



***Recours en révision déposé par Pelvoux Écrins 2018
16 mars 2009***

**Rapport de la Commission d'Évaluation du CNOSF
pour la procédure de sélection nationale d'une ville
requérante aux Jeux Olympiques et Paralympiques
d'hiver de 2018**

Paris, le jeudi 12 mars 2009

Comité National Olympique et Sportif Français

Maison du sport Français
1 avenue de Pierre de Coubertin
75013 PARIS

Contact : jo2018@franceolympique.com

<http://jo2018.franceolympique.com/>

Table des matières

Introduction.....	3
Méthode de notation.....	6
Évaluation.....	7
I _ Soutien politique, place proposée au mouvement sportif dans un Comité de Candidature et opinion publique.....	8
II _ Infrastructure générale.....	10
III _ Sites sportifs et expérience.....	15
IV _ Village(s) olympique(s)	19
V _ Environnement : conditions et impact	22
VI _ Hébergement	26
VII _ Gestion du Système de Transport.....	29
VIII _ Finances	32
IX _ Jeux Paralympiques	34
X _ Développement du Sport et Héritage sportif.....	37
XI _ Concept général.....	39
Conclusions.....	40
Page de signatures.....	42

Introduction

Villes pré-requérantes

Les XXIII^{èmes} Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver se tiendront en 2018. Quatre villes ("les villes pré-requérantes") ont déposé leur candidature à la sélection nationale d'une ville requérante pour l'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver de 2018. Selon l'ordre du tirage au sort effectué par le CNOSF le 4 novembre 2008, les villes pré-requérantes sont :

Grenoble
Pelvoux-Ecrins
Annecy
Nice

Acceptation des villes requérantes

Toutes les villes pré-requérantes ont accepté de se conformer à la procédure de sélection nationale d'une ville requérante, conduite sous l'autorité du CNOSF, qui a déterminé le contenu de cette procédure.

Cette procédure s'inspire fortement du processus retenu par le CIO dans la phase de requérance des candidatures olympiques.

Le Conseil d'Administration du CNOSF décidera de l'opportunité de désigner une ville qui serait retenue en tant que ville requérante ; le cas échéant cette ville sera soumise au CIO en tant que ville requérante, mi-octobre 2009.

Pour la procédure de 2018, la commission exécutive du CIO décidera mi-juillet 2010 des villes, parmi les villes requérantes, qui seront acceptées comme villes candidates.

Instructions du Conseil d'Administration du CNOSF

Le Conseil d'Administration du CNOSF a préparé et envoyé à toutes les villes pré-requérantes la Procédure de sélection nationale d'une ville requérante aux Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver de 2018 et le questionnaire inhérent.

Le Conseil d'Administration du CNOSF a chargé la Commission d'Evaluation du CNOSF :

- d'examiner toutes les réponses et autres informations relatives reçues de la part des villes pré-requérantes ;
- d'établir, à l'intention du Conseil d'Administration du CNOSF, un rapport technique évaluant l'aptitude de chaque ville pré-requérante à organiser avec succès les Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver de 2018.

Il appartiendra au Conseil d'Administration du CNOSF de déterminer si une des quatre villes sera acceptée comme ville requérante. Le rapport de la Commission d'Evaluation a pour objet d'aider le Conseil d'Administration du CNOSF dans sa décision.

Aide aux villes pré-requérantes

Afin d'aider les villes pré-requérantes à répondre au questionnaire du CNOSF, les services ci-après ont été fournis :

- un séminaire d'information et d'orientation tenu à Paris les 4 et 5 novembre 2008. L'objectif du séminaire était d'apporter aux villes des éléments de contexte et d'environnement complémentaires, des précisions techniques ainsi qu'un temps de parole ouverte ;
- une cellule d'interprétation et d'arbitrage ;
- la mise à disposition d'une base documentaire ;
- une cellule permanente d'assistance technique, a permis aux villes pré-requérantes d'adresser au CNOSF leurs questions relatives à la candidature. <http://jo2018.franceolympique.com>

Commission d'Evaluation

Afin d'accomplir sa tâche et de préparer le vote des membres du Conseil d'Administration, le CNOSF a commandé un certain nombre d'études, nommé des experts et constitué un groupe de travail chargé d'évaluer les dossiers des villes pré-requérantes (ci-après "la Commission d'Evaluation") composé des personnes suivantes :

Présidence : Michel Vial

- Secrétaire général du CNOSF
- Ancien Président de la Fédération Française Judo
- Chef de mission de la délégation française aux Jeux Olympique d'été Sydney 2000 et Jeux Olympiques d'hiver Turin 2006



Bernard Amsalem :

- Président de la Fédération Française d'Athlétisme
- Administrateur et Vice-Président du CNOSF
- Président de la Mission Aménagement du territoire et Développement Durable du CNOSF

André Auberger :

- Trésorier et Administrateur du CNOSF
- Président de la Commission des Finances
- Ancien Président de la Fédération Française Handisport
- Président du Comité Paralympique Français

Jean-Michel Brun :

- Membre du Bureau et Administrateur du CNOSF
- Président du collège des fédérations Olympiques du CNOSF
- Président de la commission juridique du CNOSF
- Président du Conseil interfédéral des Arts Martiaux et Sports de Combat du CNOSF
- Ancien Président de la Fédération Française de Lutte
- Chef de mission Jeux Olympiques d'été Athènes 2004

David Douillet :

- Administrateur du CNOSF
- Coprésident du groupement des athlètes de haut niveau
- Champion Olympique de Judo Atlanta 1996 et Sydney 2000
- Porte-drapeau de la délégation française aux Jeux Olympiques d'été Athènes 2004

Tony Estanguet :

- Porte-drapeau de la délégation française aux Jeux Olympiques d'été Pékin 2008
- Champion Olympique de canoë-kayak slalom Sydney 2000 et Athènes 2004

Pierre Galio :

- Responsable de la Cellule des Partenariats Promotionnels à l'ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie)
- Coordinateur des activités Sport & Développement Durable

André Leclercq :

- Membre du Bureau et Administrateur du CNOSF, Responsable de la mission Vie Associative
- Président de l'Académie Nationale Olympique Française (ANOF)
- Ancien Président de la Fédération Française de Volley-ball et Administrateur de la Fédération Internationale de Volley-ball

Denis Masegla :

- Membre du Bureau et Administrateur du CNOSF
- Responsable du département communication et marketing
- Ancien Président de la Fédération Française des Sociétés d'Aviron

Emmanuelle Obligis :

- Chef de Projet de la rénovation du Parc des Princes (1998-2002)
- Directrice des Infrastructures et Opérations au Comité de candidature JO Paris 2012
- Directrice adjointe Sports et Loisirs Sodearif

Georges Planchot :

- Membre du Bureau et Administrateur du CNOSF
- Responsable de la mission Animation Territoriale
- Président du Conseil National des CROS et des CDOS (CNCD)

Jacques Rey :

- Président de la Fédération Française de Gymnastique
- Administrateur et Vice-Président du CNOSF
- Responsable de la mission olympique et sport de haut niveau du CNOSF
- Chef de mission Jeux Olympiques d'été Pékin 2008



Etienne Thobois :

- Membre de la Commission d'Évaluation du CIO pour les Jeux Olympiques de 2016
- Membre des groupes de travail CIO pour 'Acceptation des candidatures pour les Jeux Olympiques de 2016' et pour 'Acceptation des candidatures pour les Jeux Olympiques de la Jeunesse de 2010 & 2012'
- Directeur général du Comité d'Organisation Coupe du Monde de Rugby France 2007
- Directeur de la Planification et des Sports du Comité de candidature JO Paris 2012
- Sélection olympique Badminton, Jeux Olympiques d'été Atlanta 1996

Nathalie Zimmermann :

- Conseil en stratégie marketing et revenus commerciaux incluant :
 - Championnats du Monde d'Athlétisme IAAF Paris 2003
 - Championnats d'Europe d'Athlétisme 2006
 - Candidature JO Paris 2012 (Club des Entreprises et rédaction Thème Marketing du dossier)
 - Coupe du Monde de Rugby France 2007
 - Fédérations françaises et internationales incluant FFT, FFN, European Athletics ...
- Chef de Département Marketing et Sponsoring du Comité d'Organisation de la Coupe du Monde de Football 1998

Indépendance

La Commission d'Évaluation s'est assuré qu'aucune des personnes mentionnées ci-dessus n'était mandatée par l'une des villes pré-requérantes. Leurs études et rapports ont été réalisés et présentés en toute indépendance.

Réponses des villes pré-requérantes

Les quatre villes pré-requérantes ont répondu à la procédure et au questionnaire du CNOSF dans le délai fixé par le CNOSF (21 janvier 2009).

Tous les membres de la Commission d'Évaluation ont reçu l'ensemble des dossiers et éléments complémentaires fournis par chacune des villes pré-requérantes.

La Commission d'Évaluation a basé son analyse sur les données techniques et factuelles fournies par les villes pré-requérantes, sur les rapports présentés par des experts externes et sur la propre expérience de ces derniers. D'autre part, une série de questions complémentaires a été adressée à chaque ville suite à une première analyse des dossiers ; les réponses ont été prises en compte dans l'évaluation.

Réunion de la Commission d'Évaluation

La Commission d'Évaluation s'est réunie à Paris du 3 au 5 mars 2009.

Après avoir assisté aux présentations des experts et pris connaissance des documents et études complémentaires, la Commission d'Évaluation a procédé à l'évaluation des villes pré-requérantes sur la base de critères techniques qui ont été établis en référence au 'Rapport d'acceptation des candidatures pour les Jeux Olympiques d'hiver de 2014' établi par la commission exécutive du CIO. Des coefficients de pondération, qui varient de 1 à 5 (5 étant le plus élevé), ont été attribués par la Commission d'Évaluation à chaque critère comme suit :

	Pondération
I. Soutien politique, place du mouvement sportif dans un Comité de Candidature et opinion publique	2
II. Infrastructure générale	5
III. Sites sportifs et expérience	4
IV. Village(s) olympique(s)	3
V. Environnement : conditions et impact	3
VI. Hébergement	5
VII. Gestion du Système de Transport	3
VIII. Finances	2
IX. Jeux Paralympiques	2
X. Développement du Sport et Héritage sportif	5
XI. Concept général	5

A noter : la procédure engagée par le CNOSF a été élaborée sur la base des grands principes définis par le CIO pour toute candidature, et renforcée pour répondre aux priorités énoncées par le CNOSF.

De ce fait, la procédure de sélection nationale et les critères d'évaluation ont été ajustés sur 3 points :

- la non-prise en compte du thème Sûreté et Sécurité ; celui-ci découle d'une situation nationale
- l'intégration d'un thème : « Jeux Paralympiques »
- l'intégration d'un thème : « Développement du Sport et Héritage sportif ».

Il se trouve que si, certes les critères techniques du CIO sont essentiels, ils ne sont pas suffisants. En effet, à aucun moment n'est abordé la stratégie gagnante pour la France en fonction de ces concurrents internationaux déjà connus ou à venir, en fonction des évolutions de la société, des choix prévisibles du CIO en 2011, de l'image de la France, du message qu'elle entend faire connaître au travers de sa candidature. Le pari de Pelvoux Écrins, c'est qu'à l'horizon 2011, le CIO aura forcément revu ses critères pour s'adapter au monde d'aujourd'hui. On comprend vos réserves sur ce point mais c'est la dessus que doit se former le jugement global d'aujourd'hui. Toutefois nous allons répondre point par point aux critères retenus puisque après corrections ils nous permettent une notation favorable.

Il convient donc sur l'appréhension globale de l'analyse de prendre en compte les chances de victoire de la France et de ne pas se limiter aux seuls critères techniques

Les coefficients de pondération sont déterminés en fonction de trois facteurs :

- 1/ ils reflètent l'importance du critère dans l'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver,
- 2/ ils reflètent l'aptitude à atteindre le niveau requis pour préparer les Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver sur une période de sept ans, et
- 3/ ils reflètent la priorité des enjeux définie par le CNOSF.

Conformément à ce qui précède, la Commission d'Evaluation a eu pour tâche d'évaluer les conditions actuelles dans chaque ville pré-requérante et de déterminer l'aptitude de chacune à organiser des Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver 2018 réusis compte tenu du temps et des moyens disponibles.

Sondage d'opinion commandité par le CNOSF

Le CNOSF a fait réaliser un sondage auprès de la population française afin de mesurer la perception d'une candidature française à l'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver 2018.

Cette enquête a été réalisée par l'Institut TNS-SOFRES¹ les 17 et 18 février 2009 auprès d'un échantillon national représentatif de 1 000 personnes.

Les résultats permettent de constater une connaissance déjà affirmée, une forte adhésion ainsi que des attentes marquées de la population française vis-à-vis des Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver 2018.

Ainsi, 61% de la population sait que la France envisage de se porter candidate à l'organisation des Jeux.

La candidature bénéficie d'un soutien populaire favorable à 69%, le pourcentage d'opposants n'est que de 7%.

81% des sondés pensent qu'une telle organisation aurait pour la France des retombées positives. Celles-ci sont plus particulièrement estimées à :

- 91% pour la pratique sportive,
- 90% pour l'image de la France,
- 80% pour l'emploi,
- 73% pour la croissance économique,
- 52% pour l'environnement et le développement durable.

Enfin, 55% de la population se déclare intéressée par les Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver.

Ces résultats démontrent un fort attachement du public à une candidature française à l'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver 2018.

Méthode de notation

La Commission d'Evaluation du CNOSF a établi un certain nombre d'étapes pour l'évaluation des villes pré-requérantes :

1/ une liste de **critères** et **sous-critères** propres à déterminer le potentiel d'une ville à accueillir les Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver de 2018. Cette liste a été établie sur la base des critères et sous-critères retenus par le CIO pour l'évaluation des villes requérantes aux Jeux Olympiques d'hiver de 2014.

2/ un **coefficient de pondération** à chacun des critères, ceux-ci n'ayant pas la même importance, et allant de 1 à 5. Les sous-critères font eux l'objet d'une sous-pondération valorisée en pourcentage.

3/ la **valeur de référence** du CNOSF (= note minimum indiquant la capacité d'une ville à organiser les Jeux pour chaque thème) sur une échelle de 1 à 10. La Commission d'Evaluation a fixé cette valeur de référence au même niveau que le standard référent du CIO = **6**.

4/ une notation de chaque ville pré-requérante pour chaque critère.

Chaque critère et sous-critère fait l'objet d'une valorisation allant de 0 à 10 ; cette **note** est presque toujours caractérisée par un **nombre "flou"**, c'est-à-dire indiquée sous forme d'une fourchette, comprenant une note minimum et une note maximum.

¹ Sondage effectué pour le CNOSF les 17 et 18 février 2009 auprès d'un échantillon national de 1 000 personnes représentatif de l'ensemble de la population âgée de 18 ans et plus, interrogées en face-à-face à leur domicile par le réseau des enquêteurs de TNS Sofres, selon la méthode des quotas (sexe, âge, profession du chef de ménage, PCS) et stratification par région et catégorie d'agglomération.

Plus la note du critère est incertaine, plus l'écart entre la note minimum et la note maximum est grand. Par exemple, le concept 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, la Commission d'Évaluation était totalement convaincue 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.

Pour certains critères et/ou sous-critères, la probabilité qu'un projet soit réalisé compte tenu des questions financières, politiques, temporelles, géographiques, ..., est prise en compte et le risque valorisé par un **indice de faisabilité**. Ce coefficient, allant de 0,1 à 1, s'applique alors aux notes et/ou aux fourchettes de notes.

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

Evaluation

Résultats

L'évaluation de chacune des quatre villes pré-requérantes 2018 par la Commission d'Évaluation en fonction des critères et sous-critères techniques établis figure ci-après.

Les résultats se présentent sous une forme textuelle et graphique. Les textes comprennent une brève introduction exposant de quelle façon la Commission d'Évaluation a traité chaque critère, ainsi qu'une explication du mode et des raisons de l'attribution des notes aux quatre villes.

Dans chaque thème, les villes pré-requérantes sont citées dans l'ordre du tirage au sort effectué en novembre 2008 par le CNOSF.

Les graphiques indiquent pour chaque critère la position de chaque ville pré-requérante. 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".

Résultat final

Le résultat final donne lieu à trois interprétations fondamentales :

- La totalité de la barre de performance est située au-delà de la valeur de référence du CNOSF. Une telle ville est proposée par la Commission d'Évaluation sans risque majeur comme possible requérante à l'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver en 2018.
- La totalité de la barre de performance est située en-deçà de la valeur de référence du CNOSF. La Commission d'Évaluation estime dans ce cas que la ville en question n'est pas capable d'accueillir les Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver en 2018.
- Une partie de la barre de performance se situe au-delà de la valeur de référence du CNOSF tandis que l'autre partie se situe en-deçà. Il existe des risques identifiés quant à la capacité de la ville à organiser les Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver en 2018.

I. Soutien du gouvernement, place du mouvement sportif dans un Comité de Candidature et opinion publique

Pondération = 2

Introduction

Sous ce thème, les villes étaient tenues de fournir des éléments d'appréciation relatifs au soutien des autorités locales concernées (Région / Département / Agglomération / Ville Hôte / Collectivités locales) et du mouvement sportif local à leur candidature ; ainsi que des lettres de soutien de ceux-ci.

Dans le cadre de l'examen du soutien apporté aux quatre villes pré-requérantes par les institutions politiques territoriales et locales, il s'avère que celui-ci est effectif pour les quatre villes concernant le niveau régional et départemental, ainsi que, le cas échéant, le niveau des communautés urbaines et d'agglomération.

Pour ce qui est des collectivités locales concernées par les sites de compétition, aucune observation n'est à formuler pour les villes d'Annecy et de Pelvoux Ecrins ; concernant Nice et Grenoble, la première doit produire une lettre de soutien pour un site de compétition, et la seconde doit compléter divers soutiens afférents à des sites de compétition.

