

# UNA NUEVA ESTACION FRANCESA: BELLEVILLE EN LOS TRES VALLES

Por  
Georges Pialat

Voy a hablar este año del conjunto más grande de sitios turísticos de invierno que posee Francia.

En 1945, un equipo de técnicos de montaña, impulsado por el Gobierno francés, procedió a un estudio bastante completo de los Alpes franceses, teniendo como objetivo, descubrir el más grande conjunto esquiabile francés.

Esta comisión había escogido un importante complejo montañoso situado en la Tarantaise, que es uno de los elementos del departamento de la Savoie.

Este complejo, formado por los valles de Saint-Bon, de Allues, de Belleville, es conocido desde entonces con el nombre de «Trois Vallées» (Tres Valles).

Pertenece al departamento de la Savoie el honor de promover la explotación de ese complejo.

Vamos primero a situar las «Trois Vallées» en los Alpes franceses:

## LAS GRANDES ESTACIONES DE LOS ALPES FRANCESES

### *Situación geográfica.*

Les presento aquí el conjunto de terrenos esquiabiles de la región. Ven ustedes que los terrenos de valor nacional e internacional, quienes figuran en estos documentos, solos evidentemente, están prácticamente concentrados en un eje norte-sur, partiendo de la Savoie al Norte, para terminar en los Alpes Marítimos al Sur,

Este eje corresponde a zonas de desorden geológico, de montañas de «mala calidad», que se han corrido, se han usado, dando formas blandas que permiten la práctica del esquí.

Al norte, la cordillera del Mont Blanc, al oeste los Alpes del Dauphiné y la cordillera del Pelvoux, son montañas jóvenes de perfil acerado en las cuales los terrenos esquiabiles están fragmentados y son difícilmente accesibles. Las cordilleras cristalinas, al usarse, dan formas agudas, las cordilleras calcáreas dan barras y acantilados. Estas montañas no se prestan al esquí más que de forma fragmentaria.

En este gran eje Norte-sur de mala geología, encontramos:

— Al norte, la Tarentaise, con sus grandes estaciones actuales o futuras: Val d'Isère, Tignes, Ruitor, los Arcs, la Plagne, Courchevel, las Allues, las Belleville.

— Más al sur, en el valle de la Maurienne, tendremos Valmeinier.

Siempre en el mismo eje, en los Altos-Alpes, el valle de la Guisane presenta sitios utilizables y encontramos, en el Briançonnais, Cervières. Luego, y yendo todavía más al sur, Vars, las Orres.

He aquí, enfin, el valle de la Haute-Ubaye, que debe constituir el más grande complejo de los Alpes del Sur, con los valles conjuntos de Jausiers, del Sauze y de la Condomine.

— Para terminar, en los Alpes-Marítimos con la de Sestrières adosado a ese mismo terreno, y después Isola-Chastillon y Mollières los Adus.

En el plan climático, la parte Norte del sistema, es decir, la Tarentaise, es la más favorable para la práctica del esquí por la cantidad, la calidad de su nieve y por el hecho de que los vientos no son nunca muy violentos ni continuos. Saben ustedes tan bien como yo cuán enemigo es el viento del esquí.

Los Alpes del Sur están más sometidos al fenómeno «viento», pero se benefician, por el contrario, del sol y el ciclo mediterráneo.

### *Los accesos.*

La principal reserva de clientela se sitúa evidentemente al norte de Europa, en la parte norte de Francia (con París y Lille), el Benelux, Alemania. Son las zonas menos favorecidas por el sol, y cuyos habitantes le buscan con ardor, tanto en verano como en invierno.

Los enlaces de autopistas de la Europa de mañana nos demuestran que los Alpes franceses estarán bien irrigados, desde esta Europa

del Norte, por dos grandes esquemas paralelos de autopistas. Su penetración Este-Oeste, estará asegurada por el túnel del Fréjus, al final del valle de la Maurienne, permitiendo un paso directo de Lyon a Turín y Milan. El sur de la cordillera es irrigado por la autopista Provence-Côte d'Azur.

Ya los Alpes franceses, en el plan ferroviario, están excelentemente comunicados por las líneas de ferrocarril medianas (Paris-Bourg St. Maurice, París- Briançon) o importantes (París-Italia por el Mont-Cenis, París-Italia por Niza).

## LOS TRES VALLES

### *Posición geográfica.*

Vamos ahora a mirar con atención la parte norte del valle.

