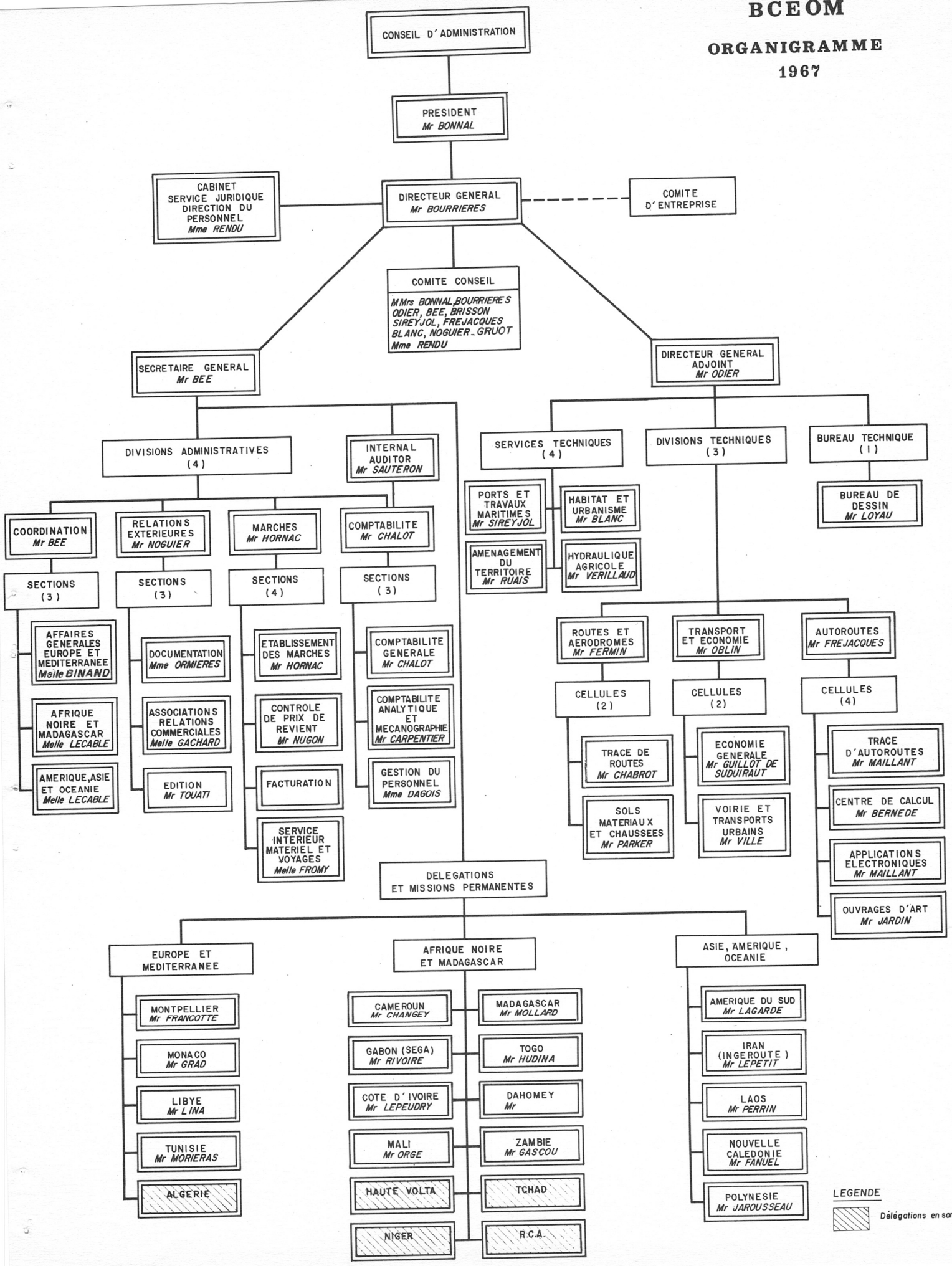
S O M M A I R E

- ORGANIGRAMME.
- TELEX : DACTYLOGRAPHIE A DISTANCE.
- ETUDE D'EXPORTATION DU GAZ SAHARIEN VERS L'EUROPE.
- ETUDES ET CONTROLE DE TRAVAUX A SAN PEDRO.
- PREPARATION DES JEUX OLYMPIQUES D'HIVER.