Au plan du soutien émanant des instances sportives locales, les quatre villes pré-requérantes se prévalent d'un soutien total et aucun élément d'appréciation porté à la connaissance du CNOSF ne vient contredire ce point. De surcroît, les Fédérations Françaises de Hockey sur Glace, de Ski et des Sports de Glace ont validé, sous la forme d'une attestation de conformité, les dossiers techniques présentés par les quatre villes pré-requérantes, et ont complété leur agrément d'une appréciation caractérisée des dossiers en termes de « Développement du Sport et d'Héritage sportif ».

En outre, les villes pré-requérantes étaient tenues de fournir des informations concernant la structuration, la composition et le niveau de participation prévu des institutions, organisations et/ou organismes publics et/ou privés qui seraient représentés dans le Comité de Candidature durant la phase de candidature.

La Commission d'Évaluation du CNOSF, conformément au choix du mouvement sportif, valorise ce critère d'appréciation afin de permettre au CNOSF de trouver sa juste place dans une logique de candidature. Ainsi l'examen des exposés relatifs à la gouvernance envisagée pour chacun des potentiels et futurs Comités de Candidature a porté sur la place proposée par chacune des quatre villes pré-requérantes au mouvement sportif français.

S'agissant de l'opinion du public, la Commission d'Évaluation a utilisé les résultats des sondages fournis par chaque ville pré-requérante.

La notation a été établie sur la base de la valorisation des résultats de ces sondages.

A noter : seul Grenoble n'a pas fourni de sondage actualisé en phase pré-requérante (octobre 2008 – janvier 2009).

La Commission d'Évaluation a noté les villes sur la base des sous-critères et pourcentages de pondération suivants :

- 1/ Soutien et engagement politique : **60%**
- 2/ Place proposée au mouvement sportif dans un Comité de Candidature : **20%**
- 3/ Opinion publique : **20%**

Remarque : Malgré ces deux réserves, Nous notons que cette candidature obtient une note de 6/8 en soutien et de 7,2 en opinion publique, sans sondage alors que Pelvoux avec 81% d'opinion locale et nationale favorable obtient 0.9 point de plus seulement.

Grenoble

Soutien et engagement politique		Place du mouvement sportif	Opinion publique
Mini	Maxi		
6	8	7	7,2

Pelvoux Ecrins

Soutien et engagement politique		Place du mouvement sportif	Opinion publique
Mini	Maxi		
8	9	6	8,1

Annecy

Soutien et engagement politique		Place du mouvement sportif	Opinion publique
Mini	Maxi		
8	9	9	8,1

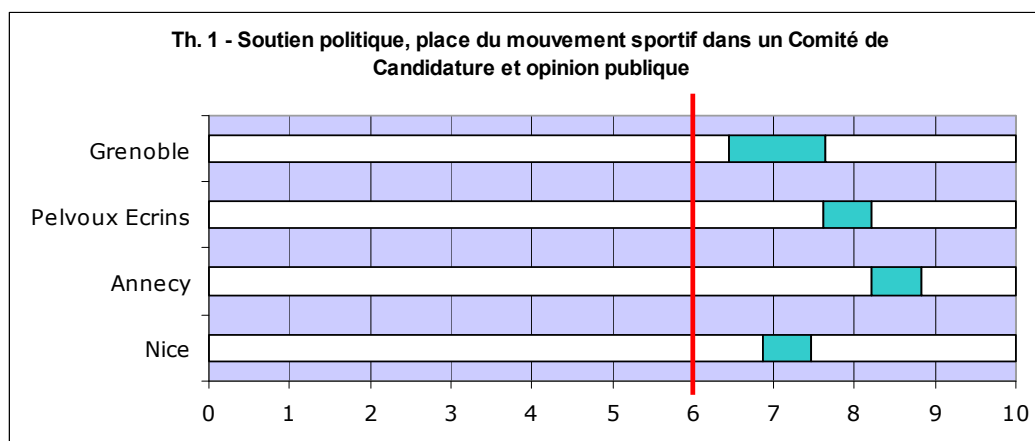
Nice

Soutien et engagement politique		Place du mouvement sportif	Opinion publique
Mini	Maxi		
7	8	6	7,3

Tableau récapitulatif

Le tableau ci-après indique les notes attribuées à chaque ville pré-requérante pour le critère "Soutien du gouvernement, place du mouvement sportif dans un Comité de Candidature et opinion publique" :

Ville	Note minimum	Note maximum
Grenoble	6,44	7,64
Pelvoux Ecrins	7,62	8,22
Annecy	8,22	8,82
Nice	6,86	7,46



Soutenu par les 880 000 licenciés du CROS Provence Alpes et de 4 CDOS, (ce qui en fait la première candidature sportive) nous avons bien sûr prévu une large place pour le mouvement sportif en lui laissant même toute l'initiative (p. 17 de notre dossier) et en se plaçant derrière lui pour définir la gouvernance du futur comité de candidature.

En conséquence, il convient d'appliquer sur ce critère une note au moins équivalente à celle d'Annecy soit 9

II. Infrastructure générale

Pondération = 5

Introduction

Les Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver constituent la plus grande manifestation sportive d'hiver du monde, avec sept Fédérations Internationales organisant simultanément l'équivalent de 15 championnats du monde sur de multiples sites pendant 16 jours.

Les exigences en matière de transport pour les 80 000 personnes accréditées et, souvent, plus de 100 000 spectateurs les jours de grande affluence, font peser une pression considérable sur n'importe quel système de transport régional.

En général, les sites sont répartis entre :

- la Ville Hôte, qui comprend habituellement les sites pour les sports de glace ainsi que les sites autres que de compétition comme le stade pour les cérémonies d'ouverture et de clôture, le Centre Principal de Presse (CPP) et le Centre International de Radio et Télévision (CIRTV) ;
- les zones de montagne (sites extérieurs) pour les sports de neige.

Le «général» et «l'habituel» prévalent donc mais pourtant il ne s'agit en aucun cas d'un critère du CIO. A Lillehammer par exemple, nous étions sur un concept très différent. Pourquoi les zones de montagne sont-elles à priori des «sites extérieurs» ? Dès l'introduction, nous constatons que l'analyse est faussée par un principe préconçu.

Par conséquent, la Commission d'Évaluation a pris en considération l'infrastructure de transport à l'intérieur et autour de la Ville Hôte ainsi que dans les zones de montagne, et celle reliant les zones de montagne à la Ville Hôte.

Des infrastructures routières et de transport public de haute capacité sont nécessaires pour gérer le volume de trafic olympique qui vient s'ajouter à la circulation habituelle dans la région. Le développement des infrastructures de transport étant un processus long et nécessitant de très lourds investissements, une analyse des systèmes existants et prévus en matière de transport et de leur efficacité a été menée pour chaque ville pré-requérante.

Aux fins de la présente évaluation, on entend par infrastructure générale, le transport terrestre existant et prévu, l'aéroport ainsi que le Centre International de Radio et Télévision et le Centre Principal de Presse (CIRTV/CPP).

Sur la base de leur importance respective pour les Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver, les sous-critères et pourcentages de pondération suivants ont été posés :

- 1/ Infrastructure de transport : **85%**
- 2/ Aéroport : **10%**
- 3/ CIRTV / CPP : **5%**

Infrastructure de transport

Pour l'infrastructure de transport, deux sous-critères principaux ont été distingués, en utilisant les pourcentages de sous-pondération suivants :

- l'infrastructure de transport à l'intérieur et autour de la Ville Hôte ainsi que dans les zones de montagne: **50%**
- l'infrastructure de transport reliant les zones de montagne à la Ville Hôte : **50%**

Comment ces critères peuvent-ils s'appliquer à Pelvoux Écrins où la ville hôte n'est pas une agglomération et il s'agit d'un projet dans une même zone de montagne dans un rayon de 30 km ?

Un coefficient de faisabilité a été affecté aux sous-critères qui concernent la situation en 2018. Ce coefficient reflète la capacité technique et financière potentielle de la Ville / de la Région de terminer, d'ici à 2018, la totalité des infrastructures de transport et de soutien prévu.

Aéroport

L'aéroport d'accueil principal est jugé en fonction de sa capacité à gérer le trafic olympique en période de pointe en 2018. Il a été tenu compte des liaisons autoroutières et ferroviaires entre l'aéroport et la Ville Hôte.

CIRTV/CPP

Les éléments suivants ont été pris en considération dans l'évaluation de ce ou ces sites principaux n'accueillant pas de compétition :

- emplacement par rapport aux hébergements des médias et aux sites de compétition
- héritage post-olympique

En ce qui concerne les Télécommunications, tout comme la Procédure d'acceptation des candidatures du CIO, la procédure de sélection nationale d'une ville requérante pour les Jeux Olympiques et Paralympiques de 2018 ne

GRENOBLE

Infrastructure de transport

L'ossature autoroutière desservant l'agglomération de Grenoble est diversifiée et multiple.

Sur le plan ferroviaire, Grenoble est desservi de façon dense par le TGV depuis Paris. A terme, cette liaison sera améliorée dans le cadre de la réalisation de la ligne Lyon-Turin.

Afin de poursuivre le développement de son système de transport routier, ferroviaire général et ferroviaire urbain (notamment le développement du système de tramway), Grenoble a un programme d'investissement de 2 milliards d'€ et un complément de 100 millions d'€ spécifiquement dédié à des projets spécifiques aux Jeux.

Les investissements les plus marquants pour favoriser l'accessibilité aux pôles de compétitions olympiques sont:

- mise à 2x2 voies de la RN 85/RD 1091 Grenoble- Bourg d'Oisans
- création de deux liaisons par câble pour Chamrousse et l'Alpe d'Huez
- création d'une gare provisoire TGV à Jarrie pour rapprocher le train des stations de montagne

Travaux envisagés, prévus = 0.9 de faisabilité

Notons que sur ces points (lourds travaux dans un site de montagne non démarrés et nécessitant des expropriations, cette candidature obtient une faisabilité max à 0.9 La commission s'est elle appuyée sur des documents de programmation budgétaire pour la construction de ces équipements?

Compte tenu des améliorations de l'infrastructure transport et de l'agglomération ces 20 dernières années, et des importants projets d'amélioration des transports routiers et ferroviaires engagés pour la période 2009-2018, la région de Grenoble peut mettre à contribution un excellent dispositif multimodal de transport pour une candidature aux Jeux Olympiques et Paralympiques de 2018.

Aéroport

Lyon Saint Exupéry, 3^{ème} aéroport français, est un équipement aéroportuaire international performant de capacité suffisante pour une très grande manifestation de la taille des Jeux Olympiques d'hiver. De 90 km, la liaison autoroutière jusqu'à Grenoble est doublée par une desserte ferroviaire TGV actuellement de 1 heure, envisagée à 40 minutes lors de la mise en service de la ligne Lyon-Turin.

CIRTV/ CPP

Le CIRTV/ CPP est localisé à Grenoble, dans le Pôle Sud, à proximité immédiate des épreuves de Curling et de Hockey. Il sera réalisé dans le parc des expositions existant 'ALPEXPO' d'une superficie de 49 000 m2. Le concept intègre également un village des médias à proximité.

30km d'Ecart = 4 points

Réseaux existants
Travaux en cours,
inscrit au Plan de
relance de l'Etat,
études tunnel
inscrites au contrat
de plan Etat/
région
=0.8 de faisabilité

PELVOUX ECRINS

Infrastructure de transport

La route nationale 94 est la colonne vertébrale de la région depuis le lac de Serre Ponçon, par Embrun, Mont-Dauphin, Briançon et Montgenèvre. Route à deux voies, elle est reliée à toutes les routes de montagne des vallées latérales. Cette voie est doublée par la voie ferrée Marseille-Briançon, en voie unique sur 315 km entre Vitrolles et Briançon.

La région de la candidature de Pelvoux Ecrins ne dispose pas d'infrastructures autoroutières.

Faux : A 32 et A 43 (Turin/paris via le tunnel de Fréjus) sont situés sur le territoire !

Les seuls investissements en transport annoncés portent sur la modernisation de la voie ferrée unique non électrifiée entre Vitrolles et Briançon. En outre, il est prévu le percement d'un tunnel ferroviaire électrifié à voie unique de 20km entre Briançon et Oulx en Italie, pour un montant de 1,5 milliard d'€.

Les travaux d'un montant de 167 M€ d'Euros ne sont pas « annoncés », ils sont en cours et bénéficient de 16 % du plan de relance national ferroviaire. Ils mettront Briançon à 2h30 de Marseille. Et à 20 mn de la gare T.G.V. d'Oulx.

Précisions utiles : Aéroport International de Marseille et aéroport International de Turin . Gare TGV d'Oulx sur le territoire Olympique à 3h50 de Paris.

L'équipement en infrastructures routières et ferroviaires de la région, même si un tunnel Briançon-Oulx devait être réalisé, aurait probablement de grandes difficultés à faire face aux besoins de transport et aux sollicitations de trafic de Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver.

SUR QUELLE BASE EST FONDÉE CETTE AFFIRMATION ?

Aéroport

L'aéroport principal des Jeux retenu par Pelvoux Ecrins, est l'aéroport de Marseille Provence à 260km et à plus de 3h de route. L'aéroport de Turin-Caselle, à 120 km de Briançon, est l'aéroport secondaire proposé. Un autre accès international et national plus proche du territoire olympique est la gare d'Oulx sur la ligne Paris-Lyon-Turin-Milan, via le col du Montgenèvre. La Commission d'Evaluation soulève le problème de desserte des aéroports et des distances vers le centre des Jeux et les sites de compétitions.

L'étude réalisée par Véolia en annexe de notre dossier complémentaire précise que la dorsale Durancienne, une fois les travaux en cours achevés aura une capacité ferroviaire de 13200 pers/heure . La RN 94 (données DDE) a une capacité de 1 500 veh/heure soit environ 3 750 pers/heure (2,5 p/veh) soit une capacité totale sur cet axe de 16 950 p/h.

Une autoroute à 4 voies (données DDE) et a fortiori une 2x2 voies, comme prévue comme dans un autre dossier avoisine une capacité de 2 300 v/h soit 5 750 p/heure soit près de 10 000 pers/h en moins que sur notre dossier !!!

Il est prévu par ailleurs que les spectateurs transiteront uniquement par le train des neiges, laissant ainsi une circulation dégagée sur la RN94

Il en est exactement le centre géographique retenu comme centre des Jeux à une moyenne de 34km par la route de l'ensemble des sites et environ 30mn ; IL EST JUSTEMENT LE CENTRE LE PLUS CENTRAL DE TOUS LES DOSSIERS. Son «écart» de la voie principale est de 2900 mètres exactement ! soit 4 minutes ...moins qu'il n'en faut pour circuler dans une agglomération!

CIRTV/ CPP

Le CIRTV et le CPP sont prévus sur deux sites distincts, éloignés de 12km.

Le CPP sera implanté au cœur de la Place Forte de Mont Dauphin construite par Vauban et classée au patrimoine mondial de l'UNESCO. Le site de Mont Dauphin est isolé des autres sites olympiques, à l'écart de la voie principale qui structure le concept.

La réalisation des aménagements nécessaires sur ce site classé représenterait probablement un grand challenge pour l'organisateur.

Le CIRTV sera implanté à la Roche de Rame sur un site relativement central dans le concept, à quelques minutes de l'Argentière la Bessée. Le site est une ancienne zone industrielle : 40 000 m2 seront construits dont 20 000 m2 en constructions définitives.

A 10mn de distance, l'un est isolé, l'autre central !

Prévu ou voté ? ces travaux ne sont inscrits dans aucun contrat de plan

ANNECY

Infrastructure de transport

L'ossature de transport de la Haute-Savoie est de haute qualité, tout particulièrement au plan autoroutier à la fois sur l'axe Nord-Sud (Genève-Grenoble-Valence) et Ouest-Est (Lyon et Bourg-en-Bresse-Genève-Annemasse-Chamonix-tunnel du Mont Blanc-Italie). La Roche sur Foron assure la connexion de ces deux axes, colonne vertébrale du dispositif olympique proposé.

La poursuite de l'équipement routier de la région concernée, notamment de l'amélioration des routes de montagne, est chiffrée à près de 380 millions d'€ pour la période 2008-2017.

Aussi bien Annecy que la vallée de Chamonix sont desservis par le rail, notamment par le TGV, susceptible d'être renforcé en cas de grande manifestation.

Un ensemble d'investissements ferroviaires majeurs est prévu pour une enveloppe de 816 millions d'€.

En outre, un projet de liaison par câble est prévu entre la Plaine du Mont Blanc et Flaine pour un montant de 32 millions d'€.

Le projet de Pelvoux prévoit également une liaison par Câble entre Pelvoux et la gare de l'Argentière associant un partenaire privé

Compte tenu des importants projets routiers et ferroviaires d'amélioration engagés pour la période 2009-2018 et sous réserve de problèmes sectoriels de capacité routière en montagne et de gestion des trafics de pointe, la région d'Annecy-Mont Blanc peut mettre à contribution un dispositif multimodal de transport généralement à la hauteur des besoins olympiques.

Le ratio d'investissement 2/3 ferroviaire et 1/3 routier semble pertinent dans une logique de rééquilibrage modal, permettant de délester les infrastructures routières et de répondre aux exigences du développement durable du territoire.

Aéroport

Genève-Cointrin, aéroport hôte des Jeux, est un équipement aéroportuaire international performant et de capacité suffisante pour une très grande manifestation de la taille des Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver. Le nouveau maillon autoroutier A41 place Annecy à moins de 40Km - 30 minutes - de cet aéroport, par ailleurs très bien relié aux autres sites olympiques proposés, notamment en vallée de Chamonix. Des aéroports secondaires sont également prévus : Lyon Saint Exupéry, Chambéry-Savoie et Annecy-Meythet.