A 100 kilómetros al este de Chambéry, he aquí el objeto de nuestro estudio de hoy, los «Tres Valles», y particularmente el valle de Belleville.

Se trata de una cordillera que se extiende entre los valles del Isère: la Tarentaise, al norte, y el valle del Arc; la Maurienne, al sur.

### *Accesos.*

La cordillera está actualmente comunicada desde el norte, por el valle del Isère por la carretera Nacional número 90.

Su comunicación ferroviaria está asegurada por la estación de Moutiers, en la línea directa París-Bourg-St. Maurice.

Moutiers está a 70 kilómetros de Chambéry, 190 kilómetros de Lyon y 600 de París.

Las estaciones de los «Tres Valles» están a unos 30 kilómetros por la carretera de Moutiers.

En el futuro, una nueva carretera permitirá un acceso por el Sur, desde el valle del Arc, sobre la carretera Nacional número 6 de París a Turín, y llevará igualmente a los viajeros desde la estación de Saint-Michel-de-Maurienne, que está situada sobre el gran eje ferroviario París-Roma.

El acceso será así considerablemente fácil para los italianos, teniendo en cuenta que Saint-Michel-de-Maurienne está a 100 kilómetros de Turín y a 300 de Milán.

### *Descripción sumaria.*

Los Tres Valles presentan un terreno esquiabile de poco más o menos 200 kilómetros cuadrados. De Este a Oeste, están constituidos por:

- 1.º El valle de St. Bon, con Courchevel 1850.
- 2.º El valle de Allues, con el actual Meribel en el futuro Motarot.
- 3.º El valle de los Belleville, más amplio él sólo que los dos taret.

El valle de Saint-Bon, suspendido sobre el «Doron de Bozel», torrente descendiente de la Vanoise, está orientado Norte Este- Sur Este. Culmina en la Saulire, a 2.700 metros.

Sus diferentes urbanizaciones se escalonan de 1.450 a 1.800 metros. Su terreno esquiabile puede dividirse en tres sistemas principales:

- el de Courchevel 1.850, con la Loze, la Saulire, muy variado, con mucho esquí en vallecillos orientados hacia el norte,
- el de Moriond, terreno lineal en cima y
- un terreno intermedio entre los dos otros, el de Pramérue, que todavía está por equipar.

Notemos que un amplio terreno de más baja altitud, considerado como más marginal, puede ser añadido a los tres principales: el de la Loze-le Praz. Con pistas sostenidas en bosque, permitirá el esquí en buena temporada.

Notemos también que Courchevel 1.850 se encuentra en el límite superior del bosque.

Encontramos después, yendo hacia el oeste, el valle central del sistema, el valle de Allues. Orientado sensiblemente norte-sur, es el más arbolado de los tres, y la estancia en verano es particularmente agradable. Su terreno esquiabile, del cual una pequeña parte está equi-

pada, es de los mejores con sus comunicaciones sobre Courchevel por la Saulire y el Pas du Lac y con Belleville por el Roc dos Trois Manches o el Mont de la Chambre.

La urbanización existente es de tipo dispersa, según una fórmula de antes de la guerra, pero satisface plenamente a los independientes. El fondo del valle será el terreno del «Mottaret» y de «Tuéda», y será urbanizado de una manera mucho más densa y funcional.

Tercero y último, el valle de Belleville se presenta bajo la forma de un amplio corredor abierto, orientado norte-sur y rodeado de crestas al este, al oeste y al sur.

De morfología bastante compleja en su parte más alta, se divide en dos zonas principales:

— Al Norte y hacia abajo del valle, una zona turística válida tanto en verano como en invierno, por el hecho de su altitud mediana y por su atractivo durante la buena temporada.

— La parte alta del valle constituye la segunda zona, dedicada únicamente al esquí. Más austera, en efecto, parecería difícilmente agradable para una estancia en verano, salvo para el esquí' glaciar. Evidentemente hablaremos más de esta zona.

## ALGO DE HISTORIA

Desde 1942, un equipo de técnicos de nieve había seleccionado los «Tres Valles» como el más grande y el más apto complejo de esquí de los Alpes franceses.

El informe de esta Comisión, publicado en 1946, confirmaba todos los estudios. Y el Departamento de la Savoie se ponía a la cabeza del movimiento de equipo.