- - -

BCEOM

ORGANIGRAMME 1967



T E L E X :

DACTYLOGRAPHIE A DISTANCE.

J'ai un télex urgent pour TEHERAN. Avez-vous reçu un télex de QUITO ? Est-ce que la COREE a répondu pour retransmettre à WASHINGTON ? L'animation règne dans les couloirs du 13ème étage de MAINE-MONTPARNASSE près du local qui abrite "la machine magique" installée dans nos bureaux depuis Novembre dernier.

A croire qu'à cette date le B.C.E.O.M. a été brusquement saisi d'une fièvre indescriptible, un peu comme s'il avait été projeté d'un seul coup du temps de la diligence au temps des avions à réaction, et qu'il lui fallait rattraper les 16 années passées sans cette "commodité". Cette fièvre eut même pour corollaire de conduire devant "le monstre sacré" un nombre d'admirateurs imprévu; tout haut personnage en visite au B.C.E.O.M. était mené incontinent dans le sanctuaire où une démonstration l'attendait. (Il faut bien dire que la gloire est éphémère et depuis peu la nouvelle attraction est le traceur Calcomp qui dessine tout seul les projets).

Les mois se sont écoulés, et nous nous sommes tous si bien habitués à l'existence du télex qu'il nous arrive fréquemment de nous impatienter si les réseaux sont occupés, ou si un petit dérangement empêche un message d'arriver dans le quart d'heure qui suit sur un autre continent. Et l'auteur du texte urgent nous dit alors "comment ! les renseignements ne sont pas partis, mais que se passe-t-il ?", oubliant qu'il y a seulement un an, le même texte urgent aurait mis deux, trois ou quatre jours pour arriver à son destinataire suivant les horaires du courrier avion. Petit à petit, les lettres pour certains délégués ayant une cabine télex se sont espacées, puis ont disparu presque complètement, pour être remplacées par des télex. On a même oublié l'existence du télégramme, qui fait figure de "correspondance de Grand-Papa". C'est pourquoi il nous a semblé utile de vous donner les quelques renseignements ci-dessous qui vous familiariseront avec l'utilisation de cette "dactylographie à distance" suivant la définition du Littré.

../..

Il faut tout d'abord savoir que l'établissement de la liaison télex avec le correspondant demandé fait l'objet d'un droit minimum pour trois minutes d'émission, puis chaque minute supplémentaire d'utilisation du réseau est taxée comme pour le téléphone. Voici, à titre indicatif, quelques tarifs au départ de PARIS :

Pays destinataires.	Taxe fixe pour trois minutes. en Frs.	Taxe par minute d'occupation supplémentaire. en Frs.
Pays africains de l'ancienne Communauté.	24,30	8,10
Brésil, Burundi, Chili, Colombie, Equateur, Ethiopie, Iran, Mexique, Paraguay, P Pérou, Uruguay, U.S.A.	44,64	14,88
Bolivie, Corée, Malaisie, Thaïlande, Vénézuala.	59,52	19,84

