

COMITÉ INTERNATIONAL OLYMPIQUE



**PROCÉDURE D'ACCEPTATION DES CANDIDATURES
XXIES JEUX OLYMPIQUES D'HIVER EN 2010**

**RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL DU CIO POUR
L'ACCEPTATION DES CANDIDATURES**

**À LA COMMISSION EXÉCUTIVE
DU COMITÉ INTERNATIONAL OLYMPIQUE**

Lausanne, 11 juillet 2002

AVERTISSEMENT

La version originale du présent rapport a été rédigée en langue anglaise. C'est cette version qui a été approuvée par tous les membres du groupe de travail. En conséquence, en cas de divergence entre les textes français et anglais du présent rapport, le texte anglais fera foi.

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
Introduction	1
Méthode d'analyse	5
Évaluation	8
1. Soutien du gouvernement et opinion	11
2. Infrastructure générale	17
3. Sites sportifs	25
4. Village olympique	31
5. Environnement : conditions et impact	37
6. Hébergement	43
7. Transports	47
8. Sécurité	55
9. Expérience passée en matière d'événements sportifs	59
10. Finances	63
11. Concept général	67
Conclusion	69

INTRODUCTION

Les XXles Jeux Olympiques d'hiver se tiendront en 2010 (ci-après "les Jeux Olympiques d'hiver de 2010"). Huit villes (ci-après "les villes requérantes") ont demandé à être candidates à l'organisation des Jeux Olympiques d'hiver de 2010, à savoir (selon l'ordre du tirage au sort) :

Vancouver (CAN)
Sarajevo (BIH)
Jaca (ESP)
Salzbourg (AUT)

Pyeongchang (KOR)
Harbin (CHN)
Berne (SUI)
Andorre-La-Vieille (AND)

Les recommandations adoptées par la 110e Session du CIO en décembre 1999 à Lausanne ont abouti à des changements fondamentaux dans la procédure menant à l'élection de la ville hôte des Jeux Olympiques. Ces changements ont été intégrés dans la Charte Olympique, notamment dans le texte d'application pour la Règle 37. Conformément à ces dispositions, une "Procédure d'acceptation des candidatures" a été adoptée. Cette première phase ou phase préliminaire est conduite par la commission exécutive du CIO qui décidera, les 28-29 août 2002 à Lausanne, quelles villes, parmi les villes requérantes, seront acceptées comme villes candidates.

La commission exécutive du CIO a chargé l'administration du CIO de préparer et d'envoyer à toutes les villes requérantes un "Questionnaire pour les villes demandant à être candidates à l'organisation des XXles Jeux Olympiques d'hiver en 2010" (ci-après "le questionnaire"), d'examiner toutes les réponses et autres informations y relatives reçues de la part de toutes les villes requérantes, et d'établir à l'intention de la commission exécutive du CIO un rapport évaluant l'aptitude de chaque ville requérante – et de son pays – à accueillir, organiser et mettre sur pied des manifestations multi-sportives internationales de haut niveau, en particulier les Jeux Olympiques d'hiver. Il appartiendra à la commission exécutive du CIO de déterminer quelles villes seront acceptées comme villes candidates. Ce rapport a pour objet d'aider la commission exécutive du CIO dans la préparation de sa décision.

La section 1.2.3 de la "Procédure d'acceptation des candidatures" stipule ce qui suit :

"Le CIO pourra nommer des experts pour évaluer les villes, y compris des experts des FI, des CNO et de la commission des athlètes du CIO. Si nécessaire, les villes requérantes recevront lesdits experts dans leurs villes respectives et répondront à leurs questions.

Les experts visés ci-dessus seront à la disposition du CIO dans l'exercice de leurs fonctions."

Afin d'accomplir sa tâche et de préparer son rapport, l'administration du CIO, conformément à la section 1.2.3 de la "Procédure d'acceptation des candidatures", a commandé un certain nombre d'études, nommé un certain nombre d'experts, dont des experts des FI, des CNO et de la commission des athlètes du CIO, et constitué un groupe de travail pour l'acceptation des candidatures (ci-après "le groupe de travail") composé des personnes suivantes (par ordre alphabétique) :

M. Peter BAYER	Représentant des FI Secrétaire général de l'IBU (biathlon)
M. Philippe BOVY	Expert dans le domaine des transports Professeur en transport Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne Expert des commissions de coordination du CIO pour 2000, 2002, 2004, 2006 et 2008
M. Rémy CHARMETANT	Directeur général de l'Agence touristique Savoie Directeur sportif du Comité d'organisation des Jeux Olympiques d'hiver de 1992 à Albertville Membre des commissions d'évaluation du CIO pour les Jeux de 2002 et de 2006 Membre de la commission de coordination du CIO des Jeux de 2006
M. Bob ELPHINSTON	Représentant des CNO Secrétaire général du Comité olympique australien Directeur sportif du Comité d'organisation des Jeux Olympiques de 2000 à Sydney Membre de la commission d'évaluation du CIO pour les Jeux de 2008
M. Gilbert FELLI	Directeur du CIO chargé des sports, de la coordination des Jeux Olympiques et des relations avec les Fédérations Internationales
M. Olav MYRHOLT	Expert en environnement Conseiller pour l'environnement auprès de la commission de coordination du CIO des Jeux de 1998, 2000, 2002, 2004, 2006 et de 2008. Membre des commissions d'évaluation du CIO pour les Jeux de 2004 et de 2006
M. Thierry SPRUNGER	Directeur des finances et de l'administration du CIO
M. Tsunekazu TAKEDA	Représentant des CNO Président du Comité olympique japonais Directeur sportif des Jeux Olympiques d'hiver de 1998 à Nagano
M. Grant THOMAS	Vice-président chargé des sites, Comité d'organisation des Jeux Olympiques d'hiver de 2002 à Salt Lake City
M. Philippe VERVEER	Directeur de la technologie du CIO
Mme Pernilla WIBERG	Représentante de la commission des athlètes du CIO

Les huit villes requérantes ont répondu au questionnaire du CIO dans le délai fixé par le CIO (31 mai 2002). Tous les membres du groupe de travail ont reçu l'ensemble des documents envoyés par chacune des villes requérantes.

Expertise externe

Les experts et organisations externes suivants ont été chargés d'entreprendre des études précises et ont présenté des rapports au groupe de travail dans les domaines suivants :

- IDATE
Institut de l'audiovisuel et des télécommunications
BP 44167, 34092 Montpellier
Télécommunications
- M. Santiago de SICART
Sécurité
(Directeur de la sécurité aux Jeux de la XXVe Olympiade en 1992 à Barcelone
Expert pour la sécurité des commissions de coordination du CIO des Jeux de 2000, 2002, 2004 et de 2006)
- Agence de notation Moody's
Aspects financiers
- Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne,
Institut des transports et de planification
Unité Transport-Environnement-Aménagement
EPFL, 1015 Lausanne
Infrastructure générale & transports
- MORI
MORI House
79-81 Borough Road
Londres, SE1 1FY
Opinion publique
- Decision Matrix
Decision Software Development
77 Havelock Street, Ottawa
Logiciel d'aide à la décision

Le groupe de travail s'est assuré qu'aucun des experts mentionnés ci-dessus n'était mandaté par l'une des villes requérantes. Leurs études et rapports ont été réalisés et présentés en toute indépendance.

Lors de sa réunion tenue en mai 2002 à Kuala Lumpur, la commission exécutive du CIO a décidé que les ressortissants suisses du groupe de travail ne prendrait part à aucun vote concernant Berne, ville requérante suisse.

Decision Matrix

La société Decision Matrix a été créée en 1983 dans le but de développer des logiciels d'aide à la décision adaptés aux nombreux problèmes très spécifiques liés à la prise de décisions dans les organisations.

Le programme de logiciels de Decision Matrix utilise des interfaces utilisateurs graphiques modernes, qui affichent les résultats de façon aisément interprétable.

Decision Matrix est spécialisée dans l'élaboration de modèles d'aide à la décision dans le domaine des ressources humaines, des achats et acquisitions, de la planification stratégique, de la restructuration des sociétés et de la prévision en matière de technologie. Parmi les principaux utilisateurs de ces programmes figurent des grandes entreprises d'Amérique du Nord et d'Europe, des agences gouvernementales et des comités d'étude de l'OTAN pour l'optimisation de nouveaux équipements et stratégies militaires.

Le Comité International Olympique a utilisé pour la première fois ce programme avec succès à l'occasion de l'évaluation des villes requérantes pour 2008.

Réunion du groupe de travail

Le groupe de travail s'est réuni à Lausanne du 8 au 11 juillet 2002 et, après avoir assisté aux présentations des experts et des directeurs du CIO, a décidé de procéder à l'évaluation des villes requérantes sur la base d'un certain nombre de critères techniques et de coefficients de pondération qui ont été pré-établis par la commission exécutive du CIO en février et mai 2002. Les coefficients de pondération varient de 1 à 5 (5 étant le plus élevé).

	<u>Pondération</u>
1. Soutien du gouvernement et opinion publique	3
2. Infrastructure générale	5
3. Sites sportifs	4
4. Village olympique	4
5. Environnement : conditions et impact	3

6.	Hébergement	5
7.	Transports	3
8.	Sécurité	4(3)*
9.	Expérience passée en matière d'organisation d'événements sportifs	2
10.	Finances	3(2)*
11.	Concept général	3

* En accomplissant sa tâche d'évaluation, le groupe de travail a décidé à l'unanimité de modifier les coefficients de pondération des deux critères suivants : sécurité et finances. Les nouveaux coefficients de pondération sont indiqués entre parenthèses dans le tableau ci-dessus, à savoir – Sécurité : 3, Finances : 2. Ces ajustements ont été effectués dans la mesure où les informations demandées dans le questionnaire d'acceptation des candidatures sont d'ordre général et n'engagent pas la ville requérante ni ses autorités. Un coefficient de pondération plus élevé n'est donc pas justifié à ce stade de la candidature.

Le groupe de travail s'est limité à étudier les données techniques et factuelles fournies par les villes requérantes et les rapports présentés par les experts externes. L'évaluation a également pris en considération la qualité des informations fournies par les villes requérantes.

Le groupe de travail n'a pas retenu d'autres considérations ou critères tels que la politique générale du Mouvement olympique ou des facteurs géopolitiques. Ce type de considérations ou de critères relève de la seule autorité de la commission exécutive du CIO.

MÉTHODE D'ANALYSE

Compte tenu de l'importance de l'évaluation des villes requérantes, la commission exécutive a estimé que cette évaluation au cours de la Phase I devait se faire avec l'aide d'un logiciel de prise de décision. « Decision Matrix » avait été sélectionnée après examen de plusieurs options d'aide à l'évaluation des dix villes requérantes pour 2008, en raison de l'expérience de la société en matière de projets similaires. Après le succès de cette expérience en 2008, la commission exécutive a décidé de procéder de la même manière pour les villes requérantes 2010.

En consultation avec le CIO, Decision Matrix a développé le modèle décisionnel "OlympLogic" – basé sur un modèle décisionnel ayant déjà fait ses preuves, "OptionLogic" – qui détermine la meilleure option parmi un nombre donné de candidats.

Le programme OlympLogic permet une comparaison des villes requérantes sur la base d'un certain nombre de critères spécifiques au CIO.

Contexte mathématique

Dans la réalité, les décisions sont souvent basées sur des informations incomplètes et des critères subjectifs pour décrire les paramètres de situation disponibles et leurs estimations numériques imprécises. Tel est également le cas en ce qui concerne la sélection des futurs sites olympiques. C'est pourquoi il est impératif de recourir à la « logique floue » puisque les critères d'évaluation relatifs, par exemple à des plans et financements futurs sont par nature incertains. OlympLogic tient compte de ces incertitudes et permet à l'utilisateur d'attribuer des notes "floues" aux critères subjectifs, qui font l'objet d'informations incomplètes ou pour lesquels on ne peut donner que des estimations. Un nombre "flou" est indiqué sous forme d'une fourchette, comprenant une note minimum et une note maximum. Plus la note du critère est incertaine, plus l'écart entre la note minimum et la note maximum est grand. Par exemple, le projet conceptuel du village olympique d'une ville peut être noté de 6,0 à 9,0 sur une échelle de 10, alors qu'une autre ville pourrait obtenir la note précise de 6,0 lorsque la note minimum et la note maximum sont identiques. Manifestement, dans le cas de la deuxième ville, l'expert était totalement convaincu de son jugement du concept tel que décrit par cette ville et a donc attribué une note moyenne à tous les éléments du village. En revanche, la première ville a proposé un village olympique dont certains éléments ont été jugés moyens et d'autres excellents. De nombreux ouvrages traitent de l'aspect mathématique de la "logique floue", notamment Kacprzyk¹ et Böhme².

La plupart des modèles d'aide à la décision traditionnels, à l'instar de la méthode largement utilisée de la « somme moyenne pondérée », ne peuvent être utilisés pour l'évaluation des villes requérantes par le CIO. En effet, certaines notes faibles risquent d'être masquées par des notes élevées une fois la moyenne effectuée. Le résultat pourrait s'avérer trompeur, dans la mesure où la moyenne combinée d'une ville pourrait être acceptable alors que subsiste une faiblesse cachée inacceptable dans la note de l'un des critères.

OlympLogic surmonte ce problème grâce au principe de l'entropie, qui implique le calcul simultané de la performance respective des villes requérantes pour tous les critères en relation les uns avec les autres. Il en résulte que l'entropie tient compte de la volatilité, de la turbulence ou de l'inégalité des notes, évitant ainsi de masquer les notes faibles et offrant des résultats plus précis.