Preocupándose de crear actividades en la montaña, el Consejo General de la Savoie lanzaba, en 1946, la operación de adquisición de los terrenos necesarios para la creación de Courchevel 1850, y en 1949, nacía la estación.

Al mismo tiempo, un grupo franco-inglés, urbanizaba lentamente Mèribel, mientras que los Belleville seguían vírgenes.

Hasta 1961 no fue creada una Sociedad de Economía Mixta, la S. O. D. E. V. A. B., para la explotación del primero de los sitios del valle.

## POSIBILIDADES DE LOS TRES VALLES

*Las posibilidades de los Tres Valles están sometidas a estudio casi permanente desde hace veinticinco años:* Lo que sabemos actualmente confirma, y *más allá*, las esperanzas de los primeros analistas de este famoso complejo. En lo que concierne a capacidad turística, calculamos ahora que los Tres Valles pueden recibir en invierno alrededor de 120.000 turistas. Esta cifra parece a primera vista bastante extraordinaria.

De hecho, la experiencia continua de Courchevel, estación piloto realizada bajo la dirección del departamento de la Savoie, permite afirmar que no es exagerado y corresponde bien a la capacidad del terreno esquiable de los Tres Valles. El reparto de la capacidad sería:

El valle de Saint-Bon con Courchevel, 1.850; Courchevel, 1.650; Courchevel, 1.550; el Praz, la Tania sobre la Perrière se estima en 22.000 camas.

La capacidad del valle de las Allues con Méribel, el Mottaret y Tuéda se calcula en 25.000 camas.

El valle de Belleville, él sólo, es mucho más importante que los otros dos reunidos, y podría recibir simultáneamente 75.000 clientes de invierno repartidos en cierto número de urbanizaciones, cuyas dos principales y verdaderas ciudades serían:

- Las Menuires, con 15.000 camas, y
- Val Thorens, con 32.000 camas.

Una urbanización estaría especialmente destinada, en la zona del pueblo de Saint-Marcel, a la residencia permanente de los trabajadores de todo nivel que se ven obligados a vivir en el valle.

### EL VALLE DE BELLEVILLE

La parte del valle de Belleville, de la que he dicho más arriba que estaba destinada únicamente al esquí, se descompone en varios terrenos esquiables sobre puestos y que comunican entre ellos:

a) El terreno de Menuires, que culmina al Este en 2.600 metros con el Mont de la Chambre, punto de comunicación con el valle de las Allues.

b) El terreno de Val Thorens, que constituye la mayor parte del fondo del valle, con sus puntos culminantes Pécelet, 3.700 metros; Cime Caron, 3.200 metros, y su corona glaciaria que permitirá el esquí de verano en los glaciares de Polset y sobre todo de Chavière.

c) El terreno de Lou, circo muy definido dominado por una parte por la Cima Caron, al Este, y por otra parte, al Sur, por las barreras que separan el valle de Belleville de la Maurienne.

d) El terreno de Encombres, que culmina en 2.700 metros, comunicando con los terrenos precedentes por la Masse.

Cierto número de terrenos auxiliares son igualmente utilizables sobre la vertiente Sur de la Cordillera, en el valle de la Maurienne, siendo los dos principales el circo de Bouchier y los Plans de Beaune.

#### *El terreno de Menuires.*

El terreno de Menuires está ya a mitad equipado actualmente y ya han sido completadas 2.500 camas.

Muy atractivo, porque está repartido sobre las dos vertientes Este y Oeste del valle, y en comunicación directa con las Allues, está constituido:

— Al Oeste por el terreno de la Pointe de la Masse (1.740-2.807 metros), equipado de dos cabinas en cadena y de cierto número de instrumentos ligeros. La capacidad de acceso al punto culminante es de 900 esquiadores por hora y da acceso a pistas de 950 metros de desnivel. La espalda de la Masse podrá ser equipada posteriormente hasta el valle de Encombres.

— Al Este, por el terreno directo de Menuires, de la garganta de Chambre al monte de la Challe, culminando en 2.800 metros.

Gran número de instrumentos ligeros, dos telecabinas, cuatro telesillas, comunicarán este amplio terreno, que comunica directamente con el valle de Allues

La urbanización está constituida por gran número de pequeños nudos unidos los unos a los otros, tanto por la carretera como por la nieve, estando el principal nudo colgado a 1.800 metros de altitud, en la falda del valle.

Recuerdo que este terreno recibirá 15.000 camas y que su equipo está medio realizado actualmente.