Et à 62 km de Chamonix

CIRTV/ CPP

Le CIRTV/ CPP est localisé à la Roche-sur-Foron, à 30 Km - 25 minutes - d'Annecy et à 40Km - 30 minutes - de la Plaine du Mont-Blanc, à proximité de l'autoroute. Il est prévu un parc des expositions existant (Roch Expo) qui sera étendu de constructions permanentes et temporaires.

Eloignée des sites de compétition, de la ville centre et des hébergements, cette proposition semble peu attractive pour les médias.

NICE

Sur ce point Annecy obtient quand même 5/6 alors que Pelvoux est à 3/5

Infrastructure de transport

L'autoroute A8 ainsi que la ligne de chemin de fer littorale garantissent l'accessibilité terrestre à l'ensemble du territoire métropolitain et à l'Italie voisine.

D'importants investissements (1,8 milliard d'€) sans compter l'extension en nouvelle ligne TGV jusqu'à Nice (7 milliards d'€) sont prévus tant au niveau régional que local pour améliorer la performance du système des transports routiers, ferroviaires lourds et tramways. Le pôle multimodal de Saint Augustin par exemple permettra de mettre en valeur la Plaine du Var en créant une avant-gare Nice TGV et une connexion avec l'aéroport. Une nouvelle ligne de tramway est également prévue entre Nice-Centre et la Plaine du Var. En ce qui concerne les liaisons entre la ville de Nice et les sites de montagne, il existe une route partiellement à 2x2 voies (RD 6202 et RD 6202 bis), qui est le tronc commun sur 25 km pour tous les sites de compétition de Neige. A partir de la Mescla, la route départementale 2205 assure un second tronc commun sur 40km pour les sites d'Isola 2000 et d'Auron, puis une route unique dessert chacun des sites.

Si l'infrastructure de transport littoral est particulièrement robuste et va s'affirmer encore plus d'ici à 2018, les liaisons côte-montagne, y compris la voie ferrée à sens unique, qui traversent des gorges magnifiques, sont globalement de faible capacité. Bien que des améliorations soient envisagées, l'accessibilité générale des sites de montagne semble globalement insuffisante pour accueillir un événement comme les Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver, et toutes ses populations.

Aéroport

Nice Côte d'Azur, aéroport hôte des Jeux, est un équipement aéroportuaire international performant de capacité suffisante pour une très grande manifestation de la taille des Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver.

Aéroport très sollicité par les activités touristiques estivales, ses réserves de capacité sont amples pour le trafic hivernal.

A 10km de Nice centre-ville et seulement 2km du stade olympique, l'accessibilité aérienne de Nice est optimale.

A 1 heure des sites de compétition neige il obtient 7/8

CIRTV/ CPP

Le CIRTV/ CPP est prévu dans la Plaine du Var, sur un espace de 15 hectares.

Le terrain est notamment situé à proximité du Village Olympique et du stade olympique et à 10 minutes du centre-ville.

Il est prévu également la construction de 2 000 chambres pour les médias sur le site.

Le CIRTV/ CPP sera transformé en Palais des Expositions qui accueillera un Centre des Congrès International.

Grenoble

Infrastructure de Transport						Aéroport		CIRTV / CPP	
VILLE			LIAISONS			Mini	Maxi	Mini	Maxi
Mini	Maxi	Faisabilité	Mini	Maxi	Faisabilité				
8	9	1	7	8	0,9	8	9	7	8

Pelvoux Ecrins

Infrastructure de Transport						Aéroport		CIRTV / CPP	
VILLE			LIAISONS			Mini	Maxi	Mini	Maxi
Mini	Maxi	Faisabilité	Mini	Maxi	Faisabilité				
3	4	0,8	3	4	0,8	4	5	3	5

Ce critère est sans objet pour Pelvoux. (Pas de traversée d'agglomération) . Il devrait être noté au maximum

Pour le CPP, notons que le critère annoncé s'appuie sur l'emplacement et l'héritage. : Il s'agit d'un patrimoine Unesco dont les Jeux permettront la rénovation il est à 30mn de trajet moyen de tous les sites. Comment cette note , la + basse des 4 se justifie t'elle ?

Annecy

Infrastructure de Transport						Aéroport		CIRTV / CPP	
VILLE			LIAISONS			Mini	Maxi	Mini	Maxi
Mini	Maxi	Faisabilité	Mini	Maxi	Faisabilité				
7	8	1	7	8	0,9	7	8	5	6

Nice

Infrastructure de Transport						Aéroport		CIRTV / CPP	
VILLE			LIAISONS			Mini	Maxi	Mini	Maxi
Mini	Maxi	Faisabilité	Mini	Maxi	Faisabilité				
8	9	1	3	4	0,5	9	10	7	8

En résumé, Pelvoux Ecrins qui propose deux aéroports Internationaux dont un, (relié par 1 autoroute existante à la zone) à 1h30 du village Olympique et du logement CIO, contre 1h pour Grenoble obtient 4/5 alors que Grenoble est à 8/9

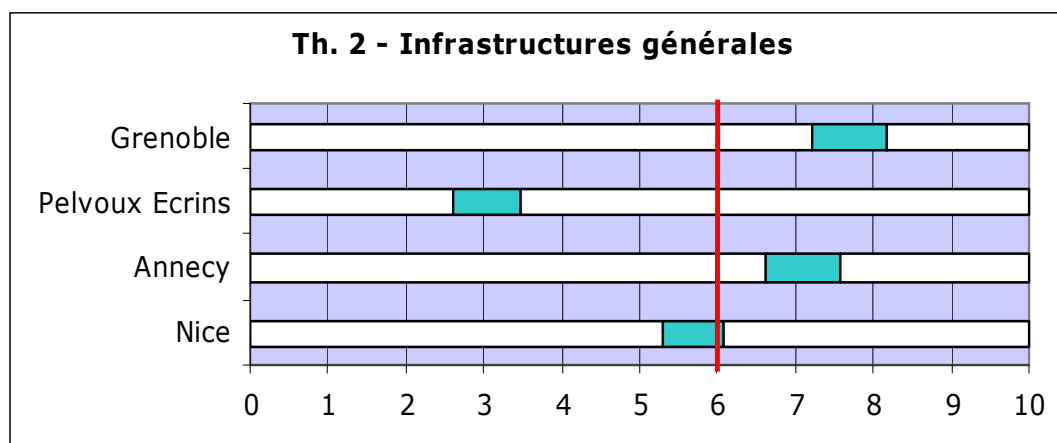
+ Une gare TGV olympique existante (dans le périmètre) à 30 mn du village Olympique et du logement CIO
 + Une dorsale train + route existante dont les travaux sont actuellement en cours d'une capacité de 16 950 p/h (bien plus qu'une 2x2 voies) alors que les autres dossiers se fondent sur des équipements prévus, obtient 3 /4 contre 7/8 et une faisabilité de 0.8 sur des équipements existants alors que les autres sont à 0.9 sur du prévu.

+ Tous les sites à 30 mn en moyenne d'un Centre de presse classé UNESCO, qui se situe au centre géographique du dispositif (alors que les autres candidatures sont toutes éloignées des sites de neige, obtient 3/5 contre 5/8 .

Tableau récapitulatif

Le tableau ci-après indique les notes attribuées à chaque ville pré-requérante pour le critère " Infrastructure générale" :

Ville	Note minimum	Note maximum
Grenoble	7,23	8,19
Pelvoux Ecrins	2,59	3,47
Annecy	6,60	7,56
Nice	5,29	6,08



Comme nous l'avons vu, les notations de Pelvoux, s'avèrent en grande partie erronées. L'exposé du texte dont nous notons qu'il fait apparaître des erreurs manifestes (ex. la gare d'Oulx au lieu de la gare TGV d'Oulx dans le territoire, aéroport au lieu de aéroport International, «à l'écart de la RN» c'est à dire isolé pour 2 900 m!), son imprécision notamment sur les capacités routières dont «les grandes difficultés» ne sont absolument pas étayées (nous venons au contraire de vous démontrer qu'il s'agit là d'un atout de notre projet)... n'a sans doute pas permis aux membres de la commission de se faire un jugement en adéquation avec la réalité du projet dans une région qui reçoit au mois de février chaque année 672 000 touristes sans aucun encombrement routier. En effet, l'application d'un coefficient de 0.8, sur des équipements existants, des travaux actuellement en cours ou dont les études sont officiellement inscrites au contrat de plan Etat /région démontre qu'il y a sûrement eu incompréhension en la matière. Nous sommes justement les seuls à n'avoir besoin d'aucun équipement supplémentaire y compris le tunnel sous le Montgenèvre qui constituerait sans doute un héritage formidable pour une liaison Europe du Nord / Europe du Sud, mais qui n'est absolument pas nécessaire dans notre dispositif de transport. Il améliorerait de 15 mn l'accès à Briançon...

La perception du train des neiges ne semble pas acquise non plus et pourtant, les chiffres que nous annonçons sont issus d'une étude sérieuse réalisée par Veolia Environnement en annexe de notre complément de dossier. Ils correspondent à ce qu'annonce Sotchi et ce qui s'est fait à Lillehammer (où l'aéroport International de desserte était celui d'OSLO 2h39/182 km). Nous avons également prévu 2 aérodromes de confort existants mais ceux-ci ne figurent pas, pas plus que le câble reliant La gare de l'Argentière la Bessée à Pelvoux.

Nous sommes en montagne. Il faut en accepter les contraintes (relatif éloignement de l'aéroport, mais 1h30 à 2 heures se qui n'est pas rédhibitoire)... et les avantages, (proximité de tous les sites, Glace, Neige, hébergement et villages sur un même espace)

Considérant que le critère ville ne s'applique pas, il convient d'y appliquer la note maximum. Considérant que nous sommes en droit, compte tenu des explications fournies ci-dessus, d'obtenir concernant les liaisons une note et une faisabilité équivalente à celle obtenue par Grenoble. Considérant que nous disposons de 2 aéroports internationaux et d'une gare TGV sur le territoire Considérant enfin que la note concernant le CPP doit à minima être équivalente à celle obtenue par Annecy, Il convient sur ce Chapitre, de revoir l'ensemble de la notation

III. Sites sportifs et expérience

Pondération = 4

Introduction

La Commission d'Évaluation a évalué le concept et les sites sportifs en tenant compte des sous-critères et pourcentages de pondération suivants :

A) Sites existants = **30%**

Utilisation et adéquation des sites existants, y compris des projets de rénovation / transformation des sites. Au vu de la dimension de certains projets de rénovation / transformations, ce sous-critère A) a été pondéré par un facteur de faisabilité en fonction de la probabilité que les projets de rénovation / transformation soient menés à bien en respectant les délais, les coûts et les critères de qualité imposés par les Jeux Olympiques et l'héritage post-olympique.

B) Sites prévus et supplémentaires = **30%**

Sites prévus – Nouveaux sites dont la construction est en cours ou prévue indépendamment de la candidature à l'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver.

Sites supplémentaires – Nouveaux sites dont la construction est nécessaire pour les Jeux Olympiques et Paralympiques expressément ou utilisation de sites temporaires lorsqu'aucune utilisation post-olympique n'est prévue.

Ce sous-critère B) a été pondéré par un facteur de faisabilité en fonction de la probabilité que le projet soit mené à bien en respectant les délais, les coûts et les critères de qualité imposés par les Jeux Olympiques et Paralympiques et l'héritage post-olympique.

C) Concept = **30%**

Concept sportif général avec une priorité donnée à la qualité de l'expérience pour les athlètes. L'utilisation du minimum de sites possible, le regroupement rationnel des sites à proximité du(des) Village(s) Olympique(s) ont été considérés comme importants.

D) Expérience = **10%**

La Commission d'Évaluation a évalué l'expérience de chaque ville pré-requérante en matière de manifestations sportives. L'évaluation a notamment porté sur l'expérience en matière de sports d'hiver, l'accent étant mis sur les manifestations internationales de sports olympiques d'hiver et les événements multi sports organisés au cours des dix dernières années.

La Commission d'Évaluation a constaté que la méthode de comptabilisation des sites différait d'une ville pré-requérante à une autre. Une même logique de comptabilisation a donc été définie et adoptée par la Commission au cours de son évaluation.

A noter que pour les épreuves de Bobsleigh, Luge et Skeleton, dans un souci de rationalisation et d'utilisation des sites existants, Annecy et Grenoble proposent d'utiliser le site de La Plagne. Dans la même logique, Pelvoux Ecrins utilisera le site de Cesana pour les épreuves de Bobsleigh, Luge, et Skeleton, et Pragelato pour celles de Saut à ski et Combiné nordique, tous deux théâtres des Jeux Olympiques et Paralympiques de Turin 2006.

GRENOBLE

Grenoble propose 16 sites (10 existants, 1 prévu, et 5 supplémentaires) avec un programme de construction pour un coût total de 252,1 millions d'€.

Le concept sportif est lisible et s'articule autour de trois pôles :

- le « cœur olympique » à Grenoble regroupant les activités de glace au sein de 5 sites

- le noyau Oisans qui regroupe 3 sites pour les épreuves de ski alpin et snowboard

- le noyau Vercors qui regroupe 4 sites pour les épreuves de ski nordique, biathlon et saut.

A 1h13 de Grenoble par la route en condition de trafic normal

43 mn

A noter l'utilisation du site de Chamrousse pour les épreuves de Ski acrobatique et Halfpipe (37 km du Village Olympique).

Il est à noter la concentration et la bonne accessibilité des sites.

Deux heures de route par jour pour les athlètes.

Grenoble propose de regrouper l'ensemble des épreuves de ski alpin sur le site des Deux Alpes, ce qui permettra la mutualisation des opérations, mais qui nécessitera d'étudier précisément les flux de populations et de transport pour garantir une bonne fluidité.

2x2 voies = environ 2 300 v / h 10 épreuves + de 15 000 spectateurs chacune. 2000 veh/h 10 épreuves + de 15 000 spectateurs

Grenoble dispose d'une bonne expérience, d'un savoir-faire et d'une expertise de qualité, éprouvés tant sur des événements nationaux que sur des compétitions internationales.

PELVOUX ECRINS

4 prévus, 1 supplémentaire

Pelvoux Ecrins propose 14 sites (9 existants, 5 prévus) avec un programme de construction pour un coût total de 129,8 millions d'€.

Le concept sportif s'articule sur une zone relativement compacte mais sans aucun regroupement (noyaux) des sites de compétitions, avec une opportunité transfrontalière pour les épreuves de Bobsleigh / Luge / Skeleton et de Saut à ski / Combiné Nordique (Cesana et Pragelato).

Il s'agit d'un dispositif en arête sur 25 Km + 2 sites satellites à 40 km

De la volonté de Pelvoux Ecrins de mettre en valeur des sites remarquables découle l'inconvénient de la dispersion des sites de compétition (les épreuves de ski alpin sont réparties par exemple sur 3 sites, dont Serre-Chevalier et les Orres distants de 67km).

La Commission d'Evaluation s'interroge sur la mise en œuvre des opérations dans une telle configuration et des coûts qu'elles pourraient engendrer.

Un important programme de construction attend Pelvoux Ecrins avec 5 sites prévus sur le territoire. La Commission d'Evaluation s'interroge sur la capacité de Pelvoux Ecrins à réaliser de tels programmes de rénovation et de construction nécessaires à l'accueil des Jeux Olympiques et Paralympiques.

Pelvoux Ecrins dispose d'une expérience dans l'organisation et l'accueil d'événements sportifs de niveau essentiellement national.

A la différence des autres dossiers, nous n'avons qu'un seul site supplémentaire à créer. (Il s'agit du stade de Biathlon de Freissinières, le seul des Alpes du Sud qui deviendra permanent). L'ensemble des autres sites sont des sites existants, (notamment la descente, le bob, le tremplin) ou déjà prévus que les Jeux aient lieu ou pas. Ce sont des investissements programmés par nos stations, qui rappelons le, investissent chaque année plusieurs dizaines de millions d'Euros. La seule station de Montgenèvre a investi 120M€ ces 10 dernières années... les 130 M€ prévus sur 7 ans dans notre projet correspondent à 18 M€ par an pour tout le territoire. Les patinoires qui constituent la majeure partie de ces investissements (Gymnase de Serre chevalier, Patinoires de Barcelonnette (curling) Embrun (patinage). Et bien sûr Briançon (hockey 1) sont des équipements non seulement programmés mais indispensables. Notons sur ce point que Pelvoux est situé en PACA, une des plus riches régions de France, dont nous avons obtenu le soutien (en annexe). Par ailleurs, nous notons que Grenoble et Annecy prévoient 5 sites supplémentaires. Sans en connaître le détail, nous supposons que certains se situent dans des communes stations de montagne de taille modeste

ANNECY

Annecy propose 13 sites (8 existants, 5 supplémentaires) avec un programme de construction pour un coût total de 231,5 millions d'€.

Le dossier de candidature précise que le concept sportif s'articule autour de deux pôles principaux (Annecy et Mont-Blanc) et vise à une utilisation maximum des sites existants.

De manière générale, les sites sont relativement éclatés. Le concept propose semble privilégier une logique de développement territorial.

A noter notamment l'éloignement de 55 km du site de Morzine (Ski alpin Dames) depuis le village annexe de la Plaine du Mont-Blanc.

La dispersion relative des sites est toutefois partiellement compensée par une bonne accessibilité.

Concernant les sites de Ski alpin (Chamonix Les Houches et Morzine), les zones relatives aux opérations logistiques devront faire l'objet d'études approfondies.

Annecy dispose d'une forte expérience et d'un savoir-faire éprouvé sur de nombreux événements d'envergure nationale et internationale.

Pour Annecy on qualifie cela d'une « logique de développement territorial » pour Pelvoux, on s'interroge ! Cela permet au contraire de répartir les flux et de gérer les risques de report pour une discipline qui comprend 10 épreuves en 15 jours ! et 18 000 spectateurs à chaque fois. Ceci étant le territoire dispose de 30 stations sur le territoire et de nombreuses pistes homologuées. Nous avons donc le choix

NICE

Nice propose 13 sites (10 existants, 2 prévus et 1 supplémentaire) avec un programme de construction pour un coût total de 371,6 millions d'€.