Le principe de l'entropie a été formulé en 1847 par H.L.F. von Helmholtz, un physicien allemand, et constitue la base sous-jacente du fonctionnement de l'univers. Dans OlympLogic, le principe de l'entropie sert à mesurer la turbulence des notes attribuées par un expert aux critères d'évaluation des villes requérantes. Par exemple, si une ville requérante est évaluée en fonction de plusieurs critères et si les notes fluctuent largement entre 1 et 10, cela indique une forte turbulence et, partant, un degré élevé d'incertitude à l'égard de ce candidat.

En d'autres termes, l'entropie est un moyen de mesurer la confiance en la capacité d'une ville requérante à organiser les Jeux Olympiques. De nombreux ouvrages font référence à

¹ Kacprzyk J., "Multistage decision-making under fuzziness", Verlag TÜF Rheinland, Cologne, 1983.

² Böhme G., "Fuzzy Logik", Springer Verlag Berlin, 1993

l'utilisation de l'entropie dans le processus de prise de décision, notamment Hwang et Yoon³.

Procédure d'évaluation

OlympLogic établit un certain nombre d'étapes pour l'évaluation des villes requérantes:

1. Etablissement d'une liste de critères afin de déterminer si une ville est prête à accueillir les Jeux Olympiques d'hiver de 2010.
2. Tous les critères n'ont pas la même importance ni le même poids, d'où l'attribution de coefficients de pondération.
3. Etablissement d'une valeur de référence du CIO. Celle-ci constitue la note minimum souhaitable pour chaque critère du CIO. Le groupe de travail a fixé cette valeur de référence à 6.0.
4. Evaluation des villes requérantes en fonction de l'ensemble des critères.

Résultats

Des notes "floues" produisent des résultats "flous" exprimés par des barres de performance de longueur variable. Une longue barre de performance indique que les notes sous-jacentes d'une ville donnée ont été très "floues". Les résultats donnent lieu à trois interprétations fondamentales:

1. La totalité de la barre de performance est située au-delà de la valeur de référence du CIO. Une telle ville est proposée par le groupe de travail comme candidate possible à l'organisation des Jeux Olympiques d'hiver de 2010.
2. La totalité de la barre de performance est située en-deçà de la valeur de référence du CIO. Le groupe de travail estime dans ce cas que la ville en question n'est pas prête à ce stade à accueillir les Jeux Olympiques d'hiver.
3. Une partie de la barre de performance se situe au-delà de la valeur de référence du CIO tandis que l'autre partie se situe en-deçà. La situation est interprétée comme suit : si tout ce que propose la ville requérante fonctionne parfaitement, la ville pourrait être considérée comme une candidate possible. Si tel n'est pas le cas, en revanche, la ville se placerait à l'extrémité inférieure de la barre de performance et ne serait donc pas prête à organiser les Jeux Olympiques d'hiver de 2010.

³ Hwang C., Yoon K., "Multiple Attribute Decision Making", Section 5.3, "Entropy Method", Springer Verlag, New York, 1981.

EVALUATION

Vous trouverez ci-dessous les résultats de l'évaluation du groupe de travail pour chacune des huit villes requérantes en fonction des critères techniques.

Les résultats de l'évaluation se présentent sous une double forme : textes et graphiques. La partie textuelle comprend une brève introduction exposant de quelle façon le groupe de travail a traité les critères en question, ainsi qu'une explication du mode et des raisons de l'attribution de telles notes aux huit villes.

Le graphique au bas de chaque critère montre la position de chacune des huit villes requérantes en ce qui concerne les critères spécifiques, par rapport à la valeur de référence du CIO et les unes par rapport aux autres.

DÉFINITION DE LA TERMINOLOGIE UTILISÉE DANS LE RAPPORT

Valeur de référence	Note minimum requise (sur une échelle de 0 à 10). Le groupe de travail a fixé la valeur de référence à 6.0.
Faisabilité	Probabilité qu'un projet soit réalisé dans les délais prévus compte tenu des questions financières, politiques, de l'époque, du lieu, de la vitesse de croissance de la ville / région et des utilisations post-olympiques. Un coefficient (allant de 0,1 à 1,0) applicable aux notes peut pénaliser le projet auquel il est attribué.
"Flou"	Attribut d'une valeur servant à caractériser une note, un résultat ou un chiffre sous la forme d'une fourchette comprenant une note, un résultat ou un chiffre minimum et maximum.
Note	Valeur (sur une échelle de 0 à 10) attribuée par le groupe de travail aux critères principaux et aux sous-critères pour chaque ville requérante, reflétant l'évaluation du groupe de travail (qualité, nombre, lieu, concept, etc.).
Critères principaux	Critères définis par rapport au questionnaire du CIO à l'intention des villes requérantes et sur lesquels se fonde l'évaluation des villes. Le groupe de travail a attribué une note de 1 à 10 à chaque critère.
Sous-critères	Sous-divisions d'un critère par le groupe de travail de façon à faciliter l'évaluation.

Pondération

Importance donnée par le groupe de travail à un critère principal ou à un sous-critère par rapport à d'autres critères ou sous-critères.

Un coefficient de pondération allant de 1 à 5 est attribué à chaque critère principal.

Un coefficient de pondération allant de 1 à 3 est attribué à certains sous-critères, lorsque le groupe de travail l'estime nécessaire.

1

SOUTIEN DU GOUVERNEMENT ET OPINION PUBLIQUE

Pondération : 3

INTRODUCTION

Dans l'évaluation de ce critère, le groupe de travail a également tenu compte des informations fournies par les villes requérantes en ce qui concerne les aspects juridiques.

Concernant le soutien du gouvernement (au niveau national, régional et local), les points suivants ont été évalués :

- Niveau général de soutien politique;
- Engagements concernant les services à fournir gratuitement au COJO;
- Financement des infrastructures générales et sportives;
- Engagement à garantir financièrement les Jeux.

Concernant l'opinion publique, le groupe de travail a utilisé les données fournies dans le sondage mené pour le compte du CIO par MORI, ainsi que le pourcentage de soutien indiqué par les villes requérantes.

Le groupe de travail a ensuite évalué les villes sur la base des trois sous-critères suivants, dotés chacun d'un coefficient de pondération spécifique :

1. Soutien du gouvernement, engagement, aspects financiers	pondération : 0,7
2. Aspects juridiques	0,15
3. Opinion publique	0,15
Total :	<hr/> 1

VANCOUVER

La candidature de Vancouver bénéficie du soutien du gouvernement fédéral du Canada, du gouvernement de la Colombie britannique, de la ville de Vancouver et de la station de Whistler.

Le gouvernement canadien s'est engagé à financer les infrastructures sportives et à fournir les fonds de dotation correspondants, en partenariat avec le gouvernement de la Colombie britannique et les municipalités de Vancouver et de Whistler. Des engagements

seront pris en vue de fournir gratuitement au COJO des services publics notamment en ce qui concerne la sécurité, les douanes et l'immigration.

Le gouvernement de la Colombie britannique a accepté de dédommager la ville de Vancouver et la station de Whistler de tous les coûts occasionnés par les engagements et obligations contractés en relation avec la candidature de Vancouver ou avec le COJO. Le gouvernement de la Colombie britannique a investi des fonds en faveur de programmes post-olympiques.

Le gouvernement canadien a déposé un projet de "Loi sur l'activité physique et le sport", qui établit également un centre de règlement extrajudiciaire des différends sportifs.

Dans un sondage mené dans tout le pays par la ville requérante, plus de 80% des personnes interrogées se sont déclarées en faveur du projet. Les résultats du sondage MORI (effectué à Vancouver et à Whistler) indiquent un soutien de 62%.

SARAJEVO

Les Jeux bénéficient de l'entier soutien et d'une garantie totale de la part de la présidence de la Bosnie-Herzégovine. Le gouvernement du Canton de Sarajevo, les dirigeants de la ville de Sarajevo, la partie serbe de Sarajevo et d'autres municipalités apportent un soutien similaire.

Les pouvoirs publics sont disposés à assurer :

- tous les services nécessaires en matière de sécurité, de soins médicaux, de douanes et autres;
- l'accès de l'ensemble des installations publiques à titre gratuit ou à un coût de location qui sera fixé par le CIO;
- une partie du financement destiné à l'aménagement d'infrastructures nécessaire.

Le groupe de travail exprime quelques réserves au sujet de la capacité financière des pouvoirs publics.

La mise en œuvre d'une nouvelle législation serait requise.

Dans un sondage mené dans tout le pays par la ville requérante, 93,2% de la population s'est prononcée en faveur du projet. Les résultats du sondage MORI (organisé à Sarajevo) indiquent un soutien de 95%.

JACA

Le comité de candidature de Jaca 2010 a obtenu le soutien du gouvernement espagnol, du gouvernement d'Aragon, du Conseil de la Province de Huesca, du Conseil municipal de Jaca ainsi que d'autres municipalités associées au projet olympique.

Les collectivités ci-dessus ont pris les engagements suivants :

- fournir au futur comité d'organisation les fonds nécessaires pour assurer son fonctionnement depuis la constitution du COJO jusqu'à l'entrée des recettes;
- assumer tout déficit éventuel généré par l'organisation des Jeux;
- fournir gratuitement tous les services de sécurité, de santé et de douanes;
- mettre à disposition toutes les installations publiques à titre gratuit ou à un prix de location approuvé par le CIO;
- mettre en œuvre, financer et promouvoir le développement des projets d'infrastructure requis pour les Jeux Olympiques.

En marge du cadre juridique général, le gouvernement a la possibilité d'approuver des règlements financiers et fiscaux supplémentaires destinés à encourager le financement public et privé.

Un sondage organisé par la ville requérante dans la région du Haut Aragon a révélé que 85% des personnes interrogées étaient au courant de la candidature de Jaca pour les Jeux Olympiques d'hiver de 2010 et 8 sur 10 se sont prononcées en faveur du projet. Les résultats du sondage MORI (mené dans et autour de Jaca) indiquent un soutien de 74%.

SALZBOURG

Le comité de candidature a reçu l'aval officiel du gouvernement autrichien. La candidature bénéficie en outre du soutien total de l'État de Salzbourg, de la ville de Salzbourg et de la ville de Kitzbühel.

Le gouvernement fédéral autrichien a accepté le principe de garantir et de soutenir financièrement les activités d'un futur comité d'organisation.

Les divers gouvernements et municipalités se sont engagés à construire et à fournir au COJO les sites et les infrastructures nécessaires.

Un accord entre le gouvernement autrichien et les États de Salzbourg et du Tyrol est en cours de préparation en vue de fournir gratuitement au COJO les services de sécurité, d'immigration, de santé et autres services publics.

Un sondage organisé par la ville requérante (zone non spécifiée) a montré que 83% des personnes interrogées considéraient les Jeux Olympiques d'hiver comme étant importants pour la région. Les résultats du sondage MORI (organisé à Salzbourg) indiquent un soutien de 68%.

PYEONGCHANG

Le gouvernement national de Corée soutient la candidature et fournira toutes les garanties et engagements publics ainsi que l'assistance administrative nécessaires aux Jeux. Si Pyeongchang est élue pour accueillir les Jeux, l'Assemblée nationale de Corée promulguera des lois spéciales pour fournir toute l'assistance gouvernementale requise.

La ville de Pyeongchang et la province de Gangwon se préparent à édicter les lois et réglementations appropriées en coopération avec le gouvernement national. Les résolutions votées et la législation promulguée à tous les niveaux du gouvernement auront force d'obligation.

Les autorités nationales et régionales fourniront l'assistance financière nécessaire à l'organisation des Jeux. Le gouvernement national devrait supporter 50% des coûts publics du projet. Les autorités régionales couvriront les 50% restants.

Dans un sondage effectué à Pyeongchang par la ville requérante, 96,8% des habitants se sont prononcés en faveur du projet. Les résultats du sondage MORI (organisé dans et autour de Pyeongchang) indiquent un soutien de 78%.

HARBIN

Le gouvernement chinois, le gouvernement de la province de Heilongjiang et le gouvernement municipal de Harbin soutiennent la candidature et déclarent qu'ils fourniront l'assistance financière et autre pour organiser les Jeux.

Les pouvoirs publics fourniront toutes les infrastructures requises.

Les services suivants seront fournis gratuitement au COJO : santé, sécurité, douanes, contrôles à l'entrée et à la sortie du territoire, et quarantaine. Les sites et les installations sportives publiques seront mis à disposition à titre gratuit ou loués à un prix qui devra être approuvé au préalable par le CIO.

En cas de déficit, le Ministère des Finances, le Département des Finances de la province de Heilongjiang et le Bureau des Finances de Harbin s'engagent à payer la différence.

Dans un sondage mené à Harbin par la ville requérante, 96,3% des personnes interrogées se sont prononcées en faveur du projet. Les résultats du sondage MORI (également organisé à Harbin) donnent les mêmes résultats (soutien de 96%).

BERNE

La Confédération suisse ainsi que les cantons et les communes accueillant des sites olympiques ont tous donné une confirmation écrite de leur soutien en faveur de la candidature. Le budget prévoit une contribution financière de 78 millions de USD de la part des pouvoirs publics en matière d'investissement dans des installations sportives permanentes.

Les décisions relatives à l'allocation de cette aide financière seront prises entre août et décembre 2002.

Les communes ou "tiers parties" financeront la majorité des installations sportives.

Dans un sondage effectué par la ville requérante dans la ville de Berne et les cantons accueillant des sites olympiques, 67% des personnes interrogées se sont prononcées en faveur de la candidature de la Suisse à l'organisation des Jeux Olympiques d'hiver. Les résultats du sondage MORI (organisé dans le canton de Berne) indiquent un soutien de 42%.

ANDORRE-LA-VIEILLE

Le gouvernement de la Principauté d'Andorre et les sept "comuns" (qui sont pratiquement des municipalités autonomes) soutiennent la candidature. Une partie des Jeux aura lieu en France.

Les pouvoirs publics d'Andorre assureront le financement et la mise en œuvre des projets d'infrastructure généraux. Aucune information n'est donnée concernant le financement des installations en France.