En comunicación lateral directa llegamos al

## TERRENO DE VAL THORENS

Este último terreno va a ser equipado en los próximos años. Su estudio está muy avanzado, su acondicionamiento ha sido concedido a un grupo privado que parece decidido a realizar muy rápidamente las operaciones.

Se trata de un terreno excepcionalmente atractivo, constituido por series de sistemas en forma de dedos de guante que permiten esquiar en toda nieve, en toda orientación, ofreciendo a todos los niveles de esquiadores un terreno de 45 kilómetros cuadrados. El conjunto de pistas converge notablemente hacia la recepción y el sitio de la urbanización colgado a unos 2.250 metros de altitud.

Su capacidad se calcula en unas 32.000 camas turistas.

Los principales paneles, cuya yuxtaposición constituye el dominio de Val Thorens, convergiendo hacia la urbanización, son:

- Pécelet, que culmina en 3.560 metros.
- Thorens, que culmina en 3.170 metros.
- Caron, que culmina en 3.170 metros.

El equipo de subidas mecánicas será muy importante, correspondiente a una utilización intensiva del terreno.

En el estado actual de los estudios, su esqueleto principal estará constituido por cadenas de telecabinas monocables, con capacidad cada una de 900 personas por hora.

Alrededor de este esqueleto, numerosos instrumentos en el suelo permitirán utilizar mejor, a toda altitud, todos los elementos del terreno. La cadena más espectacular del terreno será evidentemente la que comunicará los glaciares de las cimas, particularmente Chavière.

El complejo del glaciar de Chavière permitirá el esquí de verano sobre un terreno de 10 kilómetros cuadrados, correspondiente a una capacidad de «esquí de verano» del orden de 5.000 esquiadores. Será sin duda el más amplio terreno de esquí de verano francés.

Les recuerdo que actualmente el esquí de verano «equipado» es practicado en Francia sobre los glaciares de Pissailles en Val d'Isère, y sobre el glaciar de la Grande Motte en Tignes. Será igualmente practicable en las mismas condiciones en el glaciar de Ruitor por encima de Sainte-Foy-en-Tarentaise.

### *El esquí de verano.*

Digamos aquí unas palabras sobre el porvenir del esquí de verano.

El esquí de verano, en tanto que esquí de temporada, asegurando la subida mecánica de los clientes y su seguridad, no es una utopía, alcanza a una cantidad de clientela cada vez más importante y, desde ahora, Val d'Isère le debe una animación estival real, gracias a la explotación del glaciar de Pissailles.

En Tignes, por ejemplo, en el primer año de explotación del esquí de verano en el glaciar de la Grande-Motte se han podido contar todos los días, durante cuatro meses de temporada, 400 coches en el «parking» del telecabina que lleva al glaciar. Durante esos mismos meses, ese sólo instrumento de subida ha realizado unos ingresos equivalentes a la mitad de los de la temporada de invierno, lo que es enorme y casi inesperado para una operación que está aún en sus principios.

El conjunto de glaciares que coronan el sitio de Val Thorens representa, pues, un valor muy importante en la economía del valle.

Recordemos por fin que en el estado actual de nuestras técnicas, con nuestros conocimientos actuales sobre las rentabilidades de los medios mecánicos y nuestro nivel de vida, los sitios equipables de una forma eficaz para el esquí de verano, rentables y con una relativa seguridad, no son numerosos en los Alpes franceses.

La rentabilidad de los equipos de una estación de deportes de invierno, como Val Thorens, está normalmente asegurada en buenas condiciones para la estación de invierno.

A causa de la altitud y la nieve, la duración de esta estación es alrededor de los ciento veinte días.

A pesar de la dureza del sitio, las disposiciones de su urbanización todas guiadas por la inquietud de la eficacia de la temporada de invierno, pensamos que una ocupación de verano, al menos de un 25 por 10, es posible ahora, gracias a la atracción de este esquí de glaciar, es decir, que la gestión de la estación estará así mejor asegurada, la

rentabilidad de las inversiones mejor, y podrá entonces pensarse en un equipo más completo que el normal.

Es decir, la incidencia económica de una posibilidad de explotación mecánica y racional del esquí de verano.

## CONSECUENCIAS DEL EQUIPO DE LOS SITIOS DE NIEVE

Comprenderán en seguida las consecuencias de las creaciones venideras en los tres valles, y particularmente en el valle de los Belleville. Se trata realmente de estructurar este valle con vistas a la explotación turística intensiva, total en invierno, parcial en verano.