Le concept sportif est lisible et s'articule autour de 2 pôles éloignés. Un pôle Glace à Nice composé de 6 sites et un pôle Neige à plus de 72km répartis sur 3 stations (Beuil/Valberg pour les épreuves nordiques, Auron/St Etienne de Tinée pour le Ski alpin et Isola 2000 pour le Snowboard et le Freestyle). Les distances entre le Village Olympique et les trois sites principaux du pôle Neige s'étendent de 75 à 85 km.

Les sites proposés dans le pôle Glace à Nice offre des conditions idéales pour l'accueil de compétitions olympiques.

Cependant, pour répondre aux exigences olympiques, l'organisation logistique et opérationnelle de certains sites du pôle Neige pourrait représenter un challenge au vu des installations et des voies de dessertes existantes.

Le programme de construction prévoit notamment la construction de deux équipements majeurs : la piste de Bobsleigh / Skeleton / Luge à Saint-Etienne de Tinnée, et le nouveau grand stade de Nice qui accueillera les cérémonies, les épreuves de Patinage artistique et les finales de Hockey sur glace dans une configuration adaptée.

Nice fait preuve d'une expérience et d'un savoir-faire en matière d'organisation d'évènements sportifs nationaux et internationaux.

Grenoble

Sites existants			Sites prévus et supplémentaires			Concept / expérience pour les Athlètes		Expérience manifestations sportives intern.	
Mini	Maxi	Faisabilité	Mini	Maxi	Faisabilité	Mini	Maxi	Mini	Maxi
8	8	0,9	7	9	0,9	8	9	8	9

Pelvoux Ecrins

Sites existants			Sites prévus et supplémentaires			Concept / expérience pour les Athlètes		Expérience manifestations sportives intern.	
Mini	Maxi	Faisabilité	Mini	Maxi	Faisabilité	Mini	Maxi	Mini	Maxi
8	8	0,7	7	9	0,6	4	6	5	5

Annecy

Sites existants			Sites prévus et supplémentaires			Concept / expérience pour les Athlètes		Expérience manifestations sportives intern.	
Mini	Maxi	Faisabilité	Mini	Maxi	Faisabilité	Mini	Maxi	Mini	Maxi
8	8	0,9	7	9	0,9	6	8	9	9

Nice

Sites existants			Sites prévus et supplémentaires			Concept / expérience pour les Athlètes		Expérience manifestations sportives intern.	
Mini	Maxi	Faisabilité	Mini	Maxi	Faisabilité	Mini	Maxi	Mini	Maxi
7	7	0,7	8	9	0,7	4	6	7	8

Sites : Nous nous interrogeons sur les coefficients de 0.7 et de 0.6 appliqués sur les excellentes notes que nous obtenons sur ce chapitre et notons en particulier que Nice qui a à sa charge entre autre la création d'une piste de descente, d'une piste de bob et d'un tremplin obtienne une faisabilité de 0.7 quand nous sommes à 0.6 pour des équipements sans impact écologique majeur et de toute façon programmés et indispensables.

Compte tenu des remarques faites à la page précédente, nous souhaitons que ces coefficients soient revus à un niveau équivalent à ceux de Grenoble et d'Annecy

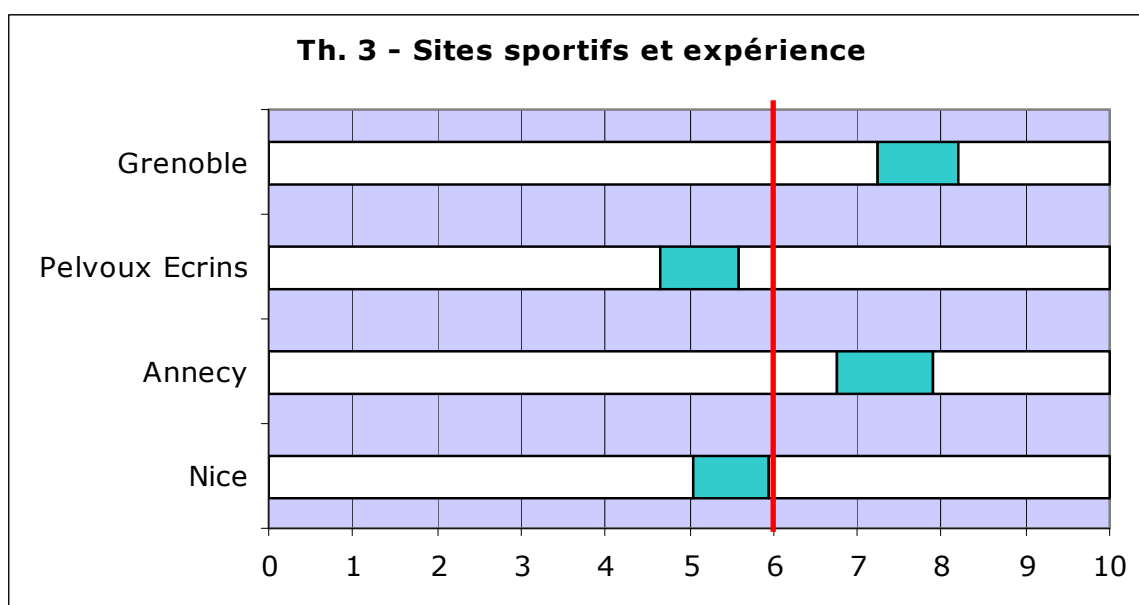
Concept pour les athlètes : nous souhaitons rappeler, en terme d'expérience pour les athlètes et de proximité, que le temps de trajet moyen entre chacun des 2 villages et l'ensemble des sites est de 22 mn, que le site le plus éloigné d'un village (en dehors du curling à 1 heure (où est d'ailleurs prévu un hébergement secondaire) est à 44 mn (saut), que 7 sites sur 14 sont accessibles en moins de 15 mn d'un village, que les cérémonies (médailles et ouverture) sont à 25 mn du village principal, que les épreuves de ski alpin, snowboard, ski de fond et hockey sur glace sont toutes situées à moins de 15 mn d'un des 2 villages... Malgré cela Pelvoux obtient sur ce point la même note que Nice dont les épreuves Alpine, nordique, bob, luge, saut... se situent à plus d'une heure du village (soit 2 heures de trajet par jour pour nos athlètes).

Dans le même temps et selon, semble t-il les mêmes critères, Grenoble dont les athlètes seront disséminés sur 3 villages et devront donc faire pour la plupart entre 1h30 et 2h de route (sans compter ceux présents à La Plagne qui devront faire près de 4 heures de route) pour rejoindre leur sites de compétition (Vercors) ou pour assister à la cérémonie des médailles et en revenir (Ski Alpin) obtient ...8/9

Tableau récapitulatif

Le tableau ci-après indique les notes attribuées à chaque ville pré-requérante pour le critère "Sites sportifs et expérience" :

Ville	Note minimum	Note maximum
Grenoble	7,25	8,19
Pelvoux Ecrins	4,64	5,6
Annecy	6,75	7,89
Nice	5,05	5,96



Alors que Pelvoux dispose d'une expérience indéniable en matière de sports d'hiver, alors que notre projet s'appuie sur 9 sites existants sur 14, pour la plupart homologués JO, alors que nous proposons 9/10° de ces sites dans un rayon de 30km, alors que nous disposons des équipements les plus lourds financièrement et les plus difficiles à réaliser techniquement que sont la piste de descente, la piste de bob et les tremplins de saut (le seul des 4 dossiers à le proposer), alors que comme l'ensemble des autres projets, nous prévoyons de construire des patinoires, qui chez nous, est-il utile de le rappeler, sont des équipements indispensables en terme de diversification touristique et de vie sportive (Hockey sur glace : 1^{er} spectacle payant tous sports confondus)

Alors que notre projet est noté entre 7 et 9 sur 10

Alors que nous proposons enfin un concept mettant les athlètes au coeur des Jeux sur seulement 2 villages et quelques 20 mn en moyenne de l'ensemble des sites de compétition et de cérémonies,

Par la « magie » des coefficients de faisabilité, nous obtenons la moins bonne notation sur ce chapitre, inférieure à celle de Nice.

Considérant cette argumentation, il convient que la commission évalue à nouveau les pondérations appliquées sur les sites existants et prévus qui ne peuvent raisonnablement être inférieures à celle appliquées sur Grenoble et Annecy. Par ailleurs, pour ce qui concerne le concept et l'expérience pour les athlètes il convient que cet aspect soit noté à minima sur la note accordée à Annecy

IV. Village(s) olympique(s)

Pondération = 3

Introduction

Selon le « Manuel Technique Village Olympique » du CIO, le Village Olympique doit être proposé à proximité directe des sites de compétition et offrir 4 500 lits.

Lorsque les sites de compétition sont situés à plus de 50 kilomètres ou 1 heure de route (dans des conditions normales de circulation), il est nécessaire de prévoir un Village Olympique annexe.

C'est d'ailleurs la raison pour laquelle Grenoble en propose 3

Lors de son évaluation du critère "Village(s) olympique(s)", la Commission d'Evaluation s'est appuyée sur les trois sous-critères et pourcentages de pondération suivants :

a) Emplacement : **50%**

- Distances entre le(s) village(s) olympique(s) et les sites de compétition.

b) Concept : **30%**

- Nombre de villages/logements
- Type d'hébergement
- Terrains disponibles
- Environnement
- Hébergement provisoire ou permanent
- Logements supplémentaires pour les athlètes

Un coefficient de faisabilité a été affecté au Concept en fonction de la probabilité de réalisation des projets tels que proposés par les villes pré-requérantes.

c) Héritage : **20%**

- Utilisation post-olympique
- Financement du(des) village(s) olympique(s)

GRENOBLE

Chamrousse : 47 km/50 mn

Grenoble propose 3 villages : un village principal à Grenoble (3 500 lits) pour les sites du Pôle Glace et de Chamrousse (Half pipe et Ski acrobatique), un village annexe à Bourg d'Oisans (850 lits) pour desservir les stations des 2 Alpes (Ski alpin Hommes et Dames) et de l'Alpe d'Huez (Snowboard) ; et un autre village annexe à Autrans (1 200 lits) pour desservir les sites d'Autrans (Saut à ski, Biathlon, Combiné nordique) et de Meaudre (Ski de fond). Les trois villages proposés sont à construire selon un mode de financement mixte, public/privé.

Le village principal est un concept innovant (hôtel CIO inclus dans la zone internationale) d'une superficie de 3 hectares situé au cœur de la ville et proposant un environnement architectural agréable pour les athlètes au bord de l'Isère. Etant donnée la surface disponible relativement restreinte, une zone logistique et de transport sera aménagée en sous-sol.

Malgré cette description idyllique, précisons que la zone est actuellement un parking excentré du centre ville

Chamrousse est le site le plus éloigné du village de Grenoble et se trouve à 53 minutes - 37 km (Half pipe, Ski acrobatique), tandis que le site le plus éloigné du village de Bourg d'Oisans, les 2 Alpes (Ski alpin), est de 28 minutes - 24 km. Enfin, Meaudre (Ski de fond) est le site le plus éloigné du 3^{ème} village mais ne se situe qu'à 8 minutes seulement - 6 Km.

Faux : C'est La Plagne : 139km/1h53

Des logements supplémentaires sont prévus à La Plagne pour les athlètes des épreuves de Bobsleigh, Luge et de Skeleton.

Le village olympique principal, reconverti en quartier mixte à dominante résidentielle, est prévu dans le cadre d'une ZAC (Zone d'Aménagement Concertée). Le village d'Autrans sera reconverti en résidences de tourisme et en centre d'entraînements et d'oxygénation.

PELVOUX ECRINS

Pelvoux Ecrins propose 2 villages : un village principal localisé à Briançon d'une capacité de 3 600 lits à rénover ainsi qu'un village annexe aux Orres d'une capacité de 2 000 lits qui vient tout juste d'être achevé. Pragelato - Italie - (Saut à ski, Combiné nordique) est le site le plus éloigné du village de Briançon et se trouve à 44 minutes - 44 km ; pour le village des Orres, le site de Barcelonnette est très éloigné, localisé à 61 minutes - 62 km.

Il est également prévu un hébergement secondaire à Barcelonnette pour le curling

Le village principal, situé dans le centre ville, présente des contraintes tant en termes de superficie (2,5 hectares) qu'en termes de desserte.

Quelles sont les contraintes en terme de desserte du village olympique? : A 150 m de la gare SNCF de Briançon, en plein centre ville, 1h30 de l'aéroport International de Turin (cf Grenoble = 1 heure, 30 mn de la gare TGV d'oulx et 20 mn à terme (c'est-à-dire bien moins que le temps nécessaire pour traverser une agglomération) A 200 m de la patinoire principale de hockey et à moins de 15 mn de 8 sites sur les 10 qu'il dessert

Concernant le village des Orres, la Commission d'Evaluation s'interroge sur la capacité à mettre à disposition un ensemble des logements privés qui constituent ce village, pendant la phase des Jeux mais surtout en phase de préparation.

Le village de Briançon sera reconverti en logements sociaux et résidences de tourisme ; pour le village des Orres déjà existant, aucune reconversion n'est à prévoir.

3 ha à Grenoble semblent suffisants mais 2.5 ha à Briançon ce n'est pas assez!

La commission s'interroge... et pourtant les engagements signés des 3 gestionnaires du site lui ont été fournis. Il ne s'agit pas de logements privés mais de résidences de tourisme comprenant 996 chambres 4 et 5 étoiles, piscine sauna, salle de réunions... Il s'agit donc simplement de la location d'un ensemble homogène qui sera aménagé pour la période nécessaire aux besoins.

ANNECY

Annecy propose 2 villages : un village principal à Annecy-Pringy (3 000 lits) et un village annexe dans la Plaine du Mont-Blanc (1 900 lits). Les deux villages sont à construire et le financement de ces projets est supporté par des investisseurs publics et privés.

Le village principal s'étend sur 5 hectares. Très accessible, il se situe à 10 minutes en navette du centre d'Annecy avec un accès direct aux axes autoroutiers majeurs. Les sites les plus éloignés du village principal sont La Clusaz et Le Grand Bornand (ski de fond, saut à ski, combiné nordique, ski acrobatique, biathlon) qui se trouvent à 35 minutes - 30 km.

Faux : La Plagne : 104 km/ 2heures de route

Le village annexe, d'une superficie de 3 hectares, est situé dans une zone peu urbanisée mais cependant bien desservi avec un accès direct à l'autoroute A40. A noter que Morzine (ski alpin Dames) reste très éloigné de ce village annexe localisé à 50 minutes - 55km.

Des logements supplémentaires sont prévus à La Plagne pour les athlètes des épreuves de Bobsleigh, Luge et de Skeleton.

Le village d'Annecy-Pringy sera reconverti en logements sociaux et en centres dédiés aux stages sportifs fédéraux. Le village de la Plaine du Mont-Blanc sera quant à lui reconverti en logements sociaux et hébergements touristiques.

NICE

La Ville propose un village unique localisé à Nice, dans la Plaine du Var, d'une capacité de 5 000 lits. Ce projet d'aménagement s'inscrit dans le cadre de l'OIN Nice Plaine du Var (Opération d'Intérêt National) et sera financé par le Conseil Général, la ville et le COJO.

Bien desservi, d'une superficie de 30 hectares, le village principal est situé dans un rayon de moins de 10km de tous les sites du Pôle Glace (CIRTV / CPP, Place des Cérémonies, sites de compétitions).

Compte tenu de l'éloignement des sites de montagne du Village (entre 75 km et 95 km du village), les critères actuels du CIO imposeraient la nécessité d'un ou plusieurs village(s) annexe(s) dès lors que les sites sont à une distance supérieure à 50 km ou à plus d'une heure du village principal.

La proposition de Nice consiste à mettre à disposition des logements complémentaires, pour le confort des athlètes, sous forme de chalets, et répartis respectivement sur les trois stations du Pôle Neige : 700 lits à Auron / Saint Etienne de Tinée, 500 lits à Isola 2000 et 1 200 lits à Beuil / Valberg.

Compte tenu du nombre significatif d'athlètes concernés (2 700), la Commission d'Evaluation s'interroge sur le concept des hébergements proposé aux athlètes, et plus particulièrement sur les difficultés opérationnelles (transport, sécurité, restauration, etc.) qui pourront découler de l'éclatement des hébergements.

Il semblerait donc nécessaire d'étudier la possibilité d'une requalification des hébergements des sites de montagne en un ou plusieurs village(s) olympique(s) annexe(s).

Le village unique de Nice sera reconverti en campus universitaire à vocation internationale dédié à l'environnement et au sport.

Etonnant : Le projet de Nice est hors critère mais il obtient une note supérieure à celle de Pelvoux

Grenoble

Emplacement		Concept			Héritage	
Mini	Maxi	Mini	Maxi	Faisabilité	Mini	Maxi
7	8	7	9	0,8	8	8

Pelvoux Ecrins

Emplacement		Concept			Héritage	
Mini	Maxi	Mini	Maxi	Faisabilité	Mini	Maxi
5	6	5	6	0,6	7	7

Soit la note s'établi sur la distance moyenne, soit sur le site le plus éloigné.

Dans les deux cas, Pelvoux Écrins est le mieux placé... mais il obtient la même note maximale que Nice qui est hors critère...

Rappel des critères : nb de village (2) /type d'hébergement (4 et 5 étoiles)/terrain disponible Environnement (en pleine nature en montagne et en centre ville). Sur ces critères, il n'y a aucune raison objective que notre dossier obtienne moins que Grenoble et une note sup. équivalente à celle de Nice qui est hors critère

Une fois de plus, notre note est dévaluée alors que nous avons fourni les engagements et alors que contrairement à l'ensemble des autres dossiers 1 des 2 villages est déjà construit...