Les services en matière de sécurité, de santé et de douanes seront fournis gratuitement au COJO à Andorre. Aucune information n'est donnée concernant la prestation de tels services en France.

Les Jeux devront respecter la législation d'Andorre, de la France et de l'Espagne. Toutefois, aucune information n'est fournie en ce qui concerne la législation française ou espagnole.

La demande de candidature indique que le gouvernement d'Andorre pourrait, le cas échéant, proposer de nouvelles lois afin de faciliter l'organisation des Jeux. Celles-ci ne seraient toutefois applicables qu'au seul territoire d'Andorre.

Dans un sondage effectué à Andorre par la ville requérante, plus de 80% des personnes interrogées se sont prononcées en faveur du projet. Les résultats du sondage MORI (organisé à Andorre) indiquent un soutien de 60%.

SOUTIEN DU GOUVERNEMENT ET OPINION PUBLIQUE – TABLEAU RÉCAPITULATIF

Ville requérante	Note minimum	Note maximum
Vancouver	6,0	8,1
Sarajevo	3,4	6,5
Jaca	6,2	8,6
Salzbourg	6,1	7,8
Pyeongchang	5,6	8,0
Harbin	7,9	8,9
Berne	4,3	6,7
Andorre-la-Vieille	3,6	6,0

2

INFRASTRUCTURE GÉNÉRALE

Pondération : 5

INTRODUCTION

Les Jeux Olympiques d'hiver constituent le plus grand événement de sports d'hiver du monde, avec des compétitions dans 7 sports qui se déroulent sur de multiples sites pendant 17 jours. Les exigences en matière de transport pour les plus de 80 000 participants accrédités et membres de la famille olympique, et les quelque 100 000 spectateurs les jours de grande affluence, font peser une pression considérable sur n'importe quel système de transport. En règle générale, les sites peuvent être regroupés *grosso modo* en deux zones principales :

- la ville hôte, qui comprend généralement les sites de compétition sur glace et les principaux sites non destinés à la compétition comme le stade où se dérouleront les cérémonies d'ouverture et de clôture, le CPP et le CIRTV
- les régions de montagne (sites extérieurs) pour les compétitions sur neige.

Par conséquent, le groupe de travail a pris en considération les infrastructures de transport dans et autour de la ville hôte, les infrastructures dans les régions de montagne, ainsi que les infrastructures reliant les régions de montagne à la ville hôte.

Des infrastructures de transport à haute capacité sont nécessaires pour gérer le volume de trafic olympique qui vient s'ajouter à la circulation habituelle. Le développement des infrastructures de transport nécessitant un temps considérable, ainsi que de très lourds investissements, une analyse à deux niveaux des systèmes existants et prévus en matière de transport et de leur efficacité a été menée pour chaque ville requérante.

Toutes formes de transport à haute capacité, telles que chemin de fer, métro, réseau ferré léger, voies rapides et autoroutes, routes principales et voies d'accès aux régions isolées, ont été étudiées en vertu de deux sous-critères :

- a) infrastructure générale existante et sa performance actuelle;
- b) infrastructure générale de transport dont la mise en œuvre est prévue pour 2010 conformément au concept des Jeux présenté par chaque ville requérante.

Les deux sous-critères sont notés sur une échelle allant de 1 à 10 telle que définie ci-dessous :

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Insatisfaisant				Moyen					Excellent

Un coefficient global de faisabilité allant de 0,1 à 1,0 a été affecté au sous-critère b), qui concerne la situation future en 2010. Ce coefficient reflète la perception de la capacité potentielle de la ville requérante et de sa région de terminer, d'ici à 2010, la totalité des infrastructures de transport et de soutien prévues.

Coefficient global de faisabilité :

0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9	1,0
Irréalizable		Faible probabilité		Probabilité moyenne			Forte probabilité		Réalizable

VANCOUVER

Cette métropole canadienne de 2 millions d'habitants dispose d'un réseau routier et de transports publics très étendu et efficace, comprenant notamment les ferries de la côte nord. Les sites extérieurs de Whistler sont accessibles par une route assez longue dotée de deux à quatre voies, à plus de 100 km de Vancouver Nord, ainsi que par une liaison ferroviaire à voie unique.

VANCOUVER	Minimum	Maximum
Performance actuelle des transports en général	5,7	7,3

La demande de candidature annonce une amélioration sensible de la voie rapide reliant Vancouver Nord à la région de Whistler. Il n'est toutefois pas prévu de doter cette route de quatre voies sur toute sa longueur. Une certaine incertitude, en raison de difficultés techniques, semble entourer la configuration finale du projet. D'autres projets d'infrastructure concernent les voies navigables autour de Vancouver, y compris des voies ferrées légères reliant l'aéroport au centre-ville. L'infrastructure générale prévue pour les Jeux de 2010 paraît satisfaisante à bonne, selon la configuration définitive et la capacité de la voie rapide entre Vancouver Nord et la région de Whistler.

VANCOUVER	Faisabilité	Minimum	Maximum
Infrastructure de transport future pour les Jeux Olympiques d'hiver	0,8	6,7	8,3

SARAJEVO

Sarajevo, la capitale de la Bosnie-Herzégovine, avec 416 000 habitants, se propose de réutiliser de nombreux éléments des Jeux Olympiques d'hiver de 1984. À cause de la guerre, la plupart des installations et infrastructures doivent être réhabilitées ou reconstruites. Par ailleurs, les Jeux d'hiver ont pris une ampleur considérable depuis 1984, d'où la nécessité d'installations et d'infrastructures de plus grande envergure.

SARAJEVO	Minimum	Maximum
Performance actuelle des transports en général	2,0	5,0

D'importantes améliorations des transports sont prévues, visant essentiellement à développer le réseau routier urbain et à ajouter des tronçons d'autoroute à l'ouest de Sarajevo. La demande de candidature de Sarajevo n'est pas assez précise pour évaluer la vitesse et les possibilités de reconstruction nécessaire à l'organisation des Jeux. En outre, le montant total des dépenses en capital est élevé. L'infrastructure générale prévue pour les Jeux de 2010 semble insuffisante.

SARAJEVO	Faisabilité	Minimum	Maximum
Infrastructure de transport future pour les Jeux Olympiques d'hiver	0,4	4,3	6,3

JACA

Jaca, qui ne compte que 12 000 habitants, est accessible par la route et par le rail principalement via Huesca et Sabiñánigo, mais aussi via la France depuis le nord. Toutes les routes de montagne existantes sont dotées de deux voies et relativement étroites, et peineront à supporter l'affluence du trafic pendant les Jeux.

JACA	Minimum	Maximum
Performance actuelle des transports en général	4,3	6,3

Des améliorations considérables sont prévues au niveau des transports, tant en ce qui concerne le réseau routier que ferroviaire, afin d'accroître l'accessibilité aux régions de Huesca et de Lérida. Il s'agit notamment d'élargir la route de deux à quatre voies sur toute la longueur jusqu'à Jaca et Astún, tout en procédant à d'importantes améliorations afin de doubler la vitesse des trains entre Saragosse et Huesca. Il est également envisagé d'accroître la vitesse des chemins de fer entre Huesca, Jaca et Canfranc.

Si toutes les infrastructures de transport sont mises en place, l'accessibilité à la totalité de la région sera nettement améliorée et l'infrastructure générale prévue pour les Jeux de 2010 paraîtrait alors suffisante.

JACA	Faisabilité	Minimum	Maximum
Infrastructure de transport future pour les Jeux Olympiques d'hiver	0,7	6,0	8,0

SALZBOURG

La ville autrichienne, qui compte 518 000 habitants, est située à proximité d'un important nœud autoroutier reliant Vienne, l'Allemagne et l'Italie. L'accès aux sites olympiques d'Amadé (à 75 km de Salzbourg), via l'autoroute A10, est un axe européen majeur pour les camions. Un bon réseau national de voies rapides dessert tous les sites, à l'exception de Kitzbühel. La quasi-totalité des sites olympiques est reliée à Salzbourg par le rail.

SALZBOURG	Minimum	Maximum
Performance actuelle des transports en général	7,0	8,0

Aucune nouvelle voie rapide ou autoroute n'est envisagée. Il est prévu d'installer des systèmes intelligents de gestion du trafic (ITS) afin d'améliorer la gestion du système routier et autoroutier, qui est soumis à des embouteillages importants. Les gares ferroviaires de la région de Salzbourg seront modernisées et un réseau ferré léger devrait être construit à Salzbourg, dans le cadre d'un vaste programme de dépenses en capital. L'infrastructure générale prévue pour les Jeux de 2010 paraît bonne.

SALZBOURG	Faisabilité	Minimum	Maximum
Infrastructure de transport future pour les Jeux Olympiques d'hiver	0,9	8,0	9,0

PYEONGCHANG

La station de Yongpyong, qui compte environ 50 000 habitants, est située assez près d'une route à grande circulation de 110 km Est-Ouest reliant Gangneung à Wonju. Cet axe relie la majorité des sites olympiques et assure également la liaison avec Séoul. Il est difficile de dire si toutes les routes d'accès aux sites extérieurs sont suffisantes ou pas. Le réseau ferroviaire existant devrait subir d'importantes améliorations pour répondre aux exigences des Jeux en matière de transport.

PYEONGCHANG	Minimum	Maximum
Performance actuelle des transports en général	5,3	7,3

Il est prévu d'améliorer un certain nombre de routes de montagne et de procéder à d'importants travaux ferroviaires entre Wonju et Gangneung. Les voies devront passer à travers des collines et de petites vallées, d'où la nécessité de construire des tunnels et des ponts. L'infrastructure générale prévue pour les Jeux de 2010 paraît suffisante.

PYEONGCHANG	Faisabilité	Minimum	Maximum
Infrastructure de transport future pour les Jeux Olympiques d'hiver	0,8	6,3	8,3

HARBIN

Harbin, la capitale de la province de Heilongjiang, avec 3,4 millions d'habitants (9,7 millions dans l'agglomération), est la plus grande de toutes les villes requérantes pour les Jeux de 2010. D'importants réseaux routier, de métro et ferroviaire sont en cours de développement. Harbin est reliée à la station de Yabuli par une voie rapide (220 km) et une ligne de chemin de fer standard (235 km), qui ne sont pas suffisantes en l'état pour répondre aux exigences du trafic attendu pendant les Jeux.

HARBIN	Minimum	Maximum
Performance actuelle des transports en général	4,0	6,0

À Harbin, il est prévu de construire des voies express urbaines, un troisième et un quatrième périphérique, ainsi que deux nouvelles lignes ferroviaires pour le transport urbain des passagers. Une nouvelle autoroute reliant Acheng (à environ 30 km au sud-est de Harbin) à Yabuli est également envisagée, ainsi qu'une nouvelle ligne ferroviaire à grande vitesse entre Harbin et Yabuli, qui devrait permettre de relier ces deux villes en moins d'une heure.

La demande de candidature de Harbin n'est pas suffisamment précise pour évaluer pleinement les infrastructures de transport proposées dans la région de la station de Yabuli. L'infrastructure générale prévue pour les Jeux de 2010 paraît suffisante.

HARBIN	Faisabilité	Minimum	Maximum
Infrastructure de transport future pour les Jeux Olympiques d'hiver	0,8	6,0	8,0

BERNE

Capitale de la Suisse avec 165 000 habitants, Berne dispose d'infrastructures de transport bien développées, en particulier en ce qui concerne les réseaux urbains et régionaux. L'accès général aux stations de ski olympiques se fait via un réseau dense d'autoroutes et de voies ferroviaires assurant un service à haute fréquence. Le dernier tronçon pour accéder aux stations de montagne est essentiellement routier. Ces routes sont parfois étroites et il n'y a souvent qu'une seule route pour accéder à un site ou à un noyau de sites. Plusieurs stations de montagne bénéficient d'un accès secondaire via un chemin de fer à capacité limitée assurant le transport des passagers.

BERNE	Minimum	Maximum
Performance actuelle des transports en général	6,3	7,7

Une nouvelle extension du tram à Berne est prévue pour assurer la liaison avec le village olympique proposé. Deux nouvelles gares ferroviaires sont également prévues près des sites olympiques situés à Berne. Un nouveau tunnel ferroviaire de 34 km traversant les Alpes entre Berne et le canton du Valais est en construction et devrait être inauguré en

2007. Ce tunnel aura un impact limité sur les Jeux. L'infrastructure générale prévue pour les Jeux de 2010 paraît suffisante à bonne.

BERNE	Faisabilité	Minimum	Maximum
Infrastructure de transport future pour les Jeux Olympiques d'hiver	0,9	7,0	8,3

ANDORRE-LA-VIEILLE

La ville d'Andorre-la-Vieille, qui compte 25 000 habitants, est accessible via une route à deux voies dont la capacité est limitée. Cette route mène vers l'est à la France par le Pas de la Casa et est reliée à deux routes nationales, l'une en direction de Perpignan et l'autre de Toulouse. Il n'y a aucun accès ferroviaire existant ou prévu. Une autre route conduit à Barcelone en direction du sud. L'accès est difficile à partir des régions avoisinantes et au sein du périmètre relativement étendu des Jeux.

ANDORRE-LA-VIEILLE	Minimum	Maximum
Performance actuelle des transports en général	4,0	5,3

L'amélioration de deux routes locales à deux voies par le biais de tunnels est prévue, ainsi qu'un métro aérien court à faible capacité à travers la ville d'Andorre-la-Vieille. L'infrastructure générale prévue pour les Jeux de 2010 paraît insuffisante.