Les recuerdo ante todo que nuestro primer afán, en la creación de estas actividades de montaña, es el crear empleos para los montañeses, a fin de evitar que emigren hacia las grandes ciudades. El éxodo de los montañeses hacia la ciudad es una realidad que se va acelerando: la montaña se vacía allí donde no hay esperanzas de otra vida.

Si consideramos el único valle de los Belleville, con esta capacidad turística estimada en 75.000 camas, esto significa la creación de 15.000 nuevos empleos en montaña.

Y no se tratará solamente de empleos invernales, sino que una gran parte de éstos serán permanentes por razón de la gran importancia que puede tomar la estación de verano:

- Por utilización estival de los sitios y del bajo valle.
- Por utilización estival de Val Thorens en función de esquí de verano en los glaciares de Chavière.

La creación «ex nihilo» de una cadena de estaciones de esta importancia, que debe contener, lo recuerdo alrededor de 75.000 camas turistas y puede albergar además a 15.000 trabajadores, de los cuales, algunos con su familia, plantea problemas de una dimensión difícil de calcular.

## LOS ACCESOS

Por el hecho de los sondeos del flujo de la clientela, ya que ésta se renueva masivamente al principio y al final de las vacaciones es-

colares, por ejemplo, tanto al final como al principio de la semana, los accesos plantean un problema muy delicado.

#### *Ferrocarril.*

Si se considera que la mitad de la clientela llega por ferrocarril con intermedios que no exceden las cuarenta y ocho horas, es necesario poder disponer sobre la línea de ferrocarril más próxima, de una estación que pueda recibir en ese lapso de tiempo de 35 a 40 trenes especiales.

En el caso presente, como es la estación de Moutiers la que comunica los tres valles, habrá de recibir en cuarenta y ocho horas 75 trenes. Esto plantea algunos problemas.

#### *La carretera.*

Por carretera, el problema se multiplica, puesto que se encontrarán los autocares y los taxis que llevan a los clientes desde la estación de ferrocarril hasta la estación de montaña, y también la otra parte de la clientela que viene con su coche personal. Obtenemos aquí caudales que sobrepasan ampliamente las posibilidades de una carretera de dos direcciones. Se trata, pues de realizar, bien sea dos accesos de este valor, o un acceso único de cuatro direcciones: todos ustedes saben lo que puede ser la realización de trabajos de esta importancia en montaña a más de 2.000 metros de altitud. Por el contrario, su mantenimiento no planteará problemas; es una cuestión de número de instrumentos y disciplina en sus empleos.

Digamos en seguida que creemos que la comunicación del valle de Belleville no estará correctamente asegurada en el período final de desarrollo más que a condición de comunicarla tanto por el Sur, desde la Maurienne y la línea ferroviaria Francia-Italia, como por el Norte sobre la línea París-Bourg St. Maurice.

Esta comunicación Sur facilitará, por otra parte, en proporciones considerables el acceso de los turistas italianos, tanto por el túnel ferroviario como por el túnel de carretera de Fréjus, que estará en servicio antes de diez años.

En lo que concierne al acceso aéreo, tiene a nuestros ojos gran importancia; todos ustedes saben que esta forma de transporte es particularmente económica y eficaz para la largas y medianas distancias, por la utilización de «charters» cuya carga sistemáticamente está asegurada por las agencias de viajes.

Ahora bien, los únicos aeródromos que pueden recibir grandes aparatos son Ginebra, Lyon, Niza, es decir, están situados a más de tres horas por carretera de nuestras estaciones. Nos vemos, pues, obligados a ver la posibilidad, con el tiempo, de realizar un puerto de altura de características suficientes para recibir los aparatos grandes en el mismo corazón de las cordilleras de montañas. Ahí se trata también de una realización bastante gigantesca que no puede ser considerada antes de un lapso de tiempo bastante largo.

Hay que darse cuenta de que de ningún modo se trata de una utopía; la realización de un gran aeródromo en alta montaña permite encontrar más fácilmente los medios indispensables para la seguridad, y si existe el problema del deshielo, por lo menos es un problema conocido por los del Norte, que, parece ser, lo han resuelto de manera satisfactoria.

Por otra parte, las condiciones meteorológicas en período de tiempo bueno parecen mucho mejores en alta montaña: nuestras planicies en invierno están a menudo cubiertas de capas de nubes bajas, y también de niebla, mientras que en alta montaña, hace buen tiempo.