C'est pourquoi le télégramme doit être employé de préférence pour tout message n'excédant pas 20 mots. Je dis de préférence et non obligatoirement car, dans certains pays et pour certaines informations à caractère confidentiel, il est parfois préférable de passer par le télex qui n'a pas d'autre intermédiaire que le correspondant local ayant accepté de recevoir nos messages, alors que le télégramme suit la filière postale ordinaire. Dans ce cas, tout dépend évidemment de l'organisme avec lequel vous vous êtes mis d'accord : cabinc publique, banque, agence de voyages, etc.. Par ailleurs, dans quelques pays, les télégrammes ne sont remis aux destinataires . . . que s'ils soupçonnent leur existence et viennent les chercher à la poste !!! Nous ne pouvons donc avoir de règle générale, mais il appartient à vous tous, Outre-Mer, de nous donner le plus de précisions possible sur les conditions locales. La plupart d'entre vous l'ontd'ailleurs déjà fait, et d'une façon générale cela marche bien, à l'exception d'un ou deux ratés pour lesquels nous vous demandons de ne pas nous tenir rigueur, eu égard au nombre de télex ou télégrammes qui partent chaque jour.

../..

Autre contingence à ne pas perdre de vue : le décalage horaire. Lorsque nous déjeunons au Siège, l'Orient dîne, mais l'Amérique se lève. Les Postes en tiennent compte, et plusieurs réseaux ne sont ouverts que deux ou trois heures par jour, c'est le cas par exemple de l'Equateur, de la Bolivie, de la Corée, de la Malaisie. A l'arrivée au Siège, cet inconvénient n'existe pas puisque notre appareil reçoit les messages même la nuit.

Par ailleurs, ce moyen de communication se développant de plus en plus, les réseaux sont parfois occupés : notre télexiste doit alors faire preuve d'une grande patience et attendre une demi-heure, une heure, devant sa machine pour être en liaison avec le pays demandé. Sans oublier les intempéries qui perturbent quelquefois les messages et qui obligent à recommencer les manoeuvres une fois, deux fois, ou trois fois avant que le texte arrive non mutilé au destinataire.

Enfin, quelques pays n'acceptent pas de télex les jours fériés : il arrive que nous l'apprenions à notre troisième ou quatrième appel ... lorsque le central local, excédé d'être dérangé, daigne donner l'explication de son silence.

Comme tout appareil moderne, le télex a donc ses avantages et ses désavantages; il convient de ne pas l'utiliser systématiquement, mais de faire une discrimination avec ce qui peut être envoyé par lettre ou par télégramme.

J'ai réservé pour la conclusion ce qu'on pourrait appeler le "côté sentimental" du télex. Celui-ci n'est pas une simple machine destinée à envoyer et enregistrer des messages : c'est un véritable lien entre les Ingénieurs disséminés dans tous les coins du monde et le Siège. Je dirai presque que c'est le cordon ombilical vous reliant tous au Siège. Je ne donnerai que deux exemples : tout d'abord tel Ingénieur partant en mission de PARIS note bien soigneusement le numéro de télex sur son carnet, sachant que le Siège sera à sa disposition pour tout ce dont il pourrait avoir besoin; puis ces derniers temps, la grève postale étant complète au Chili, le télex fut le seul lien qui permit à nos Ingénieurs, sur place, de donner de leurs nouvelles et d'en recevoir de leurs familles. Quel plus bel hommage lui rendre ?

Nicole LECABLE.

ETUDE D'EXPORTATION DU GAZ SAHARIEN VERS L'EUROPE.

Qu'on le regrette ou qu'on s'en réjouisse, le temps est bien révolu des contrats faciles à conclure et des études simples à mener. Peut-être l'exemple du GAZ du SAHARA est-il un peu une caricature de nos contrats futurs, mais il faut le raconter.

*
* *

Le Gouvernement algérien demandait, en 1965, au Fonds Spécial des Nations-Unies de financer une étude sur la mise en valeur des ressources considérables de son pays en matière de gaz naturel; les crédits ayant été alloués et les Nations-Unies elles-mêmes désignées comme Agence Exécutive, M. Fredrik SAGER, spécialiste de la pétrochimie, était nommé directeur du projet. Suédois d'origine hongroise, époux d'une charmante Napolitaine, ayant exercé sa profession en France, en Angleterre, au Pakistan et en Chine, le Dr. SAGER ne sait pas très bien lui-même combien de langues il parle. Grâce à son expérience internationale, grâce à sa gentillesse souriante, bien des difficultés que je vous narrerai plus loin ont été adoucies.