ANDORRE-LA-VIEILLE	Faisabilité	Minimum	Maximum
Infrastructure de transport future pour les Jeux Olympiques d'hiver	0,8	4,7	6,0

INFRASTRUCTURE GÉNÉRALE – TABLEAU RÉCAPITULATIF

Ville requérante	Note minimum	Note maximum
Vancouver	5,5	7,0
Sarajevo	1,9	3,8
Jaca	4,3	6,0
Salzbourg	7,1	8,1
Pyeongchang	5,3	7,1
Harbin	4,4	6,2
Berne	6,4	7,7
Andorre-la-Vieille	3,9	5,2

TÉLÉCOMMUNICATIONS **(partie intégrante de l'infrastructure générale)**

Le questionnaire du CIO à l'intention des villes requérantes n'aborde pas le domaine des télécommunications car il a été considéré que la réponse à des questions détaillées à ce sujet au cours de la phase I exigerait des villes requérantes qu'elles se livrent à des études approfondies qui devraient plutôt être entreprises par les villes candidates dans le cadre de la phase II. Par conséquent, aucune note spécifique n'a été attribuée.

Les télécommunications n'en représentent pas moins un élément important de l'infrastructure générale nécessaire à l'organisation des Jeux Olympiques. Le CIO a donc mandaté l'Institut de l'audiovisuel et des télécommunications en Europe (IDATE) en vue de présenter un rapport de fond sur la situation des télécommunications dans chacun des pays où se trouvent les villes requérantes. Ce rapport traite de sujets tels que la réglementation, la téléphonie fixe et mobile, les réseaux de données et Internet, les télécommunications internationales et la télévision câblée. Il s'agit de mesurer le niveau de développement de l'infrastructure et des services de télécommunications dans les villes requérantes et dans la région où les Jeux auront lieu. Il y a de toute évidence quelques incertitudes compte tenu du laps de temps qui sépare la rédaction de ce rapport des Jeux Olympiques d'hiver de 2010. Il s'agit d'une période très longue pour un secteur dynamique, évoluant rapidement.

Selon le rapport IDATE, les huit villes requérantes peuvent être divisées en 3 grandes catégories (selon l'ordre du tirage au sort) :

Villes/pays qui possèdent déjà l'infrastructure nécessaire en matière de télécommunications pour les Jeux Olympiques d'hiver de 2010.	Vancouver Jaca Salzbourg Berne
Villes/pays qui offrent apparemment un niveau de développement satisfaisant via un plan de modernisation en cours visant à soutenir les Jeux Olympiques d'hiver de 2010.	Pyeongchang Harbin
Villes/pays où le niveau des moyens de télécommunications paraît insatisfaisant pour assurer l'organisation des Jeux Olympiques d'hiver de 2010. Toutefois, la situation géographique d'Andorre-la-Vieille pourrait permettre une approche de l'extérieur (à partir de l'Espagne et/ou de la France). Pour Sarajevo, la principale question est de savoir comment le réseau peut être rebâti et élargi.	Sarajevo Andorre-la-Vieille

3

SITES SPORTIFS

Pondération : 4

INTRODUCTION

Le groupe de travail a évalué les sites sportifs en tenant compte des types d'installations suivantes :

- **Installations existantes** (installations déjà construites). Dans la plupart des cas, ces installations devront être améliorées afin de satisfaire aux exigences des Jeux Olympiques d'hiver.
- **Installations prévues** (installations prévues et budgétées indépendamment de la candidature à l'organisation des Jeux Olympiques d'hiver).
- **Installations supplémentaires** (installations qui ne seront construites **que** si la ville est choisie pour organiser les Jeux Olympiques d'hiver afin de satisfaire aux exigences olympiques).

Le groupe de travail a fixé comme suit les exigences de base pour les installations :

Bobsleigh/luge	1 site
Curling	1 site
Hockey sur glace	2 sites
Patinage de vitesse sur piste courte/patinage artistique	1 site
Patinage de vitesse	1 site
Biathlon	1 site
Ski de fond	1 site
Saut à ski	2 sites (tremplins de 90 et 120 m)
Ski acrobatique	1 site
Snowboard	1 site
Ski alpin – vitesse (descente)	2 sites (dames/messieurs)
Ski alpin – technique	2 sites (1 pour les dames / 1 pour les messieurs)

TOTAL = 16 sites

Afin de procéder à une comparaison valable des sites sportifs, le pourcentage des installations existantes, prévues et supplémentaires a été calculé pour chaque ville.

Chaque type d'installations (existantes, prévues et supplémentaires) a été évalué en vertu des critères suivants :

Qualité – ancienneté de l'installation, projets d'amélioration des installations, capacité en termes de spectateurs, homologation auprès de la FI, etc.

Concept sportif – le regroupement des installations à proximité immédiate du(des) village(s) des athlètes et le recours à des installations existantes sont des facteurs importants. Le concept doit assurer une expérience de qualité aux athlètes.

Ces notes ont ensuite été pondérées par un facteur de faisabilité en fonction de la probabilité que le projet soit mené à bien en respectant les délais et les critères de qualité imposés par les Jeux Olympiques d'hiver et l'héritage post-olympique.

Note : La question des dates proposées pour les Jeux Olympiques d'hiver et de savoir si elles conviennent aux villes requérantes est abordée au chapitre du présent rapport consacré à l'environnement.

VANCOUVER

Le concept sportif, articulé autour de deux noyaux principaux (Vancouver – sports de glace; Whistler – sports de neige) est très bon et assure une utilisation très efficace et multiple des sites. Toutefois, la distance entre Whistler et Vancouver est supérieure à 100 km. Sur les 13 sites requis au total (amélioration d'installations existantes et construction de nouvelles installations), 12 seront financés par des fonds publics et le treizième recevra un financement public/privé.

Le site de Hastings Park pour le patinage de vitesse sur piste courte et le patinage artistique a été construit en 1967 et nécessite apparemment une rénovation. De même, le site prévu pour les épreuves de vitesse en ski alpin doit encore être confirmé quant à la qualité des installations et la capacité d'organiser les épreuves féminines et masculines au même endroit.

L'utilisation d'installations existantes et les propositions de reconversion pour les nouvelles installations sont très intéressantes.

Installations	%	Qualité		Faisabilité	Concept sportif	
		min.	max.		min.	max.
Existantes	44	7	9	1	7	8
Prévues	-	-	-	-	-	-
Supplémentaires	56	10	10	0,8	8	9

SARAJEVO

Le concept sportif, qui repose sur deux noyaux, est semblable à celui des Jeux Olympiques d'hiver de 1984, qui a très bien fonctionné à l'époque. Toutefois, les Jeux Olympiques d'hiver de 2010 présenteront de nombreuses disciplines supplémentaires et quasiment deux fois plus d'épreuves.

Les distances entre le village olympique et les sites sont minimales.

La majorité des installations existantes sont en mauvais état. Les travaux de reconstruction et le budget nécessaire constitueront un défi non négligeable.

Installations	%	Qualité		Faisabilité	Concept sportif	
		min.	max.		min.	max.
Existantes	75	2	4	0,5	7	9
Prévues	6	8	10	0,4	7	9
Supplémentaires	19	8	10	0,7	7	9

JACA

Les sites sont bien concentrés dans les zones de Jaca/Formigal, chacune étant dotée d'un village des athlètes. Cerler (ski alpin) et Huesca (patinage de vitesse) sont des sites sportifs isolés n'accueillant qu'un sport chacun.

La piste de descente, construite en 2002, n'a pas reçu l'aval de la FIS et semble être de qualité limitée, ce qui pourrait nécessiter la construction d'une installation supplémentaire.

Il est prévu de construire quatre grandes halles de sports en 2003-2005, ce qui constituerait un excellent héritage pour le sport.

Installations	%	Qualité		Faisabilité	Concept sportif	
		min.	max.		min.	max.
Existantes	37,5	6	7	0,8	6	7
Prévues	25	8	10	0,7	4	7
Supplémentaires	37,5	7	10	0,6	6	7

SALZBOURG

Les sites sportifs existants sont bien utilisés pour d'importantes manifestations internationales et le concept sportif est très bon, à l'exception des installations prévues pour le biathlon.

Aucun village d'athlètes n'est envisagé dans la région de Radstadt où se dérouleront sept disciplines, les athlètes étant obligés de parcourir chaque jour entre 53 et 77 km, à l'aller et au retour.

Il existe une forte concentration d'installations supplémentaires à construire à Salzburg.

Installations	%	Qualité		Faisabilité	Concept sportif	
		min.	max.		min.	max.
Existantes	62,5	8	10	1	6	8
Prévues	-	-	-	-	-	-
Supplémentaires	37,5	8	10	0,8	8	10

PYEONGCHANG

Le concept sportif repose sur des installations de sports d'hiver établies, utilisées dans le cadre des Jeux Asiatiques d'hiver de 1999. Le financement prévu pour toutes les constructions nécessaires semble bon.

Chuncheon n'est pas un site de compétition bien qu'il soit désigné comme tel dans la demande de candidature.

L'emplacement du site où se dérouleront les épreuves de vitesse en ski alpin n'est pas confirmé. Toutefois, selon la FIS, le site de Jungbong est apte à offrir un tracé suffisamment difficile.

L'hébergement des athlètes pratiquant le bobsleigh et la luge n'est pas clairement défini.

Installations	%	Qualité		Faisabilité	Concept sportif	
		min.	max.		min.	max.
Existantes	43,7	6	8	0,8	6	8
Prévues	50	7	10	0,7	4	7
Supplémentaires	6,3	10	10	0,8	6	8

HARBIN

Le concept sportif, articulé autour de deux noyaux (Harbin pour les sports de glace et Yabuli pour les sports de neige), doté chacun d'un village olympique, est bon. La distance entre les deux noyaux est toutefois supérieure à 200 km, ce qui pourrait compliquer la logistique des CNO et l'activité du COJO.

Une incertitude plane en ce qui concerne l'infrastructure sportive, compte tenu de la liste importante des installations existantes et du programme de construction prévu. Il semble y avoir eu un manque de consultation avec les FI, d'où un manque de compréhension des exigences liées à certains sports/disciplines. En outre, la FIS n'a pas donné son aval pour le site de la descente en ski alpin.

Le dédoublement de plusieurs sports/disciplines dans l'utilisation des sites entraîne une multiplication excessive des sites et, partant, des dépenses inutiles.

Les installations construites en 1995 pour les Jeux Asiatiques d'hiver de 1996 doivent être réexaminées en ce qui concerne la qualité, la capacité en termes de spectateurs ainsi que l'ampleur et la qualité des améliorations prévues.

Installations	%	Qualité		Faisabilité	Concept sportif	
		min.	max.		min.	max.
Existantes	56,2	4	6	0,8	5	7
Prévues	6,3	7	8	1	5	7
Supplémentaires	37,5	8	10	0,5	5	7

BERNE

Le concept sportif repose sur neuf lieux séparés et utilise de nombreuses installations existantes. Toutefois, tous les sites ne disposent pas d'un village olympique.

Le plan n'a pas été bien conçu du point de vue de la participation des athlètes.

La piste de bobsleigh/luge de St-Moritz est un exemple de bonne utilisation d'une installation existante, mais accroît encore la dispersion des sites.

Installations	%	Qualité		Faisabilité	Concept sportif	
		min.	max.		min.	max.
Existantes	75	5	8	0,9	4	7
Prévues	6,3	10	10	1	10	10
Supplémentaires	18,7	10	10	0,8	4	7

ANDORRE-LA-VIEILLE

Le concept sportif, largement dispersé, s'articule autour de trois sites en France – une piste de bobsleigh/luge existante à La Plagne, un deuxième site à Font-Romeu et un troisième à La Llagonne.

Le budget pour les nouvelles installations est très bas, de même que les capacités en termes de places assises sur les sites.

Les installations devant être construites en France pourraient être source de difficultés dans la mesure où aucune information n'a été fournie dans la demande de candidature par le gouvernement français ou la région concernée.

Installations	%	Qualité		Faisabilité	Concept sportif	
		min.	max.		min.	max.
Existantes	62,5	4	8	0,6	2	6
Prévues	-	-	-	-	-	-
Supplémentaires	37,5	7	10	0,2	2	6

SITES SPORTIFS – TABLEAU RÉCAPITULATIF

Ville requérante	Note minimum	Note maximum
Vancouver	7,6	8,5
Sarajevo	4,5	6,0
Jaca	5,1	6,6
Salzbourg	7,1	9,0
Pyeongchang	5,0	7,2
Harbin	4,4	6,0
Berne	4,9	7,4
Andorre-la-Vieille	2,0	4,9

4

VILLAGE OLYMPIQUE

Pondération : 4

INTRODUCTION

Concernant l'évaluation du village olympique, le groupe de travail a décidé de se concentrer sur trois sous-critères pour analyser les propositions des villes requérantes. Les sous-critères en question sont :

1. Situation du village (avec un accent particulier sur la durée du trajet pour rejoindre les sites)
2. Conception
3. Utilisation post-olympique.

Les notes attribuées aux sous-critères ont ensuite été pondérées par un coefficient de faisabilité en fonction de la probabilité que les projets tels que mentionnés par les villes requérantes soient menés à bien. Une attention limitée a été accordée au financement du projet.

La question de l'hébergement des médias (un ou plusieurs villages) est abordée au chapitre du présent rapport consacré à l'hébergement.

VANCOUVER

Le choix de l'emplacement des deux villages paraît excellent. Le village olympique principal à Vancouver est situé au bord de l'eau et accueille les athlètes des sports de glace. Un second village est situé dans les montagnes à Whistler et accueille les athlètes des sports de neige. Toutefois, la distance entre les deux villages dépasse 100 km.

Le village olympique de Vancouver se trouve à 13 km de l'aéroport. Le concept prévoit une capacité suffisante, deux personnes par chambre, un niveau élevé de services et une situation à proximité des sites et du stade olympique.

L'utilisation post-olympique est bien planifiée; les unités d'hébergement des deux sites seront vendues sous forme de logements à bas prix.

Les villages, financés par une combinaison de fonds publics (gouvernement) et privés, seront bâtis sur des terrains appartenant à l'État.