Actualmente, las compañías privadas aseguran, con aparatos de unas 20 plazas, las líneas regulares (como Ginebra-Courchevel) o esporádicas (Ginebra-Mégève-Courchevel-Alpe d'Huez, etc.), y disponen para ello de puertos de altura, modestos pero eficaces, cuyas características de longitud y sobre todo de pendiente, permiten emplear los aparatos de esta talla. Citemos algunas cifras:

— Durante la temporada de invierno 1967-1968, 1.300 pasajeros tomaron en línea regular el avión en Courchevel y, en el conjunto de su red, la compañía Air-Alpes, durante esa misma temporada, transportó 9.000 pasajeros.

Anotemos que el 15 por 100 de estos pasajeros han sido esquiadores que fueron depositados sobre los glaciares de los alrededores para los paseos en esquí.

### *Los enlaces telefónicos.*

El teléfono y el télex tienen considerable importancia en las estaciones de clase nacional e internacional. Cada día, la clientela de estas estaciones está compuesta por hombres de negocios o industriales que desean oxigenarse en montaña para conservar su equilibrio moral y físico, pero sin por ello abandonar completamente la dirección de sus asuntos.

Para satisfacer a este contingente, cada vez más importante de clientela, es indispensable asegurar los enlaces telefónicos inmediatos, tanto con el resto del país como con el extranjero.

El teléfono tiene también gran importancia durante la fase de creación, asegurando el enlace entre el maestro de obras, el promotor, sus agentes de ejecución en plaza, sus arquitectos, sus contratistas y todas las personas interesadas en la realización.

Ahora bien, en montaña nos encontramos en zonas o pequeñas regiones que hasta ahora se han dedicado a la agricultura de montaña, así pues particularmente poco equipadas en el plan de relaciones telefónicas; el teléfono puede pasar de una red de cuatro abonados a una red de cinco, diez o quince mil abonados, es decir, que hay que crear completamente la red más eficaz hasta el punto de que la masa de las comunicaciones pueda ser difundida correctamente en el país. Para los tres valles se trata de hecho de la creación integral de una red «herztien» de capacidad casi infinita que será unida por Grenoble o Chambéry.

### *El agua y el saneamiento.*

Si el saneamiento de tal complejo de aglomeración no plantea problema técnico particular (todo el mundo tiene la experiencia de ese problema), el agua, por el contrario, plantea problemas muy difíciles de resolver. Se trata de alimentar sólo con la cuenca vertiente del valle 100.000 camas. La conducción sistemática de todas las fuentes, de todos los torrentes, con el tratamiento conveniente, no será suficiente para asegurar las puntas de estiaje del mes de febrero. Habrá que constituir en montaña depósitos de muy grande capacidad, bien aumentando el volumen de los lagos de montaña ya existentes, bien por creación completa de depósitos artificiales.

### *Transportes interiores.*

En lo que se refiere a los transportes interiores del valle, recuerde-  
mos que son necesarios 18 kilómetros de carretera entre la ciudad  
principal de Saint-Martin-de Belleville, que puede considerarse como  
el punto bajo del sistema, y Val Thorens, que es el punto alto. No es  
descabaldo que un día se realice un sistema de enlace mecánico, mo-  
norrailes o cualquier otro sistema que una los puntos de urbanización  
para asegurar en particular los transportes de los trabajadores.

### *Los trabajadores.*

Pero donde será más profundo el cambio del valle será en el plan  
humano.

Les recuerdo nuestros cálculos: 75.000 camas turistas, lo que re-  
presentan 15.000 trabajadores permanentes por una parte. Calcula-  
mos el número de familias en 5.000; con mujeres y niños, ello re-  
presentará una población permanente de alrededor de 20.000 almas.  
Ello representa 10.000 niños en edad escolar.

Ahora bien, en este momento hay sólo 1.500 habitantes en el  
valle. Se trata, pues de la creación de una ciudad completa con todos  
sus servicios.

No diré más; he querido solamente que comprendieran las di-  
mensiones del problema.