Au début de 1966, les termes de référence des études ayant été élaborés par lui, les Nations-Unies se préoccupaient de choisir les bureaux d'études qui seraient chargés du travail.

Les études mêmes présentaient deux aspects :

- le premier portait sur l'analyse des possibilités d'implantation en Algérie d'une industrie pétrochimique utilisant le gaz et ses sous-produits comme matière première et source d'énergie;

- le second portait sur une analyse du marché européen du gaz naturel et sur la comparaison des moyens de transport entre l'Algérie et ce marché.

*
* *

../..

Les études à caractère pétrochimique, après un appel d'offres tout simple, étaient confiées au début de 1966 à une Société japonaise d'engineering pétrolier que nous connaissons sous le nom de "Japan Gasoline". Le choix de la Société d'études chargée de l'aspect "marché et transport" s'avérait plus délicat pour de multiples raisons :

D'une part, le Gouvernement algérien, soucieux de l'indépendance des consultants vis-à-vis tout à la fois de l'ancienne puissance colonisatrice, de ses clients potentiels (France Espagne, Allemagne, Italie) et de ses concurrents possibles (Italie, Hollande, Grande-Bretagne, Etats-Unis), souhaitait que les Sociétés d'études de ces pays ne soient pas consultées. D'autre part, les Nations-Unies, qui avaient eu connaissance de l'existence, en France, de projets longuement expérimentés pour le franchissement par gazoducs sous-marins de la Méditerranée, entendaient que l'étude financée par le Fonds Spécial en fasse état. Enfin, le Gaz de France, qui avait développé le plus original d'entre ces procédés, entendait n'ouvrir ses cartons qu'à une Société française, publique ou para-publique.

Après de laborieuses tractations, Gaz de France choisit le B.C.E.O.M. et seules des Sociétés belges et suédoises furent consultées pour devenir notre partenaire. Une méthode très originale d'appel d'offres fut même, à l'époque, mise au point par les Nations-Unies. Au cours d'une réunion tenue à PARIS dans la salle du Conseil d'Administration du B.C.E.O.M. sous la présidence de M. ELMS, Directeur du Service des Marchés des Nations-Unies à NEW-YORK et en présence des représentants de deux bureaux d'études belges et de deux bureaux d'études suédois, il fut décidé que le B.C.E.O.M. discuterait avec chacune de ces Sociétés d'études les conditions dans lesquelles il pourrait apporter à ladite Société sa collaboration et que quatre offres concurrentes, mais portant toutes le nom du B.C.E.O.M., seraient ainsi envoyées à NEW-YORK.

La décision finale était prise en Mai 1966 et l'heureux élu fut la Société suédoise SCANDIACONSULT, filiale d'un des plus grands bureaux d'études de ce pays, ORRJE & Cie.

*

* *

../..

Au cours de la mémorable séance mentionnée plus haut, le B.C.E.O.M. avait défendu avec énergie son désir de ne pas se cantonner dans l'étude des conduites sous-marines, mais au contraire de mener la partie de l'étude qui lui paraissait conforme à sa vocation : la comparaison économique des moyens de transport du gaz. Ce point de vue ayant été accepté la répartition admise par nos partenaires était dès lors la suivante :

Ceux-ci étudieraient le marché de l'énergie en Europe, puis le marché du gaz naturel, enfin la part de ce marché qui peut raisonnablement échoir à l'Algérie. Sur le plan technique, SCANDIACONSULT devait étudier les problèmes liés à la liquéfaction du gaz naturel, à son transport par méthaniers et sa regazéification, cependant que nous devions nous charger de tout ce qui était conduites sous-marines ou terrestres. C'est nous qui devions assurer enfin la comparaison des moyens de transport sous l'angle économique et financier. L'élaboration de recommandations pour l'emploi optimal des ressources algériennes en gaz naturel devait être fait en commun. SCANDIACONSULT était chargé par ailleurs d'une analyse des problèmes juridiques liés aux transports internationaux de gaz naturel sous la forme liquide ou la forme gazeuse.