SARAJEVO

Trois villages sont proposés : le village principal à Sarajevo et deux autres villages à Igman et Poljice. La situation du village olympique principal à Sarajevo est très bonne même si les nuisances sonores provoquées par l'aéroport (distant de 3 km) pourraient constituer un problème.

Compte tenu de la différence d'altitude, un deuxième village est situé à Igman pour les athlètes participant aux épreuves de ski de fond, de saut à ski et de combiné nordique. Un autre village est prévu à Poljice pour les athlètes du biathlon.

Aucun détail n'est fourni quant au nombre de chambres ou de lits.

Le concept du village principal est bon, avec des bâtiments peu élevés situés dans un parc résidentiel. L'utilisation post-olympique répond très bien aux besoins des investisseurs et des secteurs commercial et touristique.

La capacité de reconstruire et de financer ces aménagements soulève toutefois de nombreuses questions.

JACA

Trois villages (Jaca, Formigal et Cerler) sont prévus afin de répondre aux besoins des athlètes par rapport à l'emplacement des sites. L'un des villages est prévu pour l'acclimatation des sportifs; toutefois, la qualité des services et de l'hébergement n'est pas clairement définie.

La plus grande distance à parcourir pour les athlètes est de 74 km depuis le village olympique de Jaca jusqu'à Huesca (patinage de vitesse). Cela peut se révéler pénible suivant l'état des routes, mais les athlètes ont également la possibilité de voyager en train.

Le village olympique de Jaca est également fort éloigné de l'aéroport de Saragosse (154 km).

La capacité du village de Jaca sera suffisante pour les athlètes et les officiels participant aux épreuves dans cette région. Le concept repose sur des immeubles de trois étages composés d'appartements avec deux athlètes par chambre. La revente prévue de ces logements devrait assurer la qualité de l'hébergement. Le financement des trois villages olympiques n'étant pas clairement défini, la faisabilité n'est pas garantie.

SALZBOURG

Deux villages sont proposés : le village principal à Salzbourg et un deuxième dans les montagnes à Kitzbühel. La situation des deux villages est très bonne.

Aucun hébergement n'est prévu pour les athlètes basés à Bischofshofen et dans la région de Radstadt, où sept disciplines sportives se dérouleront. Cette région est située à 76 km de Salzbourg. En outre, les athlètes devront passer de 420 mètres au-dessus du niveau de la mer à Salzbourg à 845 mètres à Radstadt. Cela pourrait constituer un problème pour les athlètes pratiquant le ski de fond, le biathlon et le combiné nordique.

Les capacités des deux villages devraient être suffisantes pour couvrir la totalité des besoins. Les contingents de réserve sont toutefois réduits.

Après les Jeux, le village de Salzbourg sera reconverti en logements sociaux et militaires, tandis que celui de Kitzbühel sera transformé en établissement hôtelier pour les touristes.

PYEONGCHANG

Le village olympique est bien situé à Pyeongchang. Toutefois, aucune référence n'est faite au village des athlètes de Wonju qui est pourtant cité sur les cartes accompagnant la demande de candidature. Le groupe de travail estime qu'un village est nécessaire à Wonju compte tenu de la distance de 91 km qui sépare cette ville du village olympique.

Les athlètes concourant dans la station de Sungwoo (bobsleigh, luge, snowboard et skeleton) devraient être logés au village de Wonju.

Le village olympique de Pyeongchang se trouve à une altitude de 700 mètres, ce qui posera des difficultés aux athlètes participant aux épreuves de patinage de vitesse à Gangneung, située au niveau de la mer.

Le concept, sous forme de station de vacances offrant un nombre suffisant de chambres, est satisfaisant. La reconversion en station de vacances garantit une bonne utilisation post-olympique. Les installations du village olympique à Pyeongchang existent déjà et font partie intégrante d'un projet en cours financé par des capitaux privés.

HARBIN

Deux villages sont prévus : le village principal à Harbin accueillera les athlètes des sports de glace et un second village dans les montagnes à Yabuli les athlètes des sports de neige. Le village olympique principal, à l'Université de technologie de Harbin, est bien situé, à proximité des patinoires. Le village de Yabuli se trouve à plus de 200 km de Harbin. Les deux villages sont situés à proximité des installations sportives de chaque localité.

S'agissant du nombre de chambres, le concept des villages est très bon. Compte tenu de l'égalité répartition des sports entre les deux sites, l'emplacement des cérémonies de remise des médailles poserait un problème.

Le village principal sera financé par le gouvernement alors que le village de Yabuli recevra des fonds privés. L'utilisation post-olympique permettra d'accroître le nombre de dortoirs de l'Université de Harbin et de développer les capacités d'hébergement de touristes à Yabuli.

BERNE

Deux villages olympiques sont prévus : un village principal à Berne pour les sports de glace et un second village dans les montagnes à Leysin pour les sports de neige. Des capacités d'hébergement supplémentaires sont prévues pour les athlètes à St-Moritz.

Le village de Berne fait partie d'un important complexe de loisirs et de commerces (concept de zone résidentielle). La situation de ce village, à proximité immédiate de l'autoroute, en facilitera l'accès, mais il serait nécessaire de mener une étude approfondie en ce qui concerne une éventuelle pollution sonore. Le concept du village n'offre pas les meilleures conditions aux athlètes. En tant que partie intégrante d'un vaste complexe commercial au sein de la ville, le concept tout entier doit être examiné plus en détail afin de s'assurer que les besoins des athlètes sont pris en considération.

Il n'est pas fait mention du nombre de chambres ou de lits dans les villages.

La proposition de village à Leysin risque d'être difficile à réaliser car il s'agit d'un village alpin avec un accès routier limité. Il se situe par ailleurs à environ 80-100 km des sites où se dérouleront des épreuves alpines.

St-Moritz, malgré une bonne utilisation d'un site existant, risque d'être problématique pour les athlètes et les officiels compte tenu de la distance de 350 km qui sépare la station de Berne.

Le financement du village principal à Berne n'est pas garanti. Toutefois, si ce financement est obtenu, ce village aura une bonne utilisation post-olympique. Aucune information n'est fournie en ce qui concerne le village de Leysin.

ANDORRE-LA-VIEILLE

L'hébergement des athlètes repose sur un village olympique central à Andorre-la-Vieille, un deuxième village à Font-Romeu (France) et des logements pour les athlètes à La Plagne (France) et à El Tarter (Andorre). Tous les athlètes seront logés à une certaine distance du principal aéroport d'accès de Barcelone.

Il y a largement assez de chambres disponibles pour les athlètes et les officiels dans les différents logements proposés.

Les quatre centres d'hébergement des athlètes sont très dispersés. Si la volonté d'héberger les athlètes à proximité de leurs sites de compétition est bonne, l'expérience olympique des athlètes en sera appauvrie et les trajets entre les sites de longue durée.

L'utilisation post-olympique est bonne car Andorre et Font-Romeu ont une vocation commerciale et les hôtels et appartements existants seront utilisés à La Plagne et à El Tarter.

VILLAGE OLYMPIQUE – TABLEAU RÉCAPITULATIF

Ville requérante	Note minimum	Note maximum
Vancouver	8,0	9,3
Sarajevo	4,2	5,4
Jaca	4,8	7,2
Salzbourg	4,5	7,5
Pyeongchang	4,5	6,7
Harbin	5,7	8,1
Berne	3,0	6,0
Andorre-la-Vieille	3,5	5,6

ENVIRONNEMENT : CONDITIONS ET IMPACT

Pondération : 3

INTRODUCTION

L'évaluation du groupe de travail s'est basée sur les réponses aux trois demandes adressées aux villes requérantes :

- a) Une évaluation des conditions environnementales actuelles dans la ville (pondération : 1)
- b) Une évaluation de l'impact sur l'environnement de l'organisation des Jeux Olympiques d'hiver dans la ville (pondération : 3)
- c) Des précisions concernant des projets environnementaux en cours et leur organisation (pondération : 2)

Le groupe a par ailleurs tenu compte de la période envisagée pour les Jeux et des conditions météorologiques pendant cette période (inclus dans le sous-critère a).

L'évaluation de l'état actuel de l'environnement s'est faite en partant du principe que certaines conditions pourraient affecter la performance des athlètes et le confort des spectateurs. Il a été tenu compte des conditions météorologiques, ainsi que de la qualité de l'air et de l'eau, et des conditions en fonction des dates proposées pour les Jeux Olympiques d'hiver de 2010.

L'impact des Jeux Olympiques d'hiver sur l'environnement est fonction de plusieurs facteurs et variables. Étant donné la complexité de la question, l'évaluation est basée sur l'impression d'ensemble qui se dégage des informations fournies par la ville requérante. Le groupe a conclu que l'impact serait le reflet des conséquences de la reconversion du terrain et de la consommation des ressources, ainsi que du poids des nouvelles constructions et infrastructures, compensé par l'utilité des nouveaux aménagements par rapport aux besoins de la ville requérante.

La planification des projets ainsi qu'une bonne capacité et expérience en matière d'organisation sont un moyen de contrebalancer ou d'atténuer les effets négatifs. De bons projets ciblés, visant à améliorer les conditions environnementales actuelles de la ville ou à contrer ou contrebalancer les incidences négatives que pourrait engendrer le projet olympique, pourraient offrir à la ville un héritage écologique positif.

VANCOUVER

Vancouver bénéficie de bonnes conditions hivernales dans les régions de montagne, avec néanmoins un léger risque de brouillard, de vent et d'importantes chutes de neige. Les dates proposées pour les Jeux Olympiques d'hiver de 2010 (5-21 février) sont acceptables. Dans l'ensemble, la qualité et les conditions environnementales sont excellentes.

La capacité générale de gérer les défis liés à l'environnement est bonne. Le potentiel pour d'excellentes conditions écologiques est là. L'élargissement prévu de l'autoroute entre Vancouver et Whistler pourrait créer des problèmes sur le plan de l'environnement.

SARAJEVO

Les conditions climatiques sont bonnes pour les sports d'hiver et les dates proposées pour les Jeux Olympiques d'hiver de 2010 (13-28 février) sont acceptables. Il y a un risque de brouillard à Bjelasnica, le site où se dérouleront les épreuves de snowboard.

En raison de la guerre, l'état actuel de l'infrastructure générale à Sarajevo est médiocre. La priorité accordée par la ville à la reconstruction des zones urbaines et de l'infrastructure de base est manifeste et les efforts consentis dans ce domaine amélioreront la qualité de l'environnement de la ville. Pour la population et les visiteurs, la construction de toute nouvelle infrastructure ou les réhabilitations envisagées permettront d'améliorer un environnement déjà dégradé.

Les enjeux sont de taille et, si l'une des motivations de Sarajevo est de devenir une destination hivernale pour l'écotourisme, les projets sont relativement rudimentaires.

JACA

Jaca bénéficie de bonnes conditions pour les sports d'hiver. Les données fournies ont toutefois été recueillies à une altitude de 2000 mètres, ce qui ne donne peut-être pas une image tout à fait juste. Les dates proposées pour les Jeux Olympiques d'hiver de 2010 (5-21 février) sont acceptables. Peu d'informations ont été fournies en ce qui concerne les conditions environnementales globales sur les sites olympiques proposés, mais rien ne laisse présager de conditions défavorables.

La vision de Jaca s'affirmant durablement en tant qu'importante destination touristique et sportive s'accompagne dans la pratique d'une planification environnementale assortie d'études et d'évaluations pour minimiser l'impact.

Jaca travaille à l'élaboration d'un Agenda 21 et entend accroître la participation du public aux activités liées à l'environnement tout en réduisant les problèmes écologiques. Un des buts recherchés est de réduire la consommation d'énergie et d'eau ainsi que la production de déchets.

SALZBOURG

Le climat de Salzbourg assure de bonnes conditions pour les sports d'hiver. La région connaît parfois de soudaines vagues de chaleur de courte durée (föhn). Les dates proposées pour les Jeux Olympiques d'hiver de 2010 (29 janvier–14 février) sont acceptables.

Le trafic de transit pose le principal problème pour l'environnement, mais globalement, la qualité de l'environnement de Salzbourg et des régions avoisinantes est excellente. La ville a adopté des politiques et des pratiques extrêmement avancées en matière d'environnement dans tous les domaines relevant des Jeux Olympiques.

La plupart des installations pour les Jeux sont déjà en place et l'impact direct des projets olympiques serait donc minime et compensé par les projets écologiques proposés. Les besoins en matière de transport des athlètes et des officiels seraient assez élevés puisque le village olympique est situé à une certaine distance des sites accueillant les sports de neige. L'héritage écologique se situerait essentiellement au plan des transports publics et de la planification environnementale au niveau local.

PYEONGCHANG

Le climat de la région de Pyeongchang assure de bonnes conditions pour les sports d'hiver et les dates proposées pour les Jeux Olympiques d'hiver de 2010 (6-21 février) sont acceptables. Si la bonne qualité de l'air est confirmée, les autres critères environnementaux ne sont pas traités en détail.

Il n'est pas fourni d'informations précises concernant l'emplacement de l'installation pour le bobsleigh, la luge et le skeleton, mais il est indiqué que les sites prévus pour d'autres installations sportives ont fait l'objet d'études d'impact sur l'environnement. De nouvelles installations doivent être aménagées à l'intérieur des installations existantes et situées à l'extérieur du parc national.

Sans autres détails, un plan local pour l'environnement dans le cadre des Jeux Olympiques d'hiver doit être élaboré d'ici six mois, auquel participeront des organisations non gouvernementales (ONG) de défense de l'environnement et des experts. Une large participation des autorités et des associations de volontaires est envisagée pour les Jeux.