Annecy

Emplacement		Concept			Héritage	
Mini	Maxi	Mini	Maxi	Faisabilité	Mini	Maxi
6	7	7	8	0,9	6	7

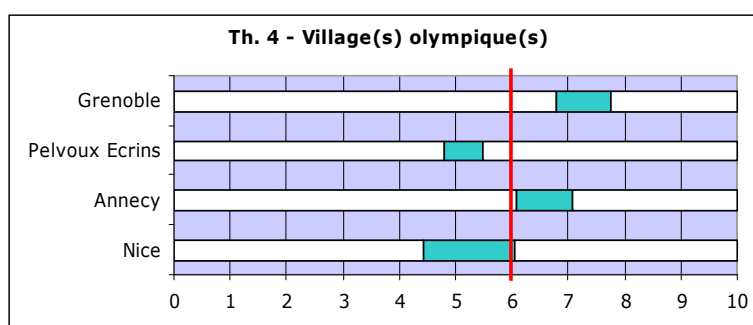
Nice

Emplacement		Concept			Héritage	
Mini	Maxi	Mini	Maxi	Faisabilité	Mini	Maxi
4	6	4	6	0,7	8	9

Tableau récapitulatif

Le tableau ci-après indique les notes attribuées à chaque ville pré-requérante pour le critère "Village(s) olympique(s)" :

Ville	Note minimum	Note maximum
Grenoble	6,78	7,76
Pelvoux Ecrins	4,8	5,48
Annecy	6,09	7,06
Nice	4,44	6,06



En proposant des emplacements pour les 2 villages qui permettent aux athlètes de rejoindre TOUS LES SITES (cérémonies comprises) en un temps moyen de trajet de 22 mn, (dont 8/10 à moins de 15 mn) aux pieds des pistes pour l'un et l'autre, à 200 m de la gare et à proximité immédiate de la patinoire pour l'autre, c'est-à-dire un concept novateur qui permet aux athlètes de vivre les jeux, au coeur des Jeux, Sports de neige et sport de glace rassemblés... le projet de Pelvoux se voit attribuer une des plus faibles notes encore atténuée par un coefficient de faisabilité à 0.6 alors qu'un des deux villages est déjà existant, et que nous avons obtenus les engagements nécessaires.

Sur ce chapitre, il convient d'attribuer à Pelvoux Ecrins une notation et des coefficients à minimas équivalents à ceux de Grenoble pour ce qui concerne le concept (2 villages au lieu de 3) et l'emplacement (Tous les athlètes au coeur des Jeux et des déplacements extrêmement limités)

V. Environnement : conditions et impact

Pondération = 3

Introduction

Note préliminaire : le volet « Environnement : condition & impact » a été pondéré de manière plus importante dans l'évaluation du CNOSF par rapport à la pondération généralement utilisée par le CIO dans ses évaluations des Jeux Olympiques d'hiver, marquant ainsi l'importance que revêt ce critère pour le CNOSF.

La Commission d'Évaluation, sur la base de l'analyse des informations fournies par les villes pré-requérantes, a évalué deux volets complémentaires liés aux conditions et inévitables impacts environnementaux générés par l'organisation et la mise en œuvre des Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver. Cette étude s'est appuyée sur les sous-critères et pourcentages de pondération suivants :

A/ d'une part, les conditions environnementales actuelles (basées sur les conditions février/mars 2008) dans les villes pré-requérantes (pondéré à **30%**). L'évaluation est basée sur les conditions environnementales actuelles et les données météorologiques récentes ou prévisionnelles, et porte en particulier sur la qualité de l'air et l'impact éventuel du changement climatique sur l'enneigement naturel.

Des études et veilles complémentaires ont été réalisées afin d'éclairer la Commission d'Évaluation sur ces points.

B/ d'autre part, les différents impacts environnementaux (aménagement du territoire, changement climatique, préservation des ressources naturelles...) des différentes constructions et travaux d'amélioration des infrastructures.

Ont également été étudiés : la corrélation entre le besoin (nécessaire à la réalisation des Jeux) et le plan d'action proposé, l'utilité des opérations proposées ainsi que l'usage postérieur identifié pour les nouvelles constructions (pondéré à **70%**).

A noter que l'impact environnemental des Jeux (point B/) était pondéré à 60% lors des précédentes évaluations du CIO pour les JO d'hiver ; le CNOSF a décidé d'augmenter l'importance de l'évaluation des impacts environnementaux des projets proposés (70%) dans la notation réalisée par rapport aux conditions environnementales actuelles (30%).

Un coefficient de faisabilité a été attribué pour refléter la capacité de chaque ville à mener à bien les plans environnementaux proposés.

A/ Conditions actuelles

Une étude sur la qualité de l'air des villes pré-requérantes lors des mois de février/mars 2008 a été réalisée par l'ADEME à partir de la base nationale des données de la qualité de l'air (BDQA), qui contient les données horaires en provenance de la totalité des sites de mesure des polluants réglementaires (SO₂, NO₂, PM₁₀, O₃, PM₁₀...). Pour les quatre villes pré-requérantes, les données des sites de fond² urbains ou périurbains (stations dont les données sont représentatives de la qualité de l'air sur l'ensemble de la ville ou de sa périphérie) ont été étudiées. Ont été également utilisées des données de sites de trafic³ lorsqu'elles étaient disponibles (près des voies de circulation).

Les niveaux de pollution à Nice, Annecy, Grenoble sont plutôt faibles (notamment pour l'ozone et le dioxyde de soufre), ou modérés, et plutôt en amélioration depuis 2000. On note toutefois des dépassements ponctuels des valeurs réglementaires pour les particules et le dioxyde d'azote, notamment sur des sites de trafic.

A noter que l'augmentation du trafic automobile liée à la tenue des Jeux d'hiver dégraderait la situation du fait des émissions associées.

Les niveaux de pollution des sites olympiques de montagne proposés par ces trois villes sont très faibles dans un cadre montagnard relativement protégé.

Sur l'ensemble du territoire olympique proposé par Pelvoux Ecrins, la qualité de l'air est excellente, au cœur d'un territoire très préservé.

² Site de fond = représentatif de l'exposition moyenne de la population à la pollution atmosphérique.

³ Site de trafic = représentatif du niveau d'exposition maximum auquel la population située en proximité d'une infrastructure routière est susceptible d'être soumise.

La Commission d'Évaluation a tenu à étudier l'impact éventuel du changement climatique sur les activités de montagne, et bien évidemment sur le niveau d'enneigement au cours des futurs Jeux d'hiver. Rappelons en effet que les élévations de température envisagées au cours de ce siècle (de 1,8°C à 4°C en moyenne pour le GIEC) impacteront parfois fortement les zones montagnardes.

Les études et simulations réalisées à ce jour, basées sur des scénarii variés d'augmentation de la température dans les zones concernées, ne peuvent permettre de conclure à une problématique de baisse sensible d'enneigement à horizon 2020 dans les territoires proposés par les villes pré-requérantes.

Les villes pré-requérantes attestent toutes de leur capacité à réaliser un enneigement artificiel de qualité, requis pour la bonne tenue et la qualité des infrastructures de compétition. La Commission d'Évaluation a souligné la nécessité de veiller à une préservation des ressources naturelles en eau douce et à la limitation du recours à la neige de culture.

B/ Impacts environnementaux

GRENOBLE

Grenoble propose un projet relativement compact, réunissant dans un périmètre de 40 km de rayon les sites de compétition. Les déplacements des différentes populations, notamment accréditées, sont donc limités et s'appuient sur un réseau routier dense.

Les différents projets de nouvelles infrastructures et d'équipements sportifs, médias ou hébergements, ont une perspective de reconversion que la Commission d'Évaluation a jugée réaliste et qui assure l'utilité de ces dernières dans un héritage post-olympique (reconversion de la salle de hockey 1 en halle d'athlétisme, du village média en logement sociaux et étudiants, etc.). La Commission d'Évaluation a toutefois souligné le nombre important de structures d'hébergement à réaliser.

L'utilisation quasi-exclusive de moyens routiers (par ailleurs soutenus par de nouveaux investissements) pourrait augmenter l'impact environnemental des transports, malgré la présence de transports par câble ; la Commission d'Évaluation s'est donc interrogée sur la faisabilité de « Jeux sans voiture » comme l'affiche Grenoble. Le choix de transports collectifs (véhicules faiblement émetteurs en polluants et gaz à effet de serre) pour la mise en œuvre des transferts entre les sites centraux et sportifs permettra de limiter les rotations et impacts environnementaux directs.

Faux : La Plagne : 139 km
1h53

Sur ce chapitre notons qu'il est illusoire dans l'état actuel des connaissances de proposer des transport propres en montagne. Les différentiels d'altitude du projet Grenoblois impliquent de fortes pentes (par ex Chamrousse, à 47 km de Grenoble se situe... 1200 m au dessus. Il en est de même pour les autres sites de montagne avec des dénivelés de 800 à 1000 m) absolument incompatibles avec les capacités actuelles des moteurs à faible émission de gaz à effet de serre

PELVOUX ECRINS

La candidature de Pelvoux Ecrins repose sur une volonté clairement affichée de limiter les impacts environnementaux des Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver, avec l'objectif d'organiser une manifestation limitant au maximum les nouvelles infrastructures ainsi que les déplacements, et en privilégiant la participation des populations locales.

Le choix du transport collectif autour du train (voie olympique ferroviaire) a pour objectif de limiter les transports individuels (et les émissions de gaz à effet de serre) ; le projet s'appuie sur les infrastructures existantes pour les installations sportives mais nécessite un programme très ambitieux de constructions hôtelières.

De nombreux acteurs de la candidature de Pelvoux Ecrins sont engagés dans une démarche d'amélioration continue (Agenda 21 local) ou de certification ISO 14001, dans un cadre d'espaces protégés qui ne seraient pas affectés par le projet proposé.

Toutefois, comme la Commission d'Évaluation a pu l'identifier dans les autres thèmes étudiés, la réalisation de Jeux « à taille humaine » comme le propose Pelvoux Ecrins, c'est-à-dire à une échelle limitée dans ses flux, pose question au regard du cahier des charges du CIO. La Commission s'est ainsi interrogée sur la faisabilité du projet environnemental proposé ; on soulignera notamment une capacité des infrastructures de transport (notamment collectives) sous-évaluée par rapport aux affluences attendues (accrédités et spectateurs), ce qui pourrait conduire finalement à une saturation du réseau routier de montagne actuel et à des émissions polluantes contraires au concept du projet avancé.

Faux !! voir p 26 et 27

Faux

En relisant cette phrase, nous comprenons l'ampleur du décalage. Il s'agit d'une erreur manifeste d'appréciation. Car enfin, sur quelle base peut-on prétendre que « Jeux à taille humaine » signifie « limitée dans ses flux ». Il n'en est aucunement question dans notre dossier.

Nous souhaitons au contraire, et c'est notre définition de que ces Jeux soient populaires, festifs, accessibles à tous.

Il semble de toute évidence là encore que notre concept n'ait pas été complètement intégré. En effet, dans ce chapitre, il est précisé que notre intention est de faire des Jeux quasi confidentiels, « privilégiant la population locale » (nous ne sommes que 120 000), avec des flux limités mais que malgré tout nos capacités ne le permettent pas et qu'in fine, nous serions pris à notre propre piège.

Or nous avons vu précédemment (p 11)

- Que nos capacités de transport propre (car les nôtres le sont majoritairement !) sont nettement supérieures par exemple au projet Grenoblois. (Plus du double)

- Que notre réseau routier d'accès aux stations n'a rien à envier aux accès montagne des autres sites (au contraire , grâce à la géographie de notre secteur, les gares sont toutes situées entre 900 et 1200 m d'altitude (Briançon + haute ville d'Europe soit quasiment à l'altitude de Chamrousse)

- Que nos sites sont pour la plupart à moins d'1/4 d'heure d'une gare et quelques km seulement.

Enfin nous souhaitons que la commission note qu'en février 2008, les hautes Alpes (chiffres officiels) ont accueillis 472 000 séjours + 200 000 excursionnistes, que nous disposons sur notre territoire d'une capacité de plus de 300 000 lits touristiques et que ... jusqu'ici, nous n'avons déploré aucune catastrophe, ni bouchon.

Enfin et surtout, nous regrettons vivement qu'il ne soit pas fait mention sur cette partie du bilan carbone que nous avons fait réaliser (nous sommes les seuls et il figure en annexe p. 148) qui démontre que notre projet affiche grâce notamment à l'utilisation des liaisons ferroviaires, un Bilan Carbone post Jeux en diminution de 20%. Ce rapport réalisé par un bureau d'étude indépendant agréé par l'ADEME, démontre ainsi que nous sommes en conformité avec les accords internationaux de Kyoto (ce qui ne semble pas le cas des autres postulants et qui pourtant devrait être obligatoire)... ceci n'empêche pas à la commission de nous accorder sur les critères d'impact 1 point seulement de plus que Grenoble

ANNECY

Le projet d'Annecy vise à limiter les nouvelles infrastructures de compétition en s'appuyant sur des équipements existants de qualité, pour l'hébergement, la compétition ou les transports. Les nouveaux équipements sportifs (dédiés aux sports de glace pour la plupart) ont pour vocation de se maintenir dans leur usage après les Jeux d'hiver ; peu de détails ont été fournis sur leur usage post-Jeux.

Le territoire olympique présente une répartition géographique des sites assez large qui s'étend sur la Haute-Savoie. Toutefois, le concept des transports s'appuie sur une dualité route / ferroviaire intéressante. Un « train des Jeux » gratuit permettra de relier l'ensemble des principaux pôles des Jeux, et par conséquent de favoriser les transports collectifs, moins impactant en termes d'émissions.

La moindre compacité du concept, a priori pénalisante en termes d'émissions, est contrebalancée par un transfert modal important vers le train, conforté par des investissements affichés. La ligne ferroviaire, complétée par des relais en transports collectifs routiers, pourra être utilisée par les différentes populations présentes et en particulier par les spectateurs.

NICE

Le concept olympique de Nice repose sur le développement de 2 pôles bien distincts.

Le Pôle Glace, basé en centre-ville, présente une compacité et une desserte – en particulier en transports en commun ou par modes de transport doux types vélo ou marche – de grand intérêt.

Toutefois, les grandes distances à réaliser par voie routière entre le Pôle Glace (en centre ville) et le Pôle Neige impliquent un impact important sur les émissions de polluants, et notamment de gaz à effet de serre. La voie ferrée existante, couplée à des rotations de navettes, n'offre pas les potentialités nécessaires à un transfert impactant de la route vers les transferts collectifs.

Le projet propose par ailleurs la rénovation de nombreux sites existants ou la construction de nouvelles infrastructures, en particulier sportives mais également routières. La Commission d'Évaluation s'est fortement interrogée sur les travaux à réaliser dans les zones de montagne qui pourront impacter l'environnement paysager sans l'assurance d'un héritage viable des équipements programmés.

Grenoble

Conditions actuelles		Impacts		
Mini	Maxi	Mini	Maxi	Faisabilité
6	7	7	8	0,9

Pelvoux Ecrins

Conditions actuelles		Impacts		
Mini	Maxi	Mini	Maxi	Faisabilité
8	9	8	9	0,5

Annecy

Conditions actuelles		Impacts		
Mini	Maxi	Mini	Maxi	Faisabilité
6	7	8	9	0,9

Nice

Conditions actuelles		Impacts		
Mini	Maxi	Mini	Maxi	Faisabilité
6	7	6	7	0,8

Nous souhaitons rappeler à la commission

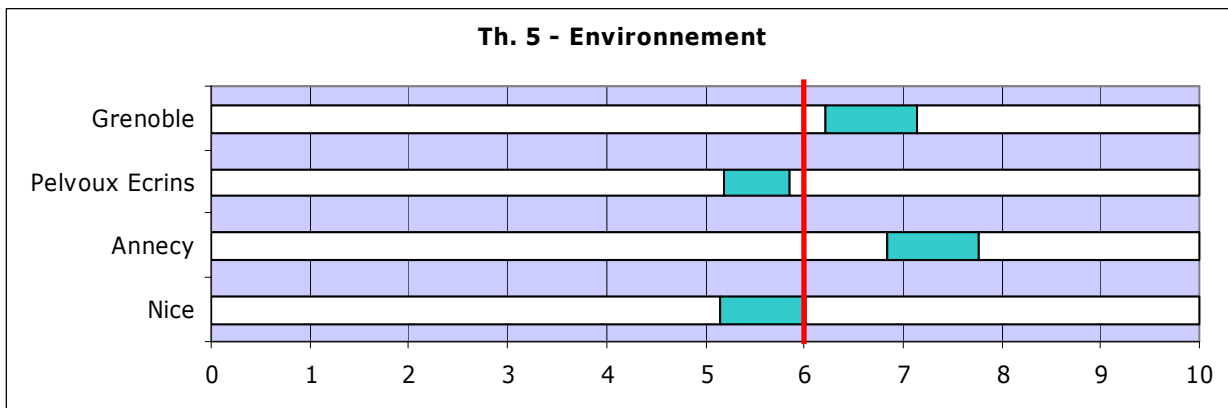
- Qu'il n'est prévu aucune construction nouvelle de lit alors que c'est le cas dans les autres dossiers (ce qui est le cas des 3 autres dossiers)
- Que nous disposons déjà des équipements les plus complexes à mettre en oeuvre d'un point de vue environnemental que sont la piste de descente, la piste de bob et les tremplins de saut
- Que notre système de transport actuel absorbe sans difficulté les 472 000 séjours et les 200 000 excursionnistes que nous accueillons habituellement sur le mois de février (Ref. 2008)
- Que notre concept de transport ferroviaire propre (train des neiges dont les travaux sont actuellement en cours) permettra dès 2013 l'irrigation de la dorsale au plus du double de la capacité d'une 2x2 voies
- Que l'accès à nos stations, du fait de l'altitude élevée des gares permet un accès à la plupart des sites en moins de 15 mn et quelques km (soit environ 4 rotations/heure),
- Que les routes d'accès aux stations sont équivalentes à toutes celles présentes sur les autres projets, à la nuances près , et pas des moindres qu'elle sont bien plus courtes car toutes nos gares se situent entre 850 et 1200 m d'alt.
- Et qu'enfin et surtout lorsqu'il s'agit d'impacts, nous présentons un bilan carbone POST JEUX réalisé par un organisme agréé par d'ADEME en diminution de 20 %

En conséquence, il semble que le coefficient de 0.5 attribué ici ne correspond pas à la réalité de notre dossier et des garanties que nous vous présentons

Tableau récapitulatif

Le tableau ci-après indique les notes attribuées à chaque ville pré-requérante pour le critère " Environnement : conditions et impact" :

Ville	Note minimum	Note maximum
Grenoble	6,21	7,14
Pelvoux Ecrins	5,2	5,85
Annecy	6,84	7,77
Nice	5,16	6,02



Alors que sur ce chapitre le dossier de Pelvoux Ecrins obtient les meilleures notes des 4 dossiers, nous constatons une fois de plus qu'il est appliqué, comme cela est le cas de manière transversale sur l'ensemble de la notation, un coefficient de faisabilité de 0.5 ce qui revient à mettre le projet environnemental et exemplaire de Pelvoux Ecrins à un niveau inférieur à celui de Nice qui rappelons le, a à sa charge la construction en particulier d'une piste de bob, des tremplins, d'une piste de descente sur lesquelles « la commission s'interroge fortement »

En conséquence, sur ce chapitre qui constitue le substrat même de la candidature de Pelvoux, il convient d'appliquer un coefficient au moins équivalent à celui de Grenoble ou Annecy

VI. Hébergement

Pondération = 5

Introduction

L'analyse de l'hébergement est fondée sur les prescriptions relatives aux Jeux Olympiques d'hiver énoncées lors du séminaire d'information proposé aux villes pré-requérantes.