*
* *

Les études se sont déroulées sous le signe d'une parfaite cordialité entre Français et Suédois, mais aussi avec quelques difficultés liées à la grande distance qui sépare PARIS de STOCKHOLM, et je ne parle pas que de la distance géographique.

La façon d'approcher les problèmes de nos amis suédois, extrêmement analytique, méthodique, un peu raide et très théorique, nous étonnait; cependant notre impulsivité latine et notre penchant pour les synthèses intuitives les médusait toujours, les irritait souvent. Pour ne rien simplifier, nous avions, d'un commun accord, choisi l'Anglais comme langue de travail, ce qui nous mettait à égalité de malchance, mais ne facilitait pas les choses. Ajoutez à cela que nous avions tous affaire avec les milieux pétroliers et gaziers, fermés, jaloux de leurs informations économiques et de leurs secrets technologiques.

../..

Notre étude enfin se déroulait parallèlement à des négociations fort serrées entre l'Algérie et divers pays européens; les informations que nous recevions étaient parfois sujettes à caution car il était évident que le résultat de notre étude pourrait influencer plus ou moins cette petite guerre économique que se livraient l'Algérie et ses éventuels clients.

*
* *

Concluant la première phase du travail, notre rapport préliminaire commun était déposé entre les mains des Nations-Unies au début de l'année 1967, et en Mars 1967 une délégation du B.C.E.O.M. et SCANDIACONSULT allait à NEW-YORK discuter de ce document avec les représentants des Nations-Unies.

Pendant les trois jours que durèrent les discussions, notre oeuvre fut "épluchée" consciencieusement et les fonctionnaires des Nations-Unies outre moult objections de détail sur l'ensemble du rapport, firent des commentaires sévères sur l'étude de marché.

*
* *

Depuis cette date, nous nous sommes remis au travail; de nouveaux experts européens se sont joints à notre groupe, et notamment le Professeur REGUL, ancien haut fonctionnaire allemand de la Communauté Economique Européenne du Charbon et de l'Acier, qui se voit bien obligé, lui aussi, d'utiliser une langue de travail différente à sa langue maternelle. A la fin du mois de Septembre, nous arrêterons à STOCKHOLM la dernière mouture du rapport, et en Décembre celui-ci doit être à nouveau discuté à NEW-YORK avec les Nations-Unies.

*
* *

Nous formons tous des voeux pour n'avoir pas à le rédiger une nouvelle fois.

P. N.

Etudes et contrôle de travaux
à SAN PEDRO (Côte-d'Ivoire)

- - - -

Beaucoup d'entre vous ont eu l'occasion de voir le film réalisé par le B.C.E.O.M., voici quelques années déjà, sur notre première étude relative à SAN PEDRO, en Côte-d'Ivoire.

Il s'agissait alors de rechercher et d'étudier un nouveau site portuaire sur la partie occidentale de la Côte ivoirienne, afin de remédier à un certain déséquilibre économique dû à la position de la ville et du port d'ABIDJAN, très déportée vers l'Est.

Le site proposé et accepté fut celui de SAN PEDRO, à l'embouchure de la rivière du même nom, où des facilités naturelles existaient pour l'installation d'un port. De gros moyens furent mis en oeuvre par le B.C.E.O.M. pour l'étude de ce site, ainsi qu'il apparait dans le film.

Le B.C.E.O.M. établit un plan directeur du port et fit, en même temps, sur des bases topographiques légères, une petite étude d'urbanisme pour une ville de 25.000 habitants, correspondant aux prévisions d'alors.