HARBIN

Les informations météorologiques fournies sont quelque peu limitées, mais indiquent que le climat hivernal est généralement froid et sec. La neige vient parfois à manquer et il y a un risque de périodes de grand froid. Les conditions d'enneigement les plus favorables sont enregistrées pendant les 10 derniers jours de février. Les dates proposées pour les Jeux Olympiques d'hiver de 2010 (12-26 février) sont acceptables. Il est indiqué que les conditions générales de l'environnement à Harbin sont conformes aux normes nationales

et qu'elles seront améliorées afin de répondre aux normes de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) d'ici à 2010.

L'impact sur l'environnement n'est pas abordé de façon spécifique. Il est indiqué qu'une unité de gestion de l'environnement étudiera la question et s'efforcera d'en atténuer les effets. Le développement des installations à Yabuli se fera sur un territoire boisé en partie vierge. Aucune information n'a été donnée quant à l'emplacement où se déroulera l'épreuve de descente et à l'impact éventuel des nouvelles infrastructures routières et ferroviaires.

L'amélioration de l'environnement s'inscrit dans la vision du développement urbain de Harbin.

Il est envisagé d'intégrer la planification des sites et de l'environnement dans le cadre du COJO.

BERNE

Sur le plan climatique, les conditions sont bonnes pour les sports d'hiver et les dates proposées pour les Jeux Olympiques d'hiver de 2010 (5-21 février) sont acceptables. Il y a un risque de redoux. Les informations environnementales fournies sont très complètes et donne une excellente impression des conditions dans ce domaine.

L'impact des Jeux Olympiques d'hiver devrait être essentiellement temporaire. Néanmoins, compte tenu de la dispersion du concept, les émissions provoquées par les transports pourraient être assez élevées. L'utilisation d'infrastructures et de sites existants réduit toutefois sensiblement l'impact potentiel.

Berne présente des projets très avancés en matière d'environnement qui laisseraient un excellent héritage. Dans l'ensemble, il s'agit d'une plate-forme écologique convaincante.

ANDORRE-LA-VIEILLE

La demande de candidature ne contient pas suffisamment d'informations en ce qui concerne l'état de l'environnement. Les conditions climatiques sont bonnes pour les sports d'hiver et les dates proposées pour les Jeux Olympiques d'hiver de 2010 (5-21 février) sont acceptables.

Les Jeux auraient certainement un impact sur l'environnement, mais les informations fournies n'indiquent pas l'ampleur de cet impact ni les mesures envisagées pour l'atténuer. Le gouvernement est intervenu récemment dans le domaine de la gestion des déchets et de projets d'assainissement.

Les améliorations environnementales et la durabilité font partie intégrante de la vision et de la motivation de la demande de candidature. Une conscience écologique accrue de la part de la population pourrait être l'héritage potentiel des Jeux Olympiques d'hiver.

ENVIRONNEMENT : CONDITIONS ET IMPACT – TABLEAU RÉCAPITULATIF

Ville requérante	Note minimum	Note maximum
Vancouver	6,7	8,5
Sarajevo	4,8	6,7
Jaca	5,5	7,5
Salzbourg	7,8	9,0
Pyeongchang	5,5	7,5
Harbin	4,0	6,3
Berne	7,5	9,0
Andorre-la-Vieille	5,2	7,5

6

HÉBERGEMENT

Pondération : 5

INTRODUCTION

La méthode d'évaluation de l'hébergement est basée sur les exigences des Jeux Olympiques d'hiver, l'expérience des précédents Jeux Olympiques d'hiver et les informations fournies par les villes requérantes. Un nombre indicatif de chambres, correspondant aux exigences de base en matière d'hébergement aux Jeux Olympiques d'hiver, a été calculé comme suit :

Nombre minimum de chambres requis pour les Jeux de 2010 :	16 000
+ une réserve (environ 15%) au cas où certaines chambres seraient déjà utilisées pour les besoins ordinaires de la ville/région, affaires, etc.	2 000
+ un quota pour les spectateurs	4 000
	<hr/>
Les exigences de base sont donc de :	22 000 chambres

Pour les chambres qui n'existent pas encore aujourd'hui, mais sont prévues pour 2010, un coefficient de faisabilité a été introduit, reflet de la conviction du groupe de travail que les projets correspondront à la réalité. Par conséquent, le nombre pris en considération dans l'évaluation du nombre de chambres proposées par chaque ville requérante se décline comme suit :

Chambres existantes + chambres prévues (x coefficient de faisabilité) = total proposé

Seules les chambres situées dans un rayon de 50 km des principaux noyaux de sites sportifs ont été prises en considération.

Lorsque les villes proposent un ou plusieurs villages pour les médias sans préciser le nombre de chambres, un quota de 3 000 chambres a été ajouté.

Le groupe de travail a pris en compte l'ensemble des chambres existantes et prévues (x un coefficient de faisabilité pour les chambres prévues) dans la catégorie des logements de 3*, 4* et 5*.

Lorsque les villes n'atteignent pas le nombre indicatif de 22 000 chambres avec les chambres existantes et prévues dans les hôtels de 3*-5*, le groupe de travail a pris en considération les chambres existantes et prévues dans d'autres catégories, sur la base d'une disponibilité de 50% car il est souvent difficile de garantir des chambres dans des appartements (ou autres) pour les Jeux.

En complément de l'analyse technique ci-dessus, le groupe de travail a également pris en compte le rapport entre les chambres d'hôtel et les autres types de logement, ainsi que leur emplacement.

VANCOUVER

Le nombre de chambres d'hôtel de 3*-5* répond quasiment aux exigences de base avec une bonne proportion de chambres existantes. En outre, il y a une proportion suffisante de chambres d'hôtels non classés de bonne qualité.

La répartition des chambres entre Vancouver et Whistler semble répondre aux besoins des Jeux.

Note minimum	Note maximum
7,0	8,5

SARAJEVO

Le nombre total de chambres d'hôtel de 3*-5* existantes et prévues se situe bien en dessous des exigences de base. Sarajevo ne disposera pas d'un nombre suffisant de chambres dans d'autres catégories pour atteindre le nombre requis de 22 000 chambres.

Note minimum	Note maximum
2,0	3,0

JACA

Le nombre de chambres d'hôtel de 3*-5* existantes est faible. Même si l'on y ajoute le nombre de chambres prévues dans ces catégories (Jaca propose un ambitieux projet de construction afin de doubler le nombre de chambres d'hôtel de 3*-5* et de plus que doubler le nombre d'appartements d'ici à 2010), qui devrait aussi inclure le village des médias, le total se situe toujours nettement en dessous des exigences de base. Afin de combler l'écart, Jaca propose d'utiliser les chambres existantes et prévues dans d'autres

catégories, dont la majorité serait située dans des appartements. Même en tenant compte de ces chambres, les exigences de base ne peuvent être satisfaites.

Des chambres supplémentaires sont disponibles à Saragosse, mais la ville est située à environ 140 km de Jaca.

Note minimum	Note maximum
3,5	4,5

SALZBOURG

Le nombre de chambres d'hôtel de 3*-5* existantes répond largement aux exigences de base avec une bonne répartition des chambres en fonction des différents noyaux de sites sportifs.

Note minimum	Note maximum
9,0	10,0

PYEONGCHANG

Le nombre de chambres d'hôtel de 3*-5* existantes et prévues ne répond pas aux exigences de base. Afin de combler cet écart, Pyeongchang propose d'utiliser des chambres dans des appartements et d'autres catégories de logements.

La répartition des chambres est adaptée aux différents sites.

Note minimum	Note maximum
5,5	6,5

HARBIN

Le nombre de chambres d'hôtel de 3*-5* existantes et prévues se situe en dessous des exigences de base. Afin de combler cet écart, Harbin propose d'utiliser d'autres logements existants, dont la majorité n'est pas classée et semblerait de qualité insuffisante.

Compte tenu de la distance importante qui sépare Harbin de Yabuli (plus de 200 km), le nombre de chambres proposées à Yabuli paraît plutôt bas.

Note minimum	Note maximum
5,0	6,0

BERNE

Le nombre de chambres d'hôtel de 3*-5* existantes répondrait quasiment aux exigences de base et les nombreux autres types de logements sont plus que suffisants pour combler la différence.

Toutefois, la situation des chambres pourrait poser des problèmes d'organisation vis-à-vis des différents groupes de participants. En outre, la proposition permettant à la famille olympique de choisir pendant les Jeux son hébergement sur les différents sites "*en fonction de ses besoins et de ses préférences*", risque de créer de grosses difficultés.

Le groupe de travail n'a tenu compte que de 500 chambres à St-Moritz (bobsleigh et luge) car les autres chambres disponibles ne seraient pas nécessaires pour les activités olympiques.

Note minimum	Note maximum
6,5	8,0

ANDORRE-LA-VIEILLE

Le nombre de chambres d'hôtel de 3*-5* existantes et prévues est en dessous des exigences de base. À noter qu'Andorre prévoit d'utiliser des logements en France et en Espagne, ce qui pourrait engendrer des difficultés contractuelles.

Andorre ne disposerait pas de suffisamment de chambres dans d'autres catégories pour satisfaire aux exigences de base en dépit d'un ambitieux projet de construction.

Le groupe de travail n'a tenu compte que de 500 chambres à La Plagne (bobsleigh et luge) car les autres chambres disponibles ne seraient pas nécessaires pour les activités olympiques.

Note minimum	Note maximum
4,0	5,0

HÉBERGEMENT – TABLEAU RÉCAPITULATIF

Ville requérante	Note minimum	Note maximum
Vancouver	7,0	8,5
Sarajevo	2,0	3,0
Jaca	3,5	4,5
Salzbourg	9,0	10,0
Pyeongchang	5,5	6,5
Harbin	5,0	6,0
Berne	6,5	8,0
Andorre-la-Vieille	4,0	5,0

7

TRANSPORTS

Pondération : 3

INTRODUCTION

La méthode d'évaluation des transports est basée sur la performance potentielle du système de transport proposé au moment des Jeux. Ce critère est jugé d'un point de vue opérationnel, compte tenu de l'expérience tirée des précédents Jeux Olympiques. Quatre sous-critères ont été utilisés :

a) Accès et capacité des transports

Un des éléments clés, tant dans les zones urbaines que montagneuses, est la disponibilité de capacités de transport via n'importe quel moyen de transport afin d'assurer un accès adéquat aux sites de compétition et autres sites. Ce point est particulièrement crucial lorsque de nombreux sites sont concentrés dans une zone relativement réduite.

b) Distances à parcourir et durée des trajets

Les exigences en matière de transport pour la famille olympique et la logistique sont fonction des distances et de la durée des trajets entre les principaux noyaux olympiques (sites de compétition et autres sites).

c) Efficacité des transports et concentration des sites

Ce sous-critère évalue le degré de dispersion (nombreux sites séparés accueillant chacun une seule discipline) ou de concentration (existence de noyaux regroupant plusieurs disciplines) des Jeux. Du point de vue des transports, la solution idéale se situe entre les deux. La dispersion des sites peut être défavorable du fait que les services de transport doivent être assurés vers un très grand nombre de sites, ce qui implique une logistique complexe. D'un autre côté, une très forte concentration d'activités olympiques en un seul lieu fait peser une charge trop lourde sur le système de transport dans la mesure où une foule énorme arrive dans cette zone et en repart, y compris la totalité des groupes de participants aux Jeux Olympiques et les spectateurs.

d) Performance de l'aéroport principal au moment des Jeux

L'aéroport principal est jugé en fonction de son aptitude à gérer les pointes de trafic olympique en 2010. Le coefficient de faisabilité reflète la probabilité que les capacités de l'aéroport soient pleinement atteintes d'ici à 2010.

Coefficient de faisabilité :

0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9	1,0
Irréalisable		Faible probabilité		Probabilité modérée			Forte probabilité		Réalisable

PONDÉRATION DES SOUS-CRITÈRES

Les quatre sous-critères ci-dessus ont été pondérés comme suit :

- a) Accès et capacité des transports - très important : **3**
- b) Distances à parcourir et durée des trajets - très important : **3**
- c) Efficacité des transports et concentration des sites : **2**
- d) Performance de l'aéroport principal au moment des Jeux : **1**

(Bien que les accès aériens soient essentiels pour les Jeux, il convient de noter que les mouvements de trafic au niveau de l'aéroport n'ont lieu qu'un nombre de fois limité pendant les Jeux dans un sens ou dans l'autre, alors que pour les autres sous-critères, les conditions de mobilité doivent être prises en compte chaque jour pendant toute la durée des Jeux).

Les quatre sous-critères ci-dessus ont été considérés tant au niveau de la région autour de la ville hôte que de la liaison avec les régions de montagne.

VANCOUVER

En général, le système de transport de l'agglomération de Vancouver est jugé comme l'un des meilleurs d'Amérique du Nord grâce à des réseaux équilibrés et interconnectés de transports publics. L'aéroport dispose d'une capacité suffisante et est situé à proximité immédiate du centre d'affaires de Vancouver (Central Business District). Une liaison via un réseau ferré léger est proposée. Les installations olympiques situées en ville nécessiteront certainement la mise en place de plans de gestion spécifiques du trafic local et des corridors pendant la durée des Jeux. Cela semble réalisable compte tenu de la qualité des transports urbains actuels et de l'assez bonne répartition des sites olympiques. Une critique peut être formulée au niveau opérationnel concernant la séparation en deux sites du CPP et du CIRTV, qui obligera les organisateurs à assurer des systèmes de transport multiples et complexes pour les médias.

La principale inquiétude porte sur la capacité de l'autoroute "Sea to Sky" qui relie Vancouver à la région de Whistler. Outre les améliorations prévues de l'infrastructure, le succès dépendra des politiques en matière de transport relatives aux modes de transport et à la gestion du trafic.

Le concept global de transport proposé pour les Jeux de 2010 paraît suffisant à bon.