La référence correspondant aux exigences en matière d'hébergement pour les Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver est de 23 300 chambres, essentiellement en hôtels de 3 à 5 étoiles.

Pour évaluer le critère "hébergement", les deux sous-critères suivants ont été pris en considération. Un pourcentage de pondération a été attribué à chaque sous-critère comme indiqué :

a) Nombre de chambres : 70%

Il a été tenu compte dans l'analyse des types d'hébergement suivants :

- chambres existantes et prévues dans les hôtels et résidences hôtelières de catégorie 3 à 5 étoiles situés dans un rayon de 50 km du centre des Jeux et de 10 km des noyaux de sites
- 50 % des chambres existantes et prévues en hôtels et résidences hôtelières 2* situés dans un rayon de 50 km du centre des Jeux et de 10 km des noyaux de sites
- villages des médias prévus le cas échéant.

Pour les chambres d'hôtel et/ou les villages des médias qui n'existent pas encore aujourd'hui mais qui sont prévus pour 2018, des coefficients de faisabilité ont été introduits pour refléter la conviction de la Commission d'Évaluation que la réalité sera en adéquation avec les projets présentés.

Les chambres restantes, comprenant toutes les catégories hôtelières inférieures, devraient couvrir les besoins du COJO, ainsi que ceux des spectateurs.

La Commission d'Évaluation a relevé que l'hébergement des médias constitue une part importante des besoins totaux, la référence étant de 10 000 chambres environ pour les médias (diffuseurs, presse écrite et photographes), lesquels représentent de loin le plus grand groupe constitutif.

b) Concept d'hébergement : 30%

Il a été tenu compte dans l'analyse des aspects suivants :

- Répartition géographique des chambres
- Qualité des chambres

Au vu de l'expérience des Jeux récents, la Commission d'Évaluation a relevé que le nombre de chambres requis sur les sites de compétition en montagne durant les Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver augmentait de manière significative, en particulier pour les médias.

GRENOBLE

La capacité des hébergements annoncée dans le dossier semble suffisante pour couvrir l'ensemble des besoins des populations accréditées. Cependant la moitié de ces hébergements devra être réalisée d'ici à 2018. L'ambition d'un tel programme pose le problème de la réalisation effective des logements considérés.

Les médias seraient pour partie logés dans un village de 3 500 chambres dans la ville centre. Un village médias nordique de 1 200 chambres est prévu sur le site de Méaudre-Autrans.

Sous réserve des réalisations précitées, le concept est cohérent avec une répartition adéquate des chambres disponibles entre les différentes zones olympiques. La répartition des hébergements ainsi que les distances proposées dans le cadre du projet de Grenoble devrait satisfaire les populations accréditées.

PELVOUX ECRINS

La capacité des hébergements resterait en-deçà des exigences requises malgré un programme très ambitieux de construction. En effet, il est prévu de plus que doubler les capacités existantes. La Commission d'Évaluation s'interroge sur la faisabilité d'un tel programme ainsi que sur l'héritage post-Jeux.

Il semble que la question des hébergements soulève une incompréhension majeure que l'on retrouve de façon transversale dans l'ensemble de notre notation.

En effet, comme cela est précisé à la p. 33 de notre dossier et dans l'annexe de la p. 137, le territoire dispose actuellement de 35 799 chambres de 2 à 5 étoiles dont plus de 11 000 de catégories 4 et 5 étoiles en normes internationales. CECI REPRÉSENTE 12 500 CHAMBRES DE PLUS QUE LE CRITÈRE REQUIS .

Par ailleurs, contrairement à ce qui est affirmé ici et à plusieurs reprises dans le rapport de la commission, AUCUN PROGRAMME « AMBITIEUX » N'EST PRÉVU. Les logements apparaissant sous l'intitulé « prévus » à la page 137 du dossier à hauteur de 8 780 chambres constituent une comptabilisation station par station des programmes actuellement en cours ou en projet sur le territoire. Ces programmes (permis de construire et UTN accordés) seront réalisés dans les prochaines années que les Jeux Olympiques aient lieu ou pas. Ils sont en particulier situés sur les stations de Serre-Chevalier (Hôtels et résidences), Briançon, Vars, Risoul, Les Orres et correspondent comme mentionnés dans notre dossier à la progression naturelle du nombre de lits que nous constatons depuis 1998 et qui se situe entre 3 et 4 000 lits par an (soit 1% de la capacité totale) L'ensemble de ses programmes sont bien sûr supportés par des fonds privés. Notons encore que la grande majorité de ses programmes sont de niveau 4 et 5 étoiles en normes françaises (soit 5 et plus en normes internationales) ce qui représente une tendance lourde de ces dernières années sur notre territoire dont l'environnement préservé attire promoteurs et clients. En conséquence, nous ne comprenons pas pourquoi la commission considère que « nous sommes en deçà des exigences requises malgré un programme très ambitieux » sur lequel elle s'interroge d'ailleurs quant à sa faisabilité...

Les médias seraient logés en hôtels.

Les hébergements existants et prévus sont relativement bien localisés ; cependant la Commission d'Évaluation a émis de fortes interrogations concernant la qualité des hébergements proposés.

ANNECY

La capacité des hébergements annoncée dans le dossier semble suffisante pour couvrir l'ensemble des besoins des populations accréditées.

Cependant, Annecy propose des hébergements sous forme d'appartements de tourisme meublés classés, qui représentent un nombre significatif du total de chambres existantes. Il conviendra de vérifier la qualité de ces hébergements ainsi que leur capacité à proposer les services hôteliers requis.

Les médias seraient logés en hôtels.

Le concept est cohérent avec une répartition adéquate des chambres disponibles entre les différentes zones olympiques. Il est cependant à noter que le CIRTV/CPD est éloigné de tous les sites d'hébergement.

NICE

Les capacités existantes doivent permettre l'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver en 2018 ; à noter que ces capacités sont essentiellement concentrées sur la ville centre. Un programme de construction de 2 400 chambres est prévu à proximité des sites de neige. La Commission d'Évaluation s'interroge sur la disponibilité de ces logements, étant entendu qu'il est dit par ailleurs (dans le dossier de candidature) que ces hébergements seraient en partie réservés pour les athlètes.

Les médias seraient logés en hôtels.

Au niveau du concept, le déséquilibre entre les capacités du Pôle Glace et celles du Pôle Neige rend difficile la satisfaction des exigences de confort des différentes populations accréditées.

Grenoble

Nombre de chambres			Concept	
Mini	Maxi	Faisabilité	Mini	Maxi
7	8	0,7	7	9

Pelvoux Ecrins

Nombre de chambres			Concept	
Mini	Maxi	Faisabilité	Mini	Maxi
3	5	0,6	3	5

Annecy

Nombre de chambres			Concept	
Mini	Maxi	Faisabilité	Mini	Maxi
7	8	0,8	6	8

Nice

Nombre de chambres			Concept	
Mini	Maxi	Faisabilité	Mini	Maxi
7	8	0,9	4	6

Notons qu'avec plus de la moitié des hébergements requis à construire Grenoble obtient une note de 7/8 et une faisabilité de 0.7 alors qu'avec plus de 150 % du total requis, nous obtenons 3/ 5 et une faisabilité de 0.6

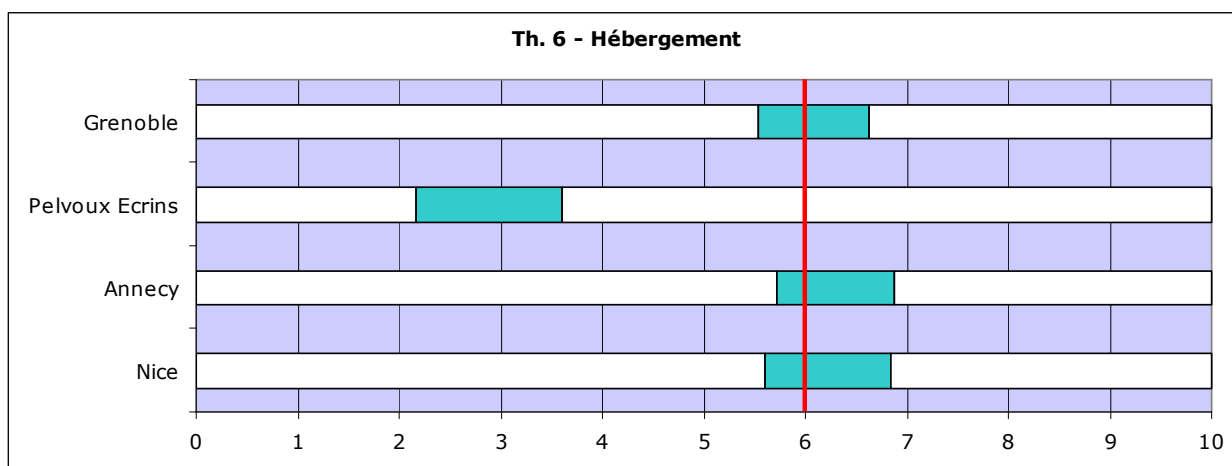
Notons également que notre concept «relativement bien localisé » obtient une note moyenne de 4 alors que Nice qui regroupe la quasi-totalité de son potentiel sur un seul secteur, éloigné des sites de neige, obtient 5.

Par ailleurs, avec à terme 85% du total des chambres requises (soit 20 000 sur 23 000) en catégorie 4 et 5 étoiles, nous nous interrogeons nous même sur «les fortes interrogations de la commission» concernant la qualité d'hébergement. Les chiffres sont là.

Tableau récapitulatif

Le tableau ci-après indique les notes attribuées à chaque ville pré-requérante pour le critère "Hébergement":

Ville	Note minimum	Note maximum
Grenoble	5,53	6,62
Pelvoux Ecrins	2,16	3,6
Annecy	5,72	6,88
Nice	5,61	6,84



Avec près de 36 000 chambres existantes (contre 23 300 requises) et près de 9 000 dont les programmes sont lancés
 Avec près de 30% de ces chambres en catégorie 4 et 5 étoiles et 85% à terme
 Avec une capacité d'accueil sur le territoire de 300 000 lits touristiques, harmonieusement repartis sur l'ensemble des sites,
 Avec aucune construction supplémentaire nécessaire
 Et un programme de rénovation innovant en haute qualité environnementale

Le dossier de Pelvoux Écrins entre actuellement parfaitement dans les critères requis et garantit un hébergement suffisant et spatialement équilibré pour les spectateurs

Il convient donc de noter le dossier de Pelvoux Ecrins de façon équivalente à celui d'Annecy et d'appliquer à cette note un coefficient maximum compte tenu du fait que ces hébergements sont à ce jour existants

VII. Gestion du Système de Transport

Pondération = 3

Introduction

L'évaluation s'appuie sur la performance potentielle du système de transport proposé au moment des Jeux pour toutes les parties concernées, y compris les spectateurs.

Ce critère est jugé d'un point de vue opérationnel, compte tenu de l'expérience tirée des précédents Jeux Olympiques. Les sous-critères et pourcentages de pondération suivants ont été utilisés :

a) Distances et temps de trajet : **50%**

Les exigences en matière de transport pour les divers groupes constitutifs et la logistique dépendent grandement des distances et des temps de trajet moyens en bus entre les principaux sites de compétition et autres. Lorsqu'un transport ferroviaire est proposé, les temps de trajet en train sont également pris en considération pour l'évaluation de l'accessibilité.

Pour apprécier la performance du système de transport proposé, il a été considéré les distances et temps de trajet entre les villages olympiques et les sites de compétition, le CIRTV/ CPP et les sites de compétition, et le cœur de la ville-centre et les sites de compétition.

Un coefficient de faisabilité a été affecté à ce sous-critère pour refléter la qualité des réponses au questionnaire et la fiabilité des temps de trajet entre les principaux pôles générateurs de trafic.

b) Organisation des transports et gestion du trafic au moment des Jeux : **50%**

En supposant que toutes les infrastructures de transport prévues et supplémentaires soient construites, ce sous-critère évalue la cohérence du concept proposé en matière de trafic et de transport par rapport aux besoins de mobilité pendant les Jeux.

GRENOBLE

Grenoble propose une organisation des sites autour d'un cœur olympique avec les principaux pôles d'activité olympiques (Village Olympique, Stade Olympique, CIRTV/ CPP, hébergement des médias, sites de compétition de Glace, place des médailles) et de deux noyaux sportifs, Vercors et Oisans, annoncés dans le dossier respectivement à moins de 20km et 50km de Grenoble (hors Chamrousse et la Plagne).

Pour remédier aux problèmes de congestion de la ville centre, il est prévu de renforcer les transports en commun déjà correctement développés, ce qui ne devrait pas nécessiter la mise en place de transports provisoires complémentaires pendant les Jeux, dans Grenoble.

En ce qui concerne les sites de Neige, deux transports par câble sont prévus (pour l'Alpe d'Huez et Chamrousse), outre celle existante entre Venosc et les Deux Alpes, ainsi qu'une gare TGV provisoire à Jarrie. Cette offre devrait pouvoir être complétée sans difficulté apparente par des services complémentaires de bus.

Pour les accrédités, le principe de la voie olympique est étudié de façon relativement détaillée sur la majorité des sites. En outre, la plupart des sites est desservie par deux routes ce qui offre une plus grande souplesse dans les opérations olympiques.

Les valeurs de vitesse moyenne retenues pour les déplacements en navettes, sont raisonnables aussi bien pour le Pôle Glace (sans La Plagne) que pour le Pôle Neige. Les indications données pour la Plagne apparaissent comme réalistes.

PELVOUX ECRINS

Pelvoux Ecrins s'appuie sur la réalité physique de son territoire et a pris le parti de mettre en valeur des sites existants remarquables. La conséquence est une dispersion généralisée des sites, ainsi que des hébergements.

La proposition est de regrouper les demandes de déplacements autour d'une ligne ferrée et d'une route nationale de fond de vallée.

Rappelons à la commission que s'agissant d'un territoire qui propose 80 % de ses sites sur un rayon de 25 Km, (soit moins que la traversée Nord/sud de l'agglomération Grenobloise) et 100 % sur 40 km, la «dispersion» mentionnée paraît toute relative.

La capacité actuelle et future de la « voie olympique ferroviaire » ne paraît pas être en mesure de répondre à la demande de transport des populations non-accréditées.

13 200 pers/heure soit le double d'une 2x2 voies

Quatre gares principales se greffent sur cet axe. Cependant, les sites de compétition ainsi que l'hébergement sont à une distance telle que la mise en place de navettes est indispensable, ce qui nécessiterait des terminaux routiers provisoires de grande capacité.

La plupart des sites à moins de 15 mn d'une gare soit 4 rotations par heure soit environ 80 cars par site et 150 à 250 cars par gare. A noter que 180 cars, c'est ce que fait chaque week end la seule station des Orres.

Par ailleurs, certaines routes de montagne pourraient ne pas supporter un tel trafic au vu de la capacité proposée de certains sites de compétition.

Toutes les routes d'accès aux stations de l'ensemble des projets sont d'un niveau équivalent. A titre d'exemple récent la route de Bourg St Maurice à Val d'Isère, 37 km de qualité médiocre dont plusieurs traversées de villages à permis de faire accéder en cars plus de 30 000 personnes le jour du slalom hommes.

Les valeurs des vitesses moyennes retenues pour les déplacements en bus ou car, semblent nettement trop optimistes aussi bien pour les déplacements « Glace » que « Neige », comme tenu des routes dans le secteur. Certains déplacements comme Briançon - Cesana ou Pragelato franchissent 1 à 2 cols.

Nous avons appliqué le barème DDE. A noter que Les 2 sites cités ont déjà accueillis les Jeux Olympiques et que 25% du trafic était assuré par le hub de Briançon de façon transparente et sans difficulté. a noter également que 1 des 2 cols cités est celui de Sestrières également site Olympique.