Après quoi le Gouvernement de la Côte-d'Ivoire demanda au B.C.E.O.M. un dossier d'appel d'offres pour une première tranche de travaux portuaires. Dans le même temps, il commençait à rechercher les moyens d'assurer le financement de ces travaux.

Mais des travaux portuaires ne sauraient se concevoir et se réaliser sans les travaux urbains correspondants, et sans les travaux routiers rendant accessibles ces installations. L'ensemble des travaux de première étape fût estimé à plus de 5 Milliards de Francs CFA. Entre-temps d'ailleurs, les conceptions avaient évolué et l'on envisageait le développement à SAN PEDRO d'une ville beaucoup plus importante que celle primitivement prévue: l'ordre de grandeur actuellement admis est celui de la centaine de milliers d'habitants.

../..

Le financement enfin mis au point est pour le principal franco-allemand, avec un appoint prévu, en provenance d'un autre pays européen.

Les études portuaires étant déjà très avancées en 1966, il fallut se préoccuper des études urbaines (urbanisme, voirie, eau, assainissement) et des études routières. Le Bureau National d'Etudes Techniques de Développement de la Côte-d'Ivoire (B.N.E.T.D.) en fut chargé : il assura, par ses propres moyens, les études d'urbanisme et les études routières et eut recours au B.C.E.O.M., dès le début de 1967 pour les études de voirie et d'assainissement. Une première série de dossiers d'appel d'offres viennent d'être établis pour les routes, la voirie urbaine et l'assainissement; le dossier correspondant relatif à l'alimentation en eau vient de nous être demandé.

L'ensemble de ces études d'urbanisme et d'infrastructure s'applique à une première étape qui correspond à l'installation de 15.000 personnes environ et qui, compte tenu de certaines difficultés relatives à la nature et à la topographie du terrain, a été conçue avant qu'un plan directeur ait été établi pour l'ensemble de la ville. Voilà bien un exemple qui montre comment parfois principes et théories doivent s'effacer devant les nécessités de l'action.

De même, les dossiers d'appel d'offres (sauf celui relatif à la construction du port), ont été préparés, contrairement aux règles habituelles, sur la base d'études techniques qui n'ont pas été poussées au niveau des études d'exécution - et cela va compliquer la tâche du bureau de contrôle dont nous parlerons plus loin.

Les travaux doivent démarrer dès le début de 1968 et s'étendre sur trois ans. Leur financement étant franco-allemand, il fut décidé que les entreprises intéressées se grouperaient pour faire leurs offres en consortium franco-allemands, et que le bureau de contrôle chargé de la surveillance des travaux serait également franco-allemand. Du côté français, ce fut au B.C.E.O.M. que le Gouvernement de la Côte-d'Ivoire, avec l'accord du FAC, demanda de faire partie de ce bureau de contrôle. Le B.C.E.O.M. fut également invité à désigner, parmi certains bureaux d'études allemands, celui qu'il désirait pour associé. Son choix se porta sur la firme bien connue RHEIN-RUHR, de DORTMUND, dont la participation reçut l'accord de l'organisme allemand de financement, la KREDIT-ANSTALDT.

../..

La mise au point du protocole d'accord entre BCEOM et RHEIN-RUHR est en cours, ainsi que l'établissement du devis et d'un premier projet de convention avec le Gouvernement de la Côte-d'Ivoire, qui devra être approuvé par les organismes de financement.

D'ores et déjà, dans le cadre de cette convention à venir, une première prestation a consisté dans l'envoi récent en Côte-d'Ivoire d'une mission (un ingénieur français, un ingénieur allemand), chargée d'assister l'Administration ivoirienne à l'occasion de la visite du site par les consortium retenus pour présenter des offres.

Après le dépouillement des offres et la rédaction du marché, auxquels nous participerons également, le contrôle proprement dit va constituer l'an prochain, pour notre groupement, une opération importante et intéressante, impliquant la présence sur place d'environ 8 ingénieurs ou adjoints techniques.