Ville requérante	Capacité		Distances		Efficacité		Aéroport		
	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Faisabilité
VANCOUVER	6,5	8,0	6,5	7,5	7,5	8,5	8,0	9,0	1,0

SARAJEVO

À l'exception de l'agglomération de Sarajevo (Vallée), où de très importantes améliorations de l'infrastructure et des services de transport sont prévues, les capacités des sites de montagne semblent dépasser les capacités d'accès aux transports. Les routes sont étroites et sinueuses. L'accès aux noyaux regroupant les sites de compétition comme Jahorina/Dvorista, Jahorina/Rajski Do et Igman/Bjelašnica paraît insuffisant.

Si le concept olympique général est assez compact, de longs trajets pourraient être effectués sur des routes de montagne qui devront prévoir d'importants services de bus navettes pour assurer le transport des spectateurs et de la famille olympique ainsi que des autres participants sur ces routes. Le CPP/CIRTV est bien situé au cœur du système de transport.

L'aéroport sera amélioré, mais demeure une installation à vocation régionale/continentale.

Le concept global de transport proposé pour les Jeux de 2010 paraît insuffisant.

Ville requérante	Capacité		Distances		Efficacité		Aéroport		
	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Faisabilité
SARAJEVO	4,0	6,0	5,0	7,0	5,5	7,0	5,0	7,0	0,6

JACA

Une autoroute, un chemin de fer à haute vitesse et des capacités aériennes, tous excellents, sont fournis à partir de Madrid et de Barcelone en direction de Saragosse à environ 55 km au sud de la ville de Sabiñánigo. La ville de Sabiñánigo contrôle tout le trafic routier qui passe pour rejoindre les trois principales zones prévues pour les Jeux Olympiques : les sites de Jaca – Astún, les sites de Sabiñánigo – Formigal ainsi que la région allant de Sabiñánigo à Cerler (distante de 110 km). Il est prévu d'améliorer sensiblement le service ferroviaire dans une seule des trois régions, celle de Jaca – Astún.

La forte concentration des sites de compétition et des autres sites engendrera des demandes dépassant nettement les capacités de transport offertes dans la région de Jaca – Astún ainsi que dans celle de Sabiñánigo – Formigal. Le noyau de Sabiñánigo est extrêmement sensible aux problèmes de trafic dans la mesure où il contrôle tous les accès à l'ensemble du système des Jeux. Il semblerait qu'il n'y ait pas non plus de routes secondaires de liaison entre les différents sites principaux des Jeux. Le centre CPP/CIRTV est bien situé au cœur du système de transport.

Le concept global de transport proposé pour les Jeux de 2010 paraît à peine suffisant dans le meilleur des cas.

Ville requérante	Capacité		Distances		Efficacité		Aéroport		
	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Faisabilité
JACA	4,5	6,5	5,5	7,0	5,0	7,0	5,0	7,0	0,9

SALZBOURG

La région de Salzbourg dispose d'un système de transport multimodal généralement bon et bien développé utilisant des routes, des autoroutes et le chemin de fer pour desservir la plupart des sites olympiques. Un gros effort sera fait pour équiper les principales artères et autoroutes de systèmes intelligents de transport (ITS) afin de limiter autant que possible les embouteillages. La forte concentration de sites olympiques non destinés à la compétition au Nord, à l'Ouest et au Sud de Salzbourg requiert l'utilisation d'autoroutes déjà surchargées, ce qui pourrait causer des problèmes importants si la situation n'est pas gérée soigneusement.

La dispersion potentielle de l'hébergement des médias risque de compliquer le système de transport olympique des médias. Le transport des athlètes pourrait également se révéler assez lourd si aucune solution de logement n'est trouvée pour eux au sein du noyau de sites olympiques d'Amadé. Un effort considérable devra être consenti afin d'encourager les spectateurs, le personnel et les volontaires à utiliser les moyens de transports publics à l'intérieur de Salzbourg et à travers le périmètre des Jeux Olympiques.

Le concept global de transport proposé pour les Jeux de 2010 paraît suffisant à bon.

Ville requérante	Capacité		Distances		Efficacité		Aéroport		
	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Faisabilité
Salzbourg	6,5	8,0	7,0	8,5	7,5	8,5	7,0	8,0	0,9

PYEONGCHANG

La totalité du concept de transport des Jeux Olympiques est centré le long de l'autoroute de Yeongdong entre Wonju et Gangneung. Cette autoroute longue de 110 km devrait être équipée de systèmes perfectionnés de gestion du trafic visant à limiter les embouteillages pendant la durée des Jeux.

Le plan d'accessibilité et d'organisation du trafic de la station de Yongpyong n'est pas bien développé dans la demande de candidature et devra être étudié attentivement. Cette station concentre un grand nombre de sites cruciaux non destinés à la compétition (principale zone des hôtels, village olympique, village des médias et CPP/CIRTV), ainsi que cinq sites de compétition, dans une zone relativement réduite. Un système de transport intérieur efficace devra être mis en place afin d'éviter les embouteillages et les

conflits dans ce complexe olympique. Le CPP/CIRTV est situé à proximité du cœur des Jeux, mais son accès à l'autoroute de Yeongdong devra être assuré.

L'aéroport Incheon de Séoul est une infrastructure à forte capacité située à environ 250 km de Yongpyong. Il existe un autre aéroport régional à Yangyang, à 75 km environ de Yongpyong.

Le concept global de transport proposé pour les Jeux de 2010 paraît suffisant.

Ville requérante	Capacité		Distances		Efficacité		Aéroport		<i>Faisabilité</i>
	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	
PYEONGCHANG	5,5	7,5	6,0	8,0	6,5	8,0	7,0	8,0	1,0

HARBIN

L'absence d'échelle géographique sur les cartes accompagnant la demande de candidature rend difficile toute évaluation et vision claire du plan olympique proposé, en particulier dans la région de Yabuli.

Les principaux sites non destinés à la compétition et l'ensemble des sites destinés aux épreuves sur glace sont généralement situés dans le centre élargi de Harbin. Compte tenu de la croissance rapide et continue du trafic, d'importantes mesures de gestion du trafic devront être prises en vue des Jeux, car il n'est apparemment pas prévu de construire de nouvelles lignes de métro pour relier la plupart des sites olympiques urbains.

La distance entre le centre de Harbin et la station de Yabuli est importante (environ 225 km). La durée des trajets serait considérablement réduite par l'allongement prévu de l'autoroute ainsi que par la ligne de chemin de fer rapide proposée reliant Harbin à Yabuli. Le terminal de cette ligne à grande vitesse n'est pas indiqué sur la carte de la station de Yabuli.

Une analyse détaillée de la structure du trafic de l'ensemble des groupes de participants et des spectateurs serait nécessaire pour Harbin et pour la région de Yabuli afin d'assurer les services de transport appropriés.

Le concept global de transport proposé pour les Jeux de 2010 paraît à peine suffisant dans le meilleur des cas.

Ville requérante	Capacité		Distances		Efficacité		Aéroport		<i>Faisabilité</i>
	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	
HARBIN	4,5	6,5	5,0	7,0	5,0	7,5	6,0	8,0	0,8

BERNE

Le système de transport de la ville de Berne est généralement considéré comme l'un des meilleurs en Europe en termes de capacité, de fréquence et de fiabilité. La plupart des sites urbains de compétition et des autres sites semblent bien desservis, par le réseau routier et, principalement, par les transports publics en ce qui concerne les spectateurs, le personnel et les volontaires.

Les principaux éléments du système autoroutier et ferroviaire assurent de bonnes liaisons en direction des aéroports internationaux de Zürich et de Genève, ainsi que jusqu'au "pied des montagnes", comme à Spiez, Montreux, Aigle, Sion et Sierre. D'importantes contraintes en ce qui concerne l'accessibilité, tant en termes de capacité que de durée des trajets, pèsent manifestement sur la plupart des sites de montagne. En outre, ces sites sont relativement distants de Berne. Même s'ils sont en majorité desservis par des voies ferrées de montagne secondaires, leur capacité n'en est pas moins limitée.

Le site consacré au bobsleigh, à la luge et au skeleton à St-Moritz se trouve à 350 km de Berne. Malgré son éloignement, il bénéficie de liaisons routières suffisantes et peut être desservi directement par voie aérienne depuis Berne. Le système de transport des athlètes du village de Leysin vers la plupart des sites de compétition de ski paraît problématique. En outre, le système de transport des médias devrait couvrir de longues distances entre le CPP/CIRTV et les sites de compétition.

Le concept global de transport proposé pour les Jeux de 2010 peut être qualifié de suffisant.

Ville requérante	Capacité		Distances		Efficacité		Aéroport		<i>Faisabilité</i>
	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	
BERNE	6,5	8,0	6,5	7,5	6,0	8,0	7,0	8,0	1,0

ANDORRE-LA-VIEILLE

Les sites olympiques de compétition et autres sites sont répartis à travers plusieurs vallées à Andorre et en France, avec des liaisons assez difficiles sur des routes de montagne à deux voies. La taille et la capacité des sites de compétition et des autres sites paraissent incompatibles avec les capacités de transport, même une fois que l'amélioration des routes et le métro aérien proposés par Andorre seront opérationnels.

L'accès aux zones avoisinantes (France, Espagne) est aussi assez long et difficile. Le site consacré au bobsleigh, à la luge et au skeleton à La Plagne en Savoie (France, à 750 km d'Andorre) nécessite une logistique complexe en matière de transport, notamment en raison de l'éloignement de l'aéroport. L'aéroport de Barcelone est une bonne infrastructure, mais il est situé à plus de 200 km d'Andorre.

Le concept global de transport proposé pour les Jeux de 2010 paraît insuffisant.

Ville requérante	Capacité		Distances		Efficacité		Aéroport		
	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Faisabilité
ANDORRE-LA-VIEILLE	4,0	6,0	5,0	7,5	5,0	6,0	4,0	6,0	0,9

TRANSPORTS – TABLEAU RÉCAPITULATIF

Ville requérante	Note minimum	Note maximum
Vancouver	6,9	8,1
Sarajevo	4,6	6,4
Jaca	4,9	6,8
Salzbourg	7,2	8,4
Pyeongchang	6,1	7,8
Harbin	4,8	6,9
Berne	6,4	7,8
Andorre-la-Vieille	4,5	6,4

8

SÉCURITÉ

Pondération : 3

INTRODUCTION

La méthode d'évaluation de la sécurité olympique est basée sur la performance potentielle des forces de sécurité publiques et de celles du COJO. La performance potentielle est évaluée tant pour la période de planification des Jeux que pour celle où les Jeux auront effectivement lieu.

L'évaluation se base dans une large mesure sur les informations figurant dans les demandes de candidature, ainsi que sur les rapports de sécurité généraux fournis par l'expert en sécurité désigné.

Le groupe de travail a pris en compte les sous-critères suivants :

- 1) **Structure de commande / organisation**
- 2) **Complexité juridictionnelle**
- 3) **Ressources**
- 4) **Risque lié au crime et au terrorisme**

En évaluant le risque lié au terrorisme dans les villes requérantes, le groupe de travail a conclu que n'importe quelle ville dans le monde peut être victime d'une attaque terroriste, que celle-ci soit le fait de groupes de terroristes locaux ou internationaux. Le risque de terrorisme varie actuellement d'une ville à l'autre. Il devra toutefois être réexaminé pour les villes dont la candidature sera acceptée, compte tenu du fait qu'un tel risque devra toujours être considéré comme une préoccupation majeure et que l'évolution de la situation politique dans le monde et dans chacune des villes candidates devra en tous temps faire l'objet d'une surveillance étroite.

VANCOUVER

- La structure de commande, l'organisation et les responsabilités sont clairement définies et devraient satisfaire les exigences opérationnelles.
- Les ressources financières, le soutien du gouvernement et les applications technologiques semblent être suffisants.

- Le seul point faible éventuel serait la disponibilité des ressources humaines nécessaires pour assurer les activités quotidiennes courantes de sécurité publique et de sécurité en général, ainsi que l'accroissement considérable de ce type d'activités requises par les Jeux Olympiques. Le recours à la technologie et au personnel des forces armées peut atténuer cette éventuelle contrainte.

SARAJEVO

- Les réponses apportées au questionnaire ne font pas apparaître de structure bien définie de commande ou d'organisation.
- Il ne semble pas y avoir d'autorité unifiée dotée de la responsabilité finale ni d'affectation bien définie des rôles et des responsabilités entre les différents intervenants chargés de la sécurité.
- La responsabilité du soutien financier des forces du gouvernement n'est pas claire.
- L'identification des ressources humaines n'est pas suffisamment développée.

JACA

- La structure de commande sous la direction d'une commission suprême pour la sécurité olympique fait ressortir une organisation claire des rôles et des responsabilités. Elle devrait être en mesure de satisfaire les exigences opérationnelles.
- Les ressources nécessaires, apparemment assurées par le gouvernement national, devraient être suffisantes.

SALZBOURG

- La demande de candidature laisse entendre que le directeur général en matière de sécurité publique est l'ultime responsable; toutefois, il n'y a pas d'explication fournie sur une structure de commande unifiée ni de détails sur les relations organisationnelles avec les forces de la sécurité publique en Allemagne.
- Le rôle du COJO dans l'organisation générale de la sécurité des Jeux n'est pas abordé.
- Les succès antérieurs dans le domaine de la sécurité lors d'importantes manifestations de sports d'hiver suggèrent que les capacités et les ressources sont là pour fournir la base du succès pour les Jeux Olympiques d'hiver de 2010.

PYEONGCHANG

- Les rôles et responsabilités des pouvoirs publics et du COJO ne sont pas totalement définis.
- La demande de candidature n'aborde pas en détail la structure de commande et d'organisation.
- Le succès de la Corée lors des Jeux de l'Olympiade de 1988 et de la Coupe du monde de football de 2002 donne confiance en la capacité de la Corée d'assurer de façon adéquate la sécurité publique et générale lors des Jeux Olympiques d'hiver de 2010.