Habiendo evocado así los problemas generales, vamos a hablar  
ahora más especialmente de

## VAL THORENS

Es la parte más prestigiosa de los tres valles. Ya les he descrito en  
sumario el terreno. He aquí algunas precisiones:

El sector particular de Val Thorens, que representa una superficie  
de alrededor de 45 kilómetros cuadrados, se descompone en varios  
elementos: el más importante es el de Thorens, que culmina en la  
punta del mismo nombre a 3.264 metros de altitud, con un perfil  
bastante sostenido en los altos y que termina directamente en el sitio  
de urbanización en 2.270 metros. Tiene la forma general de un muy

amplio vallecillo con caminos múltiples, orientado hacia el Noroeste. Este territorio está encuadrado al Este por el Bouchet, que culmina en 3.022 metros, y al Nordeste, por los sistemas de los glaciares de Pécelet, más empinados que los dos otros, igualmente practicables, culminando en 3.300 y 3.560 metros.

Directamente unido a este conjunto, el territorio de la Cima Caron, que culmina en 3.190 metros, termina abajo de la urbanización en 2.100 metros.

A espaldas de este sistema están colgados los glaciares sobre los que se practicará el esquí de verano, glaciar del Bouchet entre 2.800 y 3.300 metros, y sobre todo los glaciares de Chaviere, entre 2.800 y 3.500 metros.

Estos glaciares son esquiabiles en toda temporada. Se caracterizan por pendientes bastante débiles, tienen pocas grietas y ofrecen buena seguridad, sobre todo con vistas a equipos y pistas controladas y vigiladas. Este terreno glaciar representa él solo una superficie útil del orden de 10 kilómetros cuadrados.

El territorio de Val Thorens, así definido, no está nada enclavado y comunica fácilmente con los sectores adyacentes, tanto del lago de Lou al Oeste como de Menuires al Este o, en un porvenir más lejano, con el valle de Allues por el glaciar de Borgne. No es más que una parte de un todo coherente que forma el valle de Belleville.

#### *Equipo de los sitios de nieve.*

El análisis de la montaña ha demostrado que una proporción muy importante de su superficie era esquiabla y que se podía esperar un rendimiento excepcional de este sector. Los múltiples instrumentos destinados a comunicarla han sido evidentemente estudiados en función de las posibilidades de esquí.

La salida de los esquiadores desde la estación sería asegurada por once instrumentos pesados más once instrumentos ligeros, asegurando una capacidad de más de 16.000 salidas por hora. La comunicación de las cimas de pista está asegurada directamente por instrumentos pesados, pero además, a causa de las dimensiones de cada uno de los terrenos, los altos de éstos están igualmente explotados por una gran cantidad de instrumentos ligeros que salen de zonas de estallido situadas en altitud.

El acceso, tanto en verano como en invierno, al sistema glaciar será asegurado desde Val Thorens por lo menos por tres instrumentos pesados que dan una capacidad de 2.700 esquiadores por hora; los glaciares mismos tienen 16 instrumentos ligeros y cuatro instrumentos mecánicos.

O sea, en total:

- 12 telecabinas.
- 3 telesillas.
- 55 telesquí.
- 
- 70 instrumentos.

Posteriormente, enlaces mecánicos serán igualmente estudiados en dirección de terrenos esquiabiles auxiliares situados en el valle de la Maurienne con orientación Sur o Suroeste, pero en los cuales la nieve permanece buena mucho tiempo a causa de la elevada altitud.

#### *Urbanización de Val Thorens.*

Val Thorens será en Francia la primera y, sin duda, la única estación funcional de esa importancia, con sus 32.000 camas-clientes (o sea, 40.000 camas en total, incluyendo los alojamientos de servicio).

Se trata de realizar una verdadera ciudad entre 2.200 y 2.300 metros de altitud. El afán de reservar al esquí el máximo de superficie, la búsqueda de un sitio relativamente soleado, hacen que sea muy reducida la superficie de los terrenos en que se puede construir. La superficie de esta ciudad no pasará los 35 ha. Se trata, pues, de una realización muy densa cuya articulación debe ser estudiada con precisión excepcional, antes de lanzar la primera sección de la construcción.

El estudio de los planos está todavía en croquis y no podría mostrarse documentos válidos. Por el contrario, puede darles una idea de los equipos que deberían ser realizados en esta estación, además del alojamiento, tanto de los turistas como de los trabajadores. En lo que concierne a estos últimos, les recuerdo que la creación de Val Thorens supone la de alrededor de 6.000 empleos. Lo que quiere decir la permanencia de más de un millar de familias. Alrededor de 2.000 niños en edad escolar habitarán allí. Evidentemente, sólo los más peque-

ños irán al colegio allí, los mayores serán transportados por autocares hacia establecimientos de enseñanza secundaria agrupados más abajo en el valle.