ANNECY

Anney propose des sites relativement dispersés, avec une ville centre à l'ouest du dispositif olympique, des sports de Glace réparti sur plusieurs sites, des sites de Neige localisés dans la Plaine du Mont Blanc jusqu'à Chamonix, un CIRTV/CPP localisé au centre géographique des Jeux, et des hébergements répartis sur l'ensemble de la zone olympique.

Globalement, le réseau routier en place en 2018 aura une capacité suffisante pour supporter le trafic des Jeux en superposition du trafic habituel.

En outre, il est prévu la mise en place d'un « Train des Jeux » mettant chaque site à moins de 30 minutes d'une gare.

Par ailleurs, des voies olympiques sont prévues.

Précisons puisque tel n'est pas le cas que dans notre projet les sites sont à moins de 15 mn d'une gare

Cependant, l'éclatement relatif du dispositif pourrait créer des difficultés opérationnelles en raison des nombreuses navettes et bus nécessaires pour éviter des saturations routières par le trafic automobile, et renchérir le coût global de fonctionnement du système des transports.

Il faudra vérifier que les capacités annoncées pour les sites de La Clusaz-Grand Bornand (Ski de fond, Biathlon, Saut à ski, Ski acrobatique), avec souvent plus de deux événements programmés en parallèle, sont compatibles avec la capacité routière des voies qui les desservent.

Les valeurs de vitesse moyennes retenues pour les déplacements en bus ou car, semblent trop élevées aussi bien pour la zone Glace sans La Plagne que pour la zone Neige. Les indications données pour la Plagne apparaissent comme réalistes.

Pour écarter ce risque, nous proposons un accès indépendant pour chaque discipline

NICE

Nice propose une organisation duale des sites avec un Pôle Glace dans la ville centre et une zone Neige répartie en trois sites.

Il est prévu un Village Olympique unique, non loin du centre ville, dans la Plaine du Var, avec des hébergements complémentaires en montagne.

La compacité des sites de ville et les perspectives de développement des infrastructures de transport peuvent potentiellement faire l'objet d'un plan de transport et de mobilité olympique de grande qualité.

En revanche, les longues distances ville-montagne, les capacités routières relativement faibles, les caractéristiques des routes qui imposent des vitesses nécessairement modérées, laissent présager une forte complexité dans la mise en place du dispositif opérationnel des transports. Cette difficulté est renforcée par les faibles capacités d'hébergement en altitude qui conduiront à des rotations nombreuses pour le transport de la majorité des participants. Les sites sont très majoritairement desservis par une route unique et certaines voies sont en cul de sac, ce qui limiterait la fluidité des opérations.

De ce fait, le principe de la voie olympique, s'il semble opérable le long du littoral, peut s'avérer difficile à mettre en place dans les routes de montagnes.

Les valeurs de vitesse moyenne retenues pour les déplacements en navettes semblent raisonnables pour le Pôle Glace, mais nettement trop optimistes pour la partie Neige, compte tenu de l'état des routes et des conditions de circulation en surcharge de pointe.

Grenoble

Distances et temps de trajet			Organisation des transports et gestion du trafic au moment des Jeux	
Mini	Maxi	Faisabilité	Mini	Maxi
7,3	7,7	0,95	8	8

Pelvoux Ecrins

Distances et temps de trajet			Organisation des transports et gestion du trafic au moment des Jeux	
Mini	Maxi	Faisabilité	Mini	Maxi
7,3	7,7	0,5	3	4

Annecy

Distances et temps de trajet			Organisation des transports et gestion du trafic au moment des Jeux	
Mini	Maxi	Faisabilité	Mini	Maxi
6,7	7,7	0,8	7	7

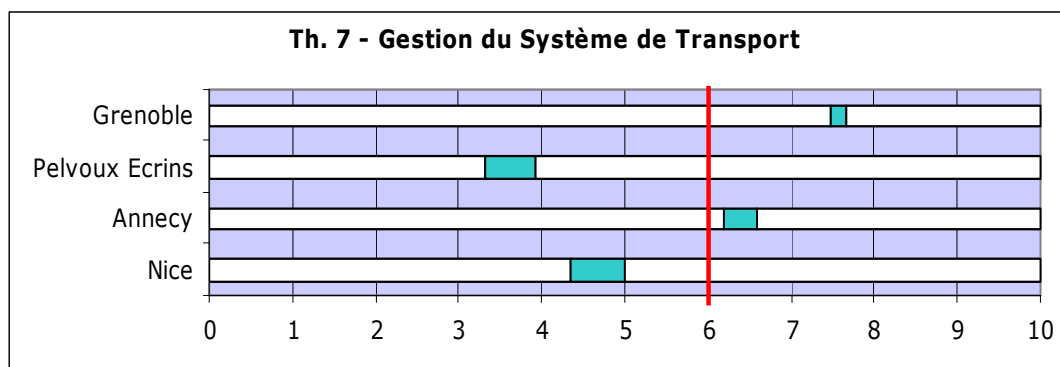
Nice

Distances et temps de trajet			Organisation des transports et gestion du trafic au moment des Jeux	
Mini	Maxi	Faisabilité	Mini	Maxi
5,3	5,7	0,7	5	6

Tableau récapitulatif

Le tableau ci-après indique les notes attribuées à chaque ville pré-requérante pour le critère "Gestion du Système de Transport" :

Ville	Note minimum	Note maximum
Grenoble	7,47	7,66
Pelvoux Ecrins	3,33	3,93
Annecy	6,18	6,58
Nice	4,36	5,00



Il semble qu'alors que nous obtenons une note maximum sur les distances et temps de trajet, nous soyons encore pénalisés par un coefficient de faisabilité que ne paraît pas justifié et qui s'appuie sur la qualité de nos routes et les cols à franchir. Or, nous disposons d'équipements exemplaires en ce domaine. A noter que pour les temps de trajet routier, nous nous sommes appuyés sur Google map et sur notre connaissance des routes que nous parcourons chaque jour. Concernant le temps de trajet en train, nous les avons évalués en fonction des prévisions effectuées dans le cadre des travaux en cours. Cette première analyse étant erronée, nous obtenons une note largement inférieure à la réalité de notre projet.

En conséquence, nous demandons que le coefficient appliqué sur la première note soit à minima équivalent à celui d'Annecy car nous disposons d'une configuration montagne similaire. Concernant le deuxième critère, il va de soi que nous requérons à minima la même notation que celle de Nice qui dispose d'un concept bien moins performant que le notre, avec des sites neige difficiles d'accès, éloignés et sur une même route de montagne se situant en grande partie dans des gorges.

VIII. Finances

Pondération = 2

Introduction

L'objectif ici consistait à déterminer de façon générale si l'intention d'une ville pré-requérante de fournir un financement public, associé à des revenus commerciaux du secteur privé, est une combinaison réaliste qui apportera le soutien financier nécessaire à l'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver.

Le financement des principales infrastructures sportives requises pour les Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver a été pris en compte. Les infrastructures générales, le CIRTV/CPP et le(s) Village(s) Olympique(s) ont été considérés dans leurs thèmes respectifs.

A noter que les quatre villes pré-requérantes ont précisé que le budget COJO serait financé essentiellement par des fonds privés, le budget hors COJO étant principalement financé par des fonds publics.

Par ailleurs, la faisabilité des projections en matière de revenus commerciaux a été analysée.

Outre ce qui précède, les budgets pour les deux phases de la candidature (requérance et candidature) ainsi que pour la phase de pré-requérance ont été pris en considération.

GRENOBLE

Les montants prévus en matière de rénovation et de construction des équipements sportifs nécessaires sont évalués à 252,1 millions d'€. Ce montant a été jugé globalement réaliste et son financement réalisable.

Au niveau des perspectives de revenus du COJO, la ville prévoit des recettes de 255 millions d'€ ; ces objectifs de recettes paraissent réalisables. Ils devront probablement être revus à la hausse au regard du besoin de financement de Jeux Olympiques et Paralympiques.

Le budget cumulé des (3) différentes phases de candidature est annoncé à 24,9 millions d'€ dont la moitié apportée par le secteur privé.

PELVOUX ECRINS

Les montants prévus en matière de rénovation et de construction des équipements sportifs nécessaires sont évalués à 129,8 millions d'€. Ce montant a été jugé globalement sous-évalué au vu des travaux à réaliser. La question d'un éventuel financement complémentaire pourrait donc être posée dans une prochaine phase.

Au niveau des perspectives de revenus du COJO, la ville prévoit des recettes de 759 millions d'€ ; ces objectifs de recettes paraissent très optimistes.

Le budget cumulé des (3) différentes phases de candidature est annoncé à 14,2 millions d'€ dont 43% apportés par le secteur privé.

ANNECY

Les montants prévus en matière de rénovation et de construction des équipements sportifs nécessaires sont évalués à 231,5 millions d'€. Ce montant a été jugé globalement réaliste et son financement réalisable.

Au niveau des perspectives de revenus du COJO, la ville prévoit des recettes de 500 millions d'€ ; ces objectifs de recettes paraissent réalisables.

Le budget cumulé des (3) différentes phases de candidature est annoncé à 16,4 millions d'€ dont 27% apportés par le secteur privé.

L'évaluation des travaux de rénovation et de construction des équipements sportifs est tout à fait représentative de la philosophie de ces Jeux Olympiques d'Hiver : ils maximiseront le recours d'une part à tout ce qu'il est possible de faire en matière de structure provisoire et d'autre part aux infrastructures prévues et financées par les territoires concernés, et notamment les stations de sport d'hiver qui accueilleront les épreuves sportives. Enfin, ils seront l'occasion de la réutilisation des sites de bobsleigh et de saut à ski de Turin 2006 dont le coût de construction s'était élevé à 135 millions d'€. S'il fallait que Pelvoux Ecrins prévoit dans son budget de construction des équipements sportifs, le budget global serait donc de 264,8 millions d'€, supérieur à ceux de Grenoble et d'Annecy pourtant considérés comme «réalistes» et dont le financement est «réalisable».

Afin de présenter un budget le plus raisonnable et le plus fiable possible, il a été décidé de présenter, dans la réponse 3-3 du questionnaire, un budget de revenu le plus transparent possible: les hypothèses de revenu du COJO ont ainsi été établies sur les bases des budgets de Vancouver 2010 et Turin 2006 (nombre de billets vendus). Un taux d'inflation de 2% a également été retenu afin de présenter un budget en condition économique 2018. Par ailleurs, afin que cet événement planétaire puisse être partagé par le plus grand nombre, il a par ailleurs été décidé d'une politique tarifaire attractive qui grève le budget de revenu de près de 25 millions d'€. Il n'a donc pas été procédé à un excès d'optimisme dans l'exercice de ce budget mais au contraire de l'utilisation des données réelles et connues les plus récentes. Notons enfin que ce budget a été établi par le cabinet international Ernst & Young

NICE

Les montants prévus en matière de rénovation et de construction des équipements sportifs nécessaires sont évalués à 371,6 millions d'€. Ce montant semble devoir être affiné au vu des travaux à réaliser. Pour autant, le financement des projets semble réalisable.

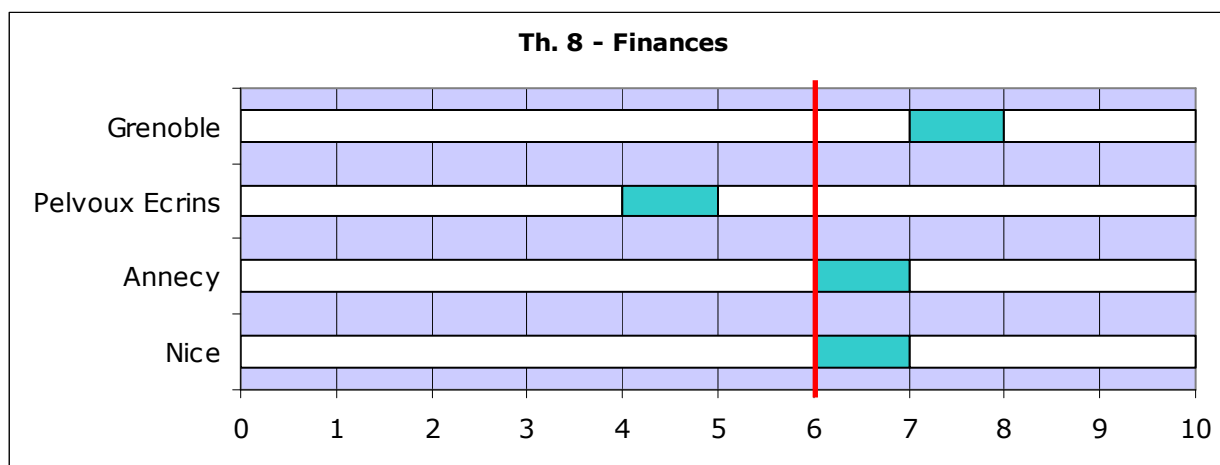
Au niveau des perspectives de revenus du COJO, la ville prévoit des recettes de 422 millions d'€ ; ces objectifs de recettes paraissent réalisables.

Le budget cumulé des (3) différentes phases de candidature est annoncé à 18,9 millions d'€ dont 26% apportés par le secteur privé.

Tableau récapitulatif

Le tableau ci-après indique les notes attribuées à chaque ville pré-requérante pour le critère "Finances" :

Ville	Note minimum	Note maximum
Grenoble	7	8
Pelvoux Ecrins	4	5
Annecy	6	7
Nice	6	7



Pour ce qui concerne les dépenses, le Budget de Pelvoux Ecrins, qui paraît faible à la commission intègre évidemment l'économie de 135 M € (valeur 2005) faite par l'utilisation de la piste de bob et les tremplins de Turin 2006.

Par ailleurs, s'agissant d'un projet

Qui privilégie l'existant

Qui n'intègre aucun «Eléphant blanc»

Qui a recours aux structures provisoires qui ont été privilégiées quand elle n'étaient pas utiles (et qui sont intégrées dans le budget COJO qui n'a pas été demandé par le CNOSF)

Les dépenses doivent être considérées, en intégrant les équipements italiens à une équivalence de 264 M€, ce qui est parfaitement réaliste.

Concernant les recettes. Elles correspondent point par point à celles officiellement annoncées par Turin 2006 et Vancouver 2010.

Ces explications fournies sur les erreurs d'interprétation de la commission sur les documents transmis, il convient de donner à Pelvoux, qui présente un budget sincère et véritable, la même note qu'aux autres projets

IX. Jeux Paralympiques

Pondération = 2

Introduction

Dans la phase d'évaluation des villes requérantes, le CIO n'étudie généralement pas les projets proposés pour les Jeux Paralympiques. Montrant son attachement à la promotion du mouvement paralympique et de la pratique du sport pour les personnes handicapées, la Commission d'Évaluation du CNOSF a tenu à intégrer cet aspect dans son évaluation et une question spécifique a été posée sur ce point aux quatre villes pré-requérantes.

Les Jeux Paralympiques sont organisés approximativement deux semaines après les Jeux Olympiques. Les compétitions durent 9 jours autour de 5 sports :

- Ski de fond
- Biathlon
- Ski alpin
- Hockey sur luge
- Curling en fauteuil roulant

800 à 850 athlètes venant de 45 pays participent aux Jeux Paralympiques pour 58 médailles d'or (chiffre de Turin 2006 - 94 médailles d'or à Salt Lake City 2002). Au total le Village Paralympique doit pouvoir accueillir 1 500 à 2 000 lits dont 400 à 450 accessibles pour les fauteuils roulants. A Turin, 350 000 spectateurs ont assisté aux épreuves et le budget s'est élevé à 50 – 60 millions US \$, ce qui est en fait un événement d'envergure majeure qui reste complexe à organiser dans des territoires de montagne.

L'organisation des Jeux Paralympiques doit être intégrée au maximum à celle des Jeux Olympiques : même Comité d'Organisation et réutilisation des installations olympiques pour minimiser les coûts. Certains aspects de l'organisation des Jeux Paralympiques sont plus contraignants que pour les Jeux Olympiques, en matière d'accessibilité notamment (transport / hébergement / sites de compétition / Village Paralympique / etc.), mais également au niveau médical avec la mise en œuvre du programme de classification (infrastructures médicales plus importantes au Village Paralympique et sur chaque site de compétition).

L'évaluation a porté sur cinq points fondamentaux qui constituent les éléments clés de la réussite de l'organisation des Jeux Paralympiques :

- Le Village Paralympique, son emplacement et son niveau d'accessibilité.
- Les sites de compétition : organisation géographique, regroupement de sites, qualité des sites et accessibilité.
- L'hébergement pour les populations autres que les athlètes (famille paralympique, délégation des CNP, médias, spectateurs, etc.) : nombre et niveau d'accessibilité.
- Les transports et la circulation : niveau d'accessibilité des transports existants dans les villes et proposés pour les Jeux, concept des transports paralympiques.
- L'héritage attendu des Jeux Paralympiques, notamment pour l'insertion des personnes handicapées et la promotion du sport pour tous.

Les informations fournies sur ces différents points varient d'une ville à l'autre : c'est donc autant les projets présentés qui ont été évalués que le potentiel offert par les différents territoires au vu des installations existantes et de la réutilisation possible des sites olympiques.

GRENOBLE

Grenoble propose de regrouper les sites des Jeux Paralympiques autour de trois pôles, plus concentrés que lors des Jeux Olympiques : le noyau Vercors pour les compétitions de Biathlon et de Ski de fond (idem Jeux Olympiques), Chamrousse pour les épreuves alpines, et la ville de Grenoble pour les épreuves de Glace (regroupées dans le pôle sud). Un seul Village Paralympique serait utilisé, celui de Grenoble.

A noter qu'au niveau de l'hébergement de la famille paralympique, la construction d'un établissement hôtelier « temporaire » tel que prévu pour les Jeux Olympiques, permet de résoudre les problèmes d'accessibilité des hôtels généralement rencontrés pour les Jeux Paralympiques.