M. B.

PREPARATION DES JEUX OLYMPIQUES D'HIVER.

M. C. BRISSON a été chargé de mission par le Ministre de l'Equipement "en vue de coordonner toutes les activités relevant de ce Département, reconnues nécessaires pour mener à bien la préparation des Jeux Olympiques et de prêter éventuellement son concours aux autres Départements ministériels ou Services locaux intéressés - (Préfectures et Municipalité)".

M. BRISSON s'est adjoint une équipe pour la coordination et les études générales, composée à GRENOBLE de M. TUE et à PARIS, de façon permanente, par MM. VILLE et GOURDON et, de façon occasionnelle, par MM. DIEHL et OSSADZOW. Le Secrétariat est assuré par Mlle MANAVAZ et Mme SABATIER. Certains de ces Ingénieurs ont déjà accompli jusqu'à dix voyages aller et retour entre PARIS et GRENOBLE.

Le problème posé est complexe puisque le spectateur peut venir soit de l'extérieur de GRENOBLE en voiture particulière jusqu'à un parking olympique de 10.000 places, soit en train jusqu'à une gare olympique spéciale. Quant aux grenoblois, ils peuvent utiliser des navettes olympiques d'autobus qui les amènent à la gare olympique. De là, on monte aux stations où se déroulent les épreuves par un système de transports en commun composé de 600 cars. Il va sans dire qu'indépendamment de difficultés pour estimer la demande de transport, les cohérences techniques et économiques entre modes de transport complémentaires et concurrents sont délicates à assurer.

Par ailleurs, des études particulières ont été confiées au B.C.E.O.M., à savoir : l'étude de la gestion systématique en temps réel du réseau routier entre LYON et GRENOBLE par suite de défauts de capacité sur cet axe; des études dans GRENOBLE même sur les besoins en places de stationnement, le renforcement des lignes d'autobus, les régulations nécessaires, les dispositions à prendre pour la vente des billets olympiques, etc... MM. DELAPIERRE, BENSAUDE et RICCI participent activement à ces études par leur connaissance sur la circulation et la programmation sur ordinateur.

Les essais de gestion d'une portion du réseau entre LYON et GRENOBLE ont donné des résultats satisfaisants. (Voir communiqués de Presse ci-joints).

J. V.

Communiqué du Journal "LE MONDE" du 11 Juillet 1967.

" C I R C U L A T I O N

"

" Entre GRENOBLE et LYON
" un ordinateur a réglé le trafic routier.

"

"

" Le BUREAU CENTRAL D'ETUDES pour les EQUIPEMENTS d'OUTRE-MER,
" en collaboration avec la gendarmerie, les Ponts-&-Chaussées
" et l'Institut de mathématiques appliquées, a tenté Dimanche,
" à GRENOBLE, la première expérience française de régulation
" automatique d'un réseau routier.

"

" Pendant tout un après-midi, c'est d'après les indications de
" l'ordinateur I.B.M. 7.044 de l'Institut de mathématiques
" appliquées, qu'a en effet été réglée la circulation sur l'a-
" xe GRENOBLE-LYON. Les informations sur le nombre des véhicu-
" les et la longueur des files d'attente étaient transmises
" par les différents postes de gendarmerie répartis sur le
" parcours. A l'aide de ces données, l'ordinateur élaborait
" des "solutions" : déviation sur un autre itinéraire, modi-
" fication de la fréquence des feux rouges, etc.

"

" De semblables expériences n'avaient été, jusqu'à présent,
" tentées en France que pour la circulation urbaine. Ce sys-
" tème, qui a donné entière satisfaction, sera mis en appli-
" cation durant les prochains Jeux olympiques".

- - - -

Article du "DAUPHINE LIBERE" du 10 Juillet 1967.