HARBIN

- La demande de candidature fournit un concept clair et intégré qui désigne le directeur général du département de la sécurité publique de la Province de Heilongjiang comme l'unique autorité suprême en matière de sécurité pendant les Jeux.
- L'engagement du gouvernement en ce qui concerne le soutien et les ressources est sans équivoque et clairement établi. Ces ressources semblent être suffisantes.

BERNE

- Si la demande de candidature décrit de façon adéquate les rôles, responsabilités et ressources des différentes organisations, la structure organisationnelle en ce qui concerne la planification de la sécurité lors des Jeux et son application n'est pas claire. Toutefois, des ressources suffisantes devraient être disponibles.
- La désignation du chef de la sécurité du COJO en tant que responsable de la gestion des forces de sécurité publique pourrait présenter quelques difficultés du point de vue pratique des opérations.
- Le concept tel que présenté pourrait receler d'importantes complexités juridictionnelles.
- La responsabilité financière de la sécurité publique et générale doit être plus clairement définie.

ANDORRE-LA-VIEILLE

- La demande de candidature décrit un haut niveau de structure organisationnelle avec un comité unifié de sécurité olympique.
- Le succès du plan nécessiterait toutefois l'adoption de la législation appropriée par trois États souverains et l'intégration effective sur le plan de l'organisation de nombreuses juridictions opérant à des niveaux parallèles. Le défi paraît de taille.
- Ni les rôles ni les ressources des différentes organisations ainsi que leurs interrelations ne semblent suffisamment abordés.

SÉCURITÉ – TABLEAU RÉCAPITULATIF

Ville requérante	Note minimum	Note maximum
Vancouver	6,8	7,8
Sarajevo	4,0	6,0
Jaca	6,0	7,6
Salzbourg	6,2	7,2
Pyeongchang	5,4	7,2
Harbin	6,2	7,6
Berne	6,0	7,0
Andorre-la-Vieille	5,0	6,4

EXPÉRIENCE PASSÉE EN MATIÈRE D'ÉVÉNEMENTS SPORTIFS

Pondération : 2

INTRODUCTION

Le groupe de travail a évalué l'expérience tirée de l'organisation d'événements sportifs par la ville requérante et le pays, en se basant sur les deux sous-critères suivants :

- Expérience sportive générale
- Expérience en matière de sports d'hiver.

Les sous-critères ont été pondérés comme suit :

- Expérience sportive générale : **1**
- Expérience en matière de sports d'hiver : **2**

VANCOUVER

Le Canada a une bonne expérience en matière d'organisation d'événements multisportifs, notamment les Jeux de l'Olympiade de 1976 à Montréal, les Jeux Olympiques d'hiver de 1988 à Calgary et les Jeux Panaméricains de 1999. La ville de Vancouver a une excellente expérience en matière d'organisation de manifestations internationales de sports d'hiver et de championnats du monde.

SARAJEVO

La ville a accueilli les Jeux Olympiques d'hiver de 1984 et a eu de l'expérience en matière d'organisation de manifestations internationales. Depuis 1992, la ville n'a plus organisé de coupes du monde ni de championnats du monde de sports d'hiver.

JACA

L'Espagne a une bonne expérience en matière d'organisation d'événements multisportifs, notamment les Jeux de l'Olympiade de 1992 à Barcelone, et elle a organisé les Championnats du monde de ski alpin dans la Sierra Nevada en 1996. La ville de Jaca a

une certaine expérience en matière d'organisation de manifestations internationales de sports d'hiver, notamment les Universiades d'hiver de 1995.

SALZBOURG

L'Autriche a une bonne expérience en matière d'organisation d'événements multisportifs, notamment les Jeux Olympiques d'hiver de 1964 et de 1976 à Innsbruck. La ville de Salzbourg et la région environnante ont une excellente expérience en matière d'organisation de manifestations internationales de sports d'hiver et de championnats du monde.

PYEONGCHANG

La Corée a une bonne expérience en matière d'organisation d'événements multisportifs, notamment les Jeux de l'Olympiade de 1988 à Séoul. La ville de Pyeongchang a de l'expérience en matière d'organisation de manifestations internationales de sports d'hiver, notamment les Jeux Asiatiques d'hiver de 1999 et quelques épreuves de ski dans le cadre de la coupe du monde.

HARBIN

La ville a de l'expérience en matière d'organisation d'événements multisportifs (Jeux Asiatiques d'hiver de 1996 et championnats régionaux), mais une expérience limitée en matière d'organisation de championnats du monde et d'épreuves de coupe du monde dans les sports de glace. Elle n'a aucune expérience en matière d'organisation de championnats du monde et d'épreuves de coupe du monde dans les sports de neige.

BERNE

La Suisse a de l'expérience en matière d'organisation d'événements multisportifs, notamment les Jeux Olympiques d'hiver (en 1928 et 1948). La ville de Berne a une excellente expérience en matière d'organisation de manifestations internationales de sports d'hiver et de championnats du monde.

ANDORRE-LA-VIEILLE

Andorre a une expérience limitée en matière d'organisation d'événements multisportifs (Jeux des petits États d'Europe en 1991), mais aucune expérience en matière d'organisation de championnats du monde ou autres dans les sports d'hiver.

EXPÉRIENCE PASSÉE EN MATIÈRE D'ÉVÉNEMENTS SPORTIFS – TABLEAU
RÉCAPITULATIF

Ville requérante	Note minimum	Note maximum
Vancouver	7,0	8,3
Sarajevo	3,0	6,0
Jaca	4,7	7,3
Salzbourg	7,0	9,0
Pyeongchang	4,7	7,3
Harbin	4,0	6,3
Berne	7,0	8,3
Andorre-la-Vieille	2,0	5,0

10

FINANCES

Pondération : 2

Dans l'évaluation de l'aspect financier, les deux sous-critères suivants ont été pris en compte :

- a) Indicateur financier général – notation du pays selon Moody's : coefficient de pondération : **0,4**
- b) Projections en matière de revenus – Faisabilité : coefficient de pondération : **0,6**

Deux autres éléments ont par ailleurs été considérés :

- Contributions du gouvernement et plan de financement
Les notes ont été attribuées sur la base des informations fournies dans les demandes de candidature (qui, à ce stade de la procédure, sont toujours à considérer comme étant des déclarations d'engagements futurs) et compte tenu de la répartition entre financement public et privé.

Il a été décidé que les notes attribuées à ce sous-critère seraient prises en compte dans la section du rapport traitant du soutien du gouvernement et de l'opinion publique.

- Budget de candidature – Phases I et II
Étant donné que, pour la première fois, aussi bien les villes requérantes que les villes candidates seront priées de présenter au CIO des comptes détaillés et révisés à l'issue de la procédure de candidature, le CIO demande aux villes requérantes et candidates de fournir les détails de leurs budgets dans leur dossier de candidature. Ces budgets seront comparés avec les comptes révisés présentés fin 2003 et aideront le CIO à dresser un tableau plus net des dépenses induites par la candidature. Les budgets de candidature annoncés par les villes requérantes pour les Jeux de 2010 varient. Toutefois, une comparaison valable des dépenses est impossible avant présentation des comptes révisés.

Aucune note n'a été attribuée aux budgets de candidature.

a) Indicateur financier général

Les notations des pays attribuées par Moody's ont été utilisées comme critère d'évaluation des villes requérantes. Cette appréciation du degré de solvabilité est révélatrice du degré de confiance dans la situation économique d'un pays et peut être considérée comme une

évaluation objective et mesurable pour des pays qui devront consentir des investissements considérables en vue d'assurer l'organisation des Jeux Olympiques d'hiver de 2010. L'échelle de notation de Moody's va de la note la plus haute (Aaa) à la note la plus basse (C).

- AAA – Autriche (Salzbourg)
- AAA – Suisse (Berne)
- AA1 – Canada (Vancouver)
- AA2 – Espagne (Jaca)
- AA2 – Andorre (Andorre-la-Vieille)
- A3 – Corée (Pyeongchang)
- A3 – Chine (Harbin)
- N/D – Bosnie-Herzégovine (Sarajevo) (sous la supervision administrative des Nations Unies. Pas de notation)

b) Projections en matière de revenus – Faisabilité

La faisabilité des projections en matière de revenus indiquée par les villes requérantes a été qualifiée de réalisable, optimiste ou très optimiste :

Vancouver	Réalisable	
Sarajevo	Très optimiste	Risque de difficultés sur le marché pour le parrainage local
Jaca	Réalisable	
Salzbourg	Réalisable	
Pyeongchang	Optimiste	Les revenus de la billetterie et des licences semblent plutôt élevés pour le marché local
Harbin	Optimiste	Les projections de revenus seront difficiles à atteindre vu l'impossibilité d'accéder au marché chinois jusqu'au 1 ^{er} janvier 2009 en raison du programme de marketing unique de Beijing 2008
Berne	Réalisable	
Andorre-la-Vieille	Très optimiste	La taille du marché et, partant, la nécessité de programmes conjoints de marketing avec les CNO voisins, rendront les choses difficiles

FINANCES – TABLEAU RÉCAPITULATIF

Ville requérante	Note minimum	Note maximum
Vancouver	6,4	7,6
Sarajevo	3,4	4,0
Jaca	6,1	6,7
Salzbourg	6,8	8,0
Pyeongchang	5,1	6,0
Harbin	5,1	6,0
Berne	6,5	8,0
Andorre-la-Vieille	4,6	5,2

11

CONCEPT GÉNÉRAL

Pondération : 3

Le groupe de travail a conclu son évaluation des villes requérantes par un examen général du concept proposé par chaque ville pour l'organisation des Jeux Olympiques d'hiver de 2010.

Cet examen a été effectué après que tous les autres critères ont été évalués car il a été observé que la notion de concept était prise en compte dans bon nombre des sujets étudiés (par exemple, les sports, l'infrastructure générale, les transports, etc.). Les experts ont donc eu la possibilité de confirmer leur opinion générale du projet après avoir évalué chaque critère.

Le groupe de travail a également tenu compte des éléments suivants dans l'analyse du concept général :

- compréhension des besoins olympiques
- adéquation entre les besoins olympiques et l'infrastructure générale et sportive de la ville/région
- héritage post-olympique

Une note minimum et une note maximum ont été attribuées à chaque ville, comme le montre le tableau récapitulatif ci-dessous :

Ville requérante	Note minimum	Note maximum
Vancouver	7,0	9,0
Sarajevo	3,0	5,0
Jaca	5,0	6,5
Salzbourg	7,0	8,0
Pyeongchang	6,0	7,5
Harbin	5,0	6,0
Berne	4,5	6,5
Andorre-la-Vieille	3,0	4,0

CONCLUSION

Lorsqu'elles présentent leur candidature à l'organisation des Jeux Olympiques, les villes doivent être soumises à une procédure d'acceptation des candidatures placée sous la responsabilité de la commission exécutive du CIO. Cette procédure a pour objectif de garantir que seules les villes convenablement préparées, ayant le potentiel nécessaire pour organiser des Jeux Olympiques d'hiver de qualité en 2010, et répondant aux critères du CIO, seront autorisées à aller plus loin dans le processus de candidature, évitant ainsi aux villes qui ne sont pas suffisamment préparées à ce stade d'engager des dépenses inutiles.

Le groupe de travail souhaite remercier et féliciter toutes les villes requérantes pour leur travail et leurs efforts remarquables, pour les précieuses informations fournies, ainsi que pour leur enthousiasme et leur engagement. Le groupe de travail est conscient que ses recommandations causeront inévitablement des déceptions aux villes requérantes qui ne seront pas acceptées par la commission exécutive du CIO comme candidates à l'organisation des Jeux de 2010. Ces villes ne doivent pas oublier que d'autres occasions se présenteront certainement à l'avenir.

Comme indiqué dans l'introduction du présent rapport, le groupe de travail considère à l'unanimité que la note minimum acceptable qui, sur une échelle allant de zéro (0) à dix (10), constituera la valeur de référence, est de six (6). Cette valeur a été fixée dès l'entrée en fonction du groupe de travail, avant de procéder à l'évaluation des villes requérantes.

Compte tenu de l'ensemble des informations fournies par les huit villes requérantes, ainsi que de l'opinion exprimée par les différents experts et par l'ensemble des membres du groupe de travail, l'évaluation technique unanime de ce dernier se présente comme suit :

Les notes globales obtenues par quatre (4) villes requérantes (par ordre de notes) – Harbin, Jaca, Andorre-la-Vieille et Sarajevo – se situent essentiellement ou complètement en deçà de la valeur de référence de six (6).

Les notes globales obtenues par deux (2) villes requérantes (par ordre de notes) – Berne et Pyeongchang – se situent de part et d'autre de la valeur de référence de six (6).

Les notes globales de deux (2) villes requérantes (par ordre de notes) - Salzbourg et Vancouver – se situent au-delà de la valeur de référence de six (6).

Les résultats obtenus grâce à l'utilisation et à l'application du logiciel "OlympLogic" reflètent, en principe, les opinions des experts. À la lumière de ces résultats, le groupe de travail souhaite émettre les observations suivantes :

- Berne : le groupe de travail estime que le projet proposé ne répond pas au mieux aux besoins des athlètes et pourrait engendrer d'importantes difficultés sur le plan de l'organisation. La faisabilité du plan financier dépend d'un certain nombre de votations prévues à la fin de 2002.
- Pyeongchang : le groupe de travail estime que le concept des Jeux pour la station de Yongpyong nécessite d'être davantage développé, compte tenu en particulier de la concentration des sites dans cette région. La qualité de la desserte de la station de Yongpyong par rapport aux divers autres sites doit également faire l'objet d'une étude plus approfondie.

Enfin, le groupe de travail tient à rappeler que la commission exécutive du CIO est seule compétente pour décider, à son entière discrétion, quelles villes requérantes seront acceptées comme villes candidates.

Les membres du groupe de travail demeurent à l'entière disposition de la commission exécutive du CIO.

Lausanne, le 11 juillet 2002