### *Los servicios públicos.*

— Para uso de los trabajadores tendremos que encontrar un hogar para los solteros, una casa de jóvenes, una permanencia social con un servicio de acogida y de consejo a los trabajadores y grandes guarderías de niños, ya que numerosas jóvenes madres de familia trabajan fuera del hogar. Se puede calcular en 13.000 metros cuadrados la superficie necesaria para estas realizaciones.

— En cuanto a la salud, un centro médico-social, antenas hospitalarias y, sin duda, clínicas privadas...

— Los servicios urbanos, servicio de agua, electricidad, alcantarillado, basuras, administración, mantenimiento, con sus despachos, talleres y garajes, pedirían una superficie de 5.000 metros cuadrados.

— La seguridad contra incendios sería asegurada por un centro principal de bomberos en cuarteles (6 vehículos, 25 alojamientos).

— El servicio de deshielo y de mantenimiento de la carretera, con sus oficinas y sus garajes, ocuparía 1.500 metros cuadrados.

— El servicio de policía-gendarmería, con sus alojamientos, sus oficinas, sus garajes y depósitos, ocuparían 2.000 metros cuadrados.

— Correos y Telégrafos dispondrían de una oficina principal de unos 1.000 metros cuadrados y de una oficina auxiliar.

— La administración comunal sería representada por una alcaldía aneja, la «alcaldía» sería evidentemente implantada en la principal ciudad de Saint-Martin-de-Belleville.

— El servicio de Cultos sería asegurado por un importante edificio y por lo menos dos capillas de barrio.

Añadan a todo esto una estación de autobuses para 12 autocares y 40 taxis con su servicio y sus depósitos de mercancías, los servicios del puerto de altitud, y tendrían una idea global de los equipos necesarios para la vida de una estación.

### *Equipo turístico.*

La dirección de la estación, con su oficina de Turismo, su Oficina de Deportes, su casa de monitores, su escuela de esquí, sindicato hote-

lero, Agencia de Viajes y su servicio de animación, debería ocupar alrededor de 5.000 metros cuadrados.

— Las guarderías infantiles, los jardines de infancia, que permiten liberar a las madres de familia deportivas durante su estancia en la estación, ocupándose de los futuros pequeños esquiadores, tienen gran importancia y para ellas solas serían necesarios unos 2.000 metros cuadrados.

— Primero, las piscinas, tan apreciadas cuando son piscinas al aire libre, evidentemente con el agua caliente a 28°.

— Una piscina reglamentaria de 50 metros.

— Dos pequeñas no reglamentarias (se pueden añadir una docena de realizaciones privadas que los hoteleros no se privarán de hacer.

— Las pistas de patinaje:

— Una pista de patinaje artificial reglamentaria.

— Cinco naturales más pequeñas.

— Y todo el equipo deseado en una estación, trampolines de salto, pistas de hielo, pista de bolos, estadio permanente de slalom, estadio permanente de velocidad cronometrada, pistas para veloskis, etc....; todas las cosas que conocen ustedes bien.

En lo que se refiere a equipo para la temporada de verano, importante, puesto que Val Thorens, gracias al esquí glaciario, quedará lleno de movimiento en esa bella temporada: tenis, terrenos de juego, golf, planos de agua y todo lo que se necesita para animar una estación.

— La seguridad en las pistas y su mantenimiento necesitarán el empleo de 26 vehículos-orugas y la creación de una red telefónica muy completa que una los diversos elementos de las subidas mecánicas y de la estación, red completada por un equipo radiofónico que asegure el enlace permanente de todos los agentes de pista con el control central.

Este sistema de enlace, tanto como el mantenimiento de las pistas, han sido ya probados, en particular en Courchevel, donde no ha habido más que un solo accidente por 3.461 kilómetros de desnivel recorridos, y esto gracias al buen mantenimiento de las pistas.

Recordemos que en 1938 se contaba en Megève un herido por 200 kilómetros de desnivel recorrido.

---

He aquí esquematizadas las perspectivas de porvenir de los Tres Valles y más especialmente del valle de Belleville.

Para no cargar demasiado esta exposición, he tenido que pasar por alto muchos problemas, me excuso por ello y estaría contento de contestar ahora a todas las preguntas que quieran hacerme sobre estos proyectos.