" PENDANT LES JEUX OLYMPIQUES UN ORDINATEUR REGLERA
" LA CIRCULATION AUTOUR DE GRENOBLE.
"
"
" LA PREMIERE EXPERIENCE FRANCAISE TENTEE
" HIER A DONNE ENTIERE SATISFACTION.
"
"
"
" Quiconque prenait hier la route pour aller de GRENOBLE à LYON
" ignorait que son cheminement était gouverné par cette machine
" étrange et un peu inquiétante : un ordinateur. Lui seul déter-
" minait la marche d'une voiture, était maître de la dévier sur
" un autre itinéraire ou de l'arrêter plus ou moins longtemps à
" un feu rouge.
"
" GRENOBLE et sa région connaissaient en ce Dimanche, la premiè-
" re expérience française de gestion automatique d'un réseau
" routier.
"
" Au Domaine Universitaire de Saint-Martin-d'Hères, déserté de
" ses étudiants, seul l'Institut de mathématiques appliquées
" connaissait une animation étrange pour un Dimanche de Juillet.
"
" Dans l'une de ses salles, des gendarmes étaient groupés autour
" de deux postes émetteurs-récepteurs et dans la grande salle,
" coeur de l'Institut, l'immense ordinateur I.B.M. 7.044 ne con-
" naissait pas le repos dominical.
"
"
" VERDICT EN DIX MINUTES.
"
" Le BUREAU CENTRAL d'ETUDES pour les EQUIPEMENTS d'OUTRE-MER
" (B.C.E.O.M.) qui, contrairement à ce que son nom indique,
" exerce surtout ses activités en France métropolitaine (1),
" dirigeait cette expérience en collaboration avec la gendar-
" merie, les Ponts-&-Chaussées et l'Institut de mathématiques
" appliquées.

../..

(1) - C'est évidemment une erreur de journaliste. (Note de la rédaction).

" Sur les principaux points de l'axe GRENOBLE-LYON des patrouil-
" les de gendarmerie recueillaient les informations tous les
" quarts d'heure : nombre des véhicules, longueur des files
" d'attente aux principaux points d'intersection et, entre ces
" intersections, les patrouilles mobiles détectaient l'insolite,
" incident ou accident.
"
" Ces renseignements, une fois recueillis, étaient immédiatement
" envoyés par radio au P.C. de Saint-Martin-d'Hères. Pour cette
" liaison radio on avait d'ailleurs installé tout spécialement
" un relais au Moucherotte : en phonie, une minute trente suffi-
" sait pour obtenir la liaison entre les quatre postes et le
" P.C.
"
" Les renseignements arrivent sous forme de messages codés et
" peuvent être directement "traités" par l'ordinateur grâce au
" système de télé-processing mis au point par les chercheurs de
" l'Institut. Il s'écoule à peine dix minutes entre le temps où
" les informations arrivent au P.C. et le temps où l'ordinateur,
" muni de ces informations, rend son "verdict" : ordre de dévia-
" tion, indications de temps de parcours ou ordre de régulation
" (temps plus ou moins prolongé des feux rouges).
"
"
"
" PREMIERE APPLICATION :
" LES JEUX OLYMPIQUES.
"
" En fin d'après-midi, le Commandant de gendarmerie SALETES,
" les Ingénieurs VILLE et BENSAUDE du B.C.E.O.M. déclaraient
" l'expérience concluante. Le programme qui avait été préparé
" par M. RICCI, après études sur le réseau routier de
" MM. GOURDON, DELAPIERRE et ARNOUX, avait donné entière satis-
" faction.
"
" Un vaste champ d'application est désormais ouvert par cette
" technique de régulation de la circulation qui est à la pointe
" des recherches mondiales dans ce domaine. Et tout d'abord pour
" les Jeux olympiques où le système pourra jouer pleinement avec
" tous ses avantages de précision et de rapidité.
"
" Doit-on imaginer pour bientôt des routes désertées de leurs
" traditionnels anges gardiens en uniforme, où le ballet des
" voitures serait réglé automatiquement par un anonyme autant
" qu'invisible cerveau électronique ? "

- - - - -