De manière générale, l'organisation des Jeux Paralympiques sur le territoire de Grenoble ne poserait pas de problème majeur.

La vision de Grenoble est de faire des Jeux Paralympiques un événement exemplaire pour l'accessibilité et l'intégration des personnes handicapées, dans la continuité des actions déjà engagées sur ce point par la Ville.

PELVOUX ECRINS

Distant de 10 à 15 mn du village Olympique

Pelvoux Ecrins propose de regrouper les sites des Jeux Paralympiques autour de trois pôles, en réutilisant les sites olympiques (même sport) :

- Briançon avec le Village Paralympique et les sites de Glace
- Serre Chevalier pour les épreuves de ski alpin et,
- La Vallouise pour le Biathlon et le Ski de fond

De manière générale, comme pour les thèmes correspondants des Jeux Olympiques, la Commission d'Évaluation s'est interrogée sur la faisabilité même des projets du Village Paralympique, d'implantation des sites de compétition et des transports proposés par la candidature de Pelvoux Ecrins.

Ce qui signifie que nous sommes donc pénalisés 2 fois

La candidature s'inscrit dans *la Loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées*. A noter notamment que Pelvoux Ecrins a présenté en annexe de son dossier, un plan novateur et approfondi autour de l'accueil du public handicapé et l'accueil des sportifs participants aux Jeux Paralympiques.

Très compact : 38 Km de trajet

ANNECY

Le concept proposé par Annecy pour les Jeux Paralympiques est très compact avec un regroupement maximal des sites autour de deux pôles principaux : Annecy pour les épreuves de glace ainsi que le Village Paralympique, et La Clusaz / Le Grand Bornand pour les épreuves de ski de fond, de biathlon et de ski alpin.

L'ensemble des infrastructures (village / sites / hébergement / transport) proposées par Annecy permettrait d'accueillir les Jeux Paralympiques dans de bonnes conditions et sans problématiques majeures.

Au niveau de sa philosophie, la candidature d'Annecy a mis en avant un événement au service du sport de haut niveau, de l'accessibilité et du partage.

Mais obtient une note supérieure à celle de Pelvoux

NICE

Contrairement aux trois autres candidatures, Nice n'a pas présenté d'éléments détaillés sur le concept d'organisation proposé pour les Jeux Paralympiques. Ce point ne faisait en effet pas l'objet d'une question spécifique. C'est donc en se basant sur une reconversion potentielle du projet olympique et sur le potentiel offert par le territoire Niçois que la Commission d'Évaluation a pu apprécier la capacité de la candidature à organiser les Jeux Paralympiques avec succès.

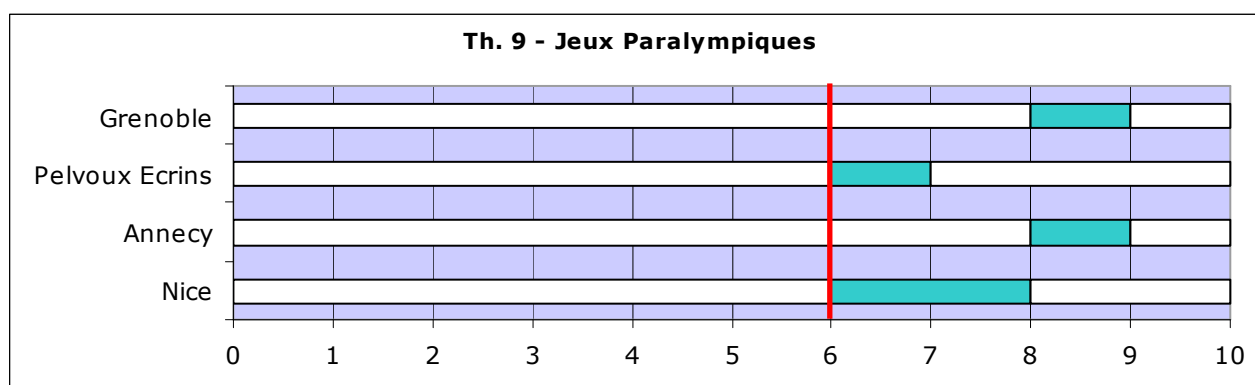
La faisabilité du projet d'organisation ne pose a priori aucun problème au vu des installations prévues pour les Jeux Olympiques et des caractéristiques de la Ville et de sa région. En revanche, la Commission d'Évaluation s'est interrogée sur l'éloignement des sites de montagne et les temps de transport associés qui seraient relativement conséquents.

Le projet Niçois met en avant une ambition de développer le sport pour les personnes en situation de handicap, et de profiter des Jeux Paralympiques pour évoluer dans le sens d'une plus grande intégration des personnes handicapées.

Tableau récapitulatif

Le tableau ci-après indique les notes attribuées à chaque ville pré-requérante pour le critère "Jeux Paralympiques" :

Ville	Note minimum	Note maximum
Grenoble	8	9
Pelvoux Ecrins	6	7
Annecy	8	9 ?
Nice	6	8



Une fois de plus, nous constatons qu'avec un projet exemplaire «novateur et approfondi», permettant aux athlètes en situation de handicap et qui ont des difficultés à gérer les distances et les déplacements, à se loger sur place pour ce qui concerne la glace, à 10 mn, pour l'alpin et à 15 mn pour le nordique, Pelvoux obtient la plus mauvaise note pour cause de doute sur la faisabilité.

En conséquence et estimant que nous avons écarté les nombreux doutes qui pesaient sur notre dossier, il convient d'attribuer à Pelvoux sur ce chapitre, la note maximale

X. Développement du Sport et Héritage sportif

Pondération = 5

Introduction

Dès le lancement de la procédure de sélection nationale, le CNOSF a souhaité s'assurer que la ville qui se porterait requérante à ses côtés s'engagerait à inscrire son projet dans une démarche de promotion et de développement du Sport. Le mouvement sportif français a également voulu garantir que la candidature aux Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver 2018 laisse un héritage significatif non seulement pour le Sport mais encore pour le progrès économique et social des territoires. A noter que ces points ne font généralement pas partie de l'évaluation des villes requérantes par le CIO.

Les Jeux Olympiques et Paralympiques doivent en effet laisser une empreinte durable pour la Ville et ses habitants. Outre les nouvelles installations et infrastructures dont la Ville se dote à cette occasion, les Jeux Olympiques et Paralympiques doivent améliorer la conception même des pratiques sportives. L'héritage matériel direct et immatériel consécutif doit ainsi être évalué.

L'influence profonde exercée par les Jeux sur la Ville et sur le pays doit rester visible.

Pour évaluer ce thème, la Commission a donc établi 6 sous-critères couvrant l'ensemble des thématiques et pondérés de la manière suivante :

Héritage immatériel

- | | |
|--|-----|
| 1. Développement des pratiques sportives
(et notamment le Sport pour Tous, le sport scolaire, ...) | 25% |
| 2. Mobilisation de l'ensemble des acteurs
(et en particulier les acteurs du mouvement sportif, l'intégration des populations, ...) | 10% |
| 3. Promotion des valeurs du Sport et de l'Olympisme
(suivant les recommandations du CIO et la Charte Olympique) | 25% |
| 4. Développement socio-économique du Territoire
(basé sur le tissu économique existant et les potentiels certains de développement) | 10% |
| 5. Rayonnement de la France
(à l'aune du jugement des membres du CIO, nous avons estimé l'image internationale que chaque ville véhicule) | 10% |

Cela paraît bien peu moins de 1% de l'ensemble de la notation.

Héritage matériel

- | | |
|---|-----|
| 6. Héritage immobilier pour le Sport
(que restera-t-il au service des publics sportifs après les Jeux ?) | 20% |
|---|-----|

I - Pourquoi fait-on des Jeux ?

13 mars 2009

Pour Laisser un héritage pour le sport.

Le secteur de Marseille à Briançon est le secteur en France qui en a le plus besoin en particulier Marseille. Ce territoire jeune dispose d'un très fort taux de pratiquants (880 000 licenciés en Provence Alpes et 36% de la population de licenciés dans le 05, record de France).

Pour laisser un héritage à un territoire

De tous les territoires en compétition, c'est celui des Alpes du Sud qui en a le plus besoin dans une logique de rééquilibrage territorial (Rhône Alpes a déjà eu les JO trois fois Chamonix, Grenoble, Albertville). Les JO permettraient d'en faire un territoire d'excellence

(hébergement et environnement), à l'image de la Suisse ou de l'Autriche... le soleil en plus.

Pour adresser un message au monde

Comme les Chinois ont su dire avec Pékin qu'ils étaient devenus une grande puissance, en cette période de crise, de changement climatique, à l'heure du Grenelle quel est le meilleur message pour que la France gagne à l'échéance 2011 ?
► Un dossier classique d'une ville contre une autre ville (aucun de nos candidats ne peut rivaliser en taille avec la ville de Munich ou avec PyeongChang) ?

Evidemment non, nous savons que le CIO,

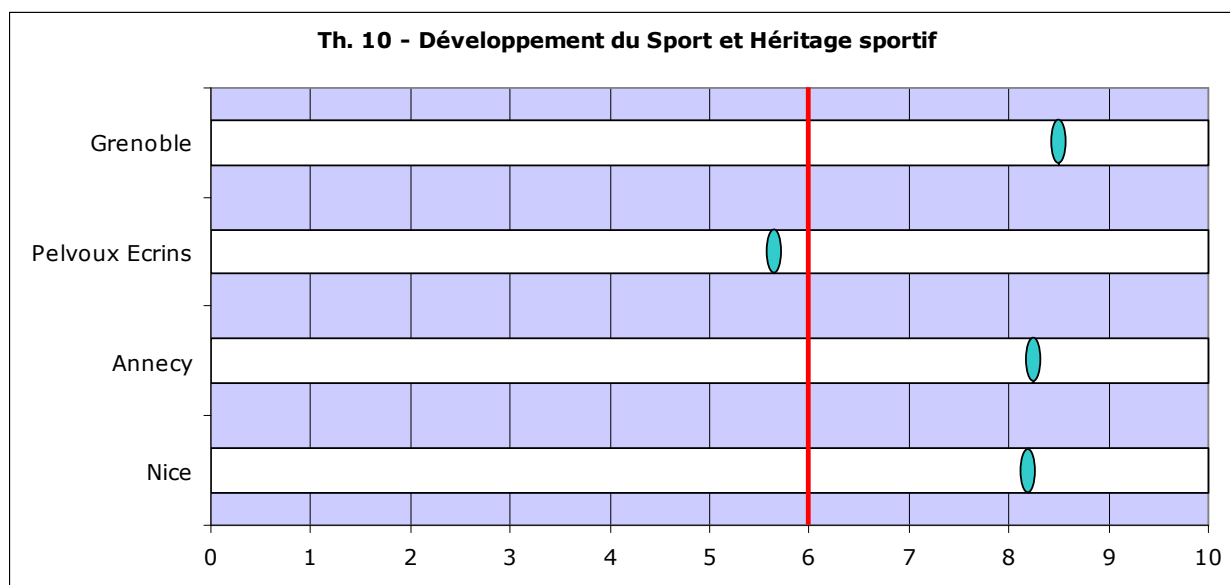
si on lui propose enfin un projet humaniste et exemplaire, choisira Pelvoux lui permettant ainsi de mettre ses discours en cohérence avec ses actes.

La France **DOIT** aujourd'hui se positionner différemment en proposant au CIO de porter avec elle un message au monde avec les sportifs en première ligne.

Seul le projet de Pelvoux Écrins 2018 intègre cette dimension stratégique et permet à la France de porter un message lisible, innovant, pertinent et en accord avec son temps. Ce serait un choix non seulement courageux mais efficace et sans risque (écologique et financier).

A la lecture des projets présentés par chacune des quatre villes et des éléments complémentaires recueillis par la Commission d'Evaluation, et notamment les commentaires des trois Fédérations Françaises d'hiver concernées, des notes ont été attribuées pour chaque sous-critère, donnant au final les moyennes suivantes :

Ville	Note
Grenoble	8,5
Pelvoux Ecrins	5,65
Annecy	8,25
Nice	8,2



Le projet de Pelvoux propose de permettre à la France et au monde sportif de promouvoir des valeurs humanistes, économes et durables en mettant à son service l'excellence environnementale d'un territoire préservé tout en permettant un rééquilibrage territorial évident à l'échelle d'un massif qui pour sa partie nord a déjà accueilli 3 fois les Jeux Olympiques et cela permet tout juste d'atteindre la moyenne. Il convient donc d'attribuer à Pelvoux la note que son projet ambitieux mérite.

XI. Concept général

Pondération = 5

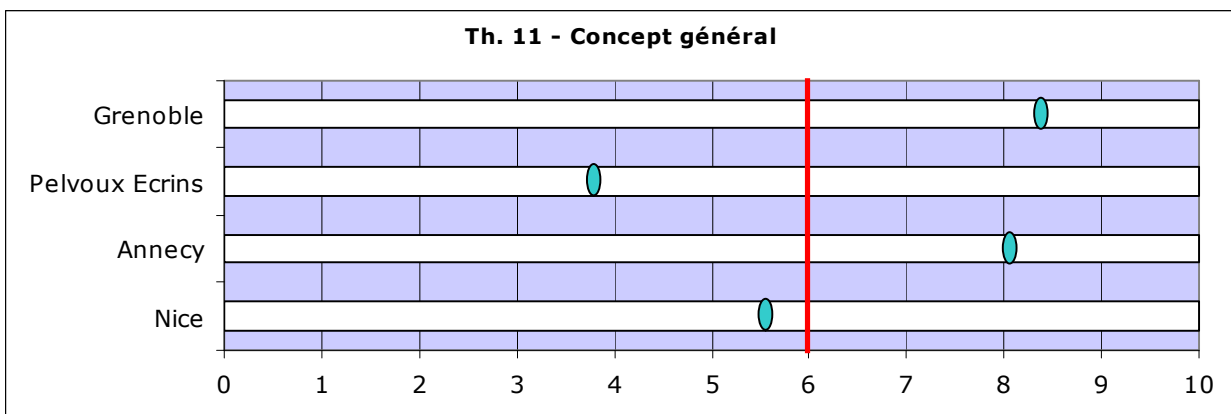
La Commission d'Évaluation a conclu son évaluation des villes pré-requérantes par un examen général du concept proposé par chaque ville pour l'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver 2018.

Cet examen a été effectué une fois tous les autres thèmes évalués et donc après que la Commission a pu se faire une opinion générale du projet olympique global de chacune des villes.

Dont nous savons qu'il a été perçu de manière erronée sur des aspects techniques essentiels qui sont les transports, l'hébergement et les finances en particulier

Une note a été attribuée à chaque ville, comme indiqué ci-dessous :

Ville	Note
Grenoble	8,4
Pelvoux Ecrins	3,8
Annecy	8,1
Nice	5,6



S'agissant du concept général celui-ci est donc considéré à la lumière d'analyses erronées comme en témoigne les pages précédentes. Plus largement le concept général doit s'entendre comme le principe, le type de Jeux que la France veut proposer entre classiques ou novateurs comme l'affirme Pelvoux Écrins 2018. Il n'a échappé à personne que Pelvoux Écrins 2018 proposait des Jeux différents : économes, humanistes, transfrontaliers, à la montagne, en pleine nature. Les Jeux Olympiques d'un monde qui change pour conduire le mouvement olympique à faire un choix qui corresponde à l'air du temps et pour permettre à la France d'adresser un message adapté au monde de demain.

C'est d'abord sur ce choix fondamental, entre jeux classiques et jeux d'une nouvelle ère que les Administrateurs du CNOSF doivent se prononcer. Le reste est du détail, puisque l'on peut faire les jeux partout, Sotchi 2014 en est le parfait exemple ! Reste cependant, par souci d'économie, à proposer un dispositif solide en matière de sites, de transport et d'hébergement, ce qui est le cas de Pelvoux Écrins 2018. La deuxième question est relative au territoire qui sera choisi. Parmi les quatre candidatures, quel est celle qui a le plus besoin de l'élan olympique pour le développement du sport, pour le rééquilibrage territorial, pour le juste équilibre régional entre Rhône-Alpes qui a eu les jeux trois fois et PACA jamais. Le concept général doit donc aussi prendre en compte la vision que le mouvement sportif a de l'avenir et dans quelle mesure il sait prendre en compte l'avis des français qui à 81% (Ifop) préfèrent le concept Pelvoux et de l'Etat qui préconise le même choix (lettre Borloo/NKM). Pelvoux Écrins 2018 est conscient de la difficulté de la tâche pour le CNOSF et réaffirme son respect de la légitimité du mouvement sportif à décider ce qui lui paraît le mieux.

Conclusion

Le mouvement sportif français ne peut que se féliciter que quatre villes aient demandé à se porter candidates pour accueillir les Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver de 2018, confirmant au travers de cette démarche leur attachement aux valeurs du Sport et de l'Olympisme. La Commission d'Evaluation souhaite par ailleurs souligner la très grande qualité des travaux et études réalisés par les villes depuis le lancement de cette procédure, et reconnaît l'effort considérable consenti par chacune dans la préparation de leurs réponses au questionnaire du CNOSF.

La responsabilité de la Commission d'Evaluation était de fournir une analyse et d'émettre un avis sur les villes qui ont le potentiel de présenter une candidature de qualité aux côtés du CNOSF, et notamment les villes capables de franchir la première étape de la procédure du CIO afin de devenir « Ville Candidate ».

Pour rappel en effet, seule une candidature française qui franchirait cette étape pourrait offrir les retombées positives escomptées pour la France et pour le mouvement sportif dans son ensemble.

Pour mémoire, cette première présélection du CIO, **essentiellement technique**, a pour objectif de déterminer les villes réunissant les conditions nécessaires à l'accueil sans risque des Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver en 2018. Elle est sanctionnée par une décision de la Commission exécutive du CIO et seuls les dossiers passant cette phase seront soumis au vote des membres du CIO à Durban en 2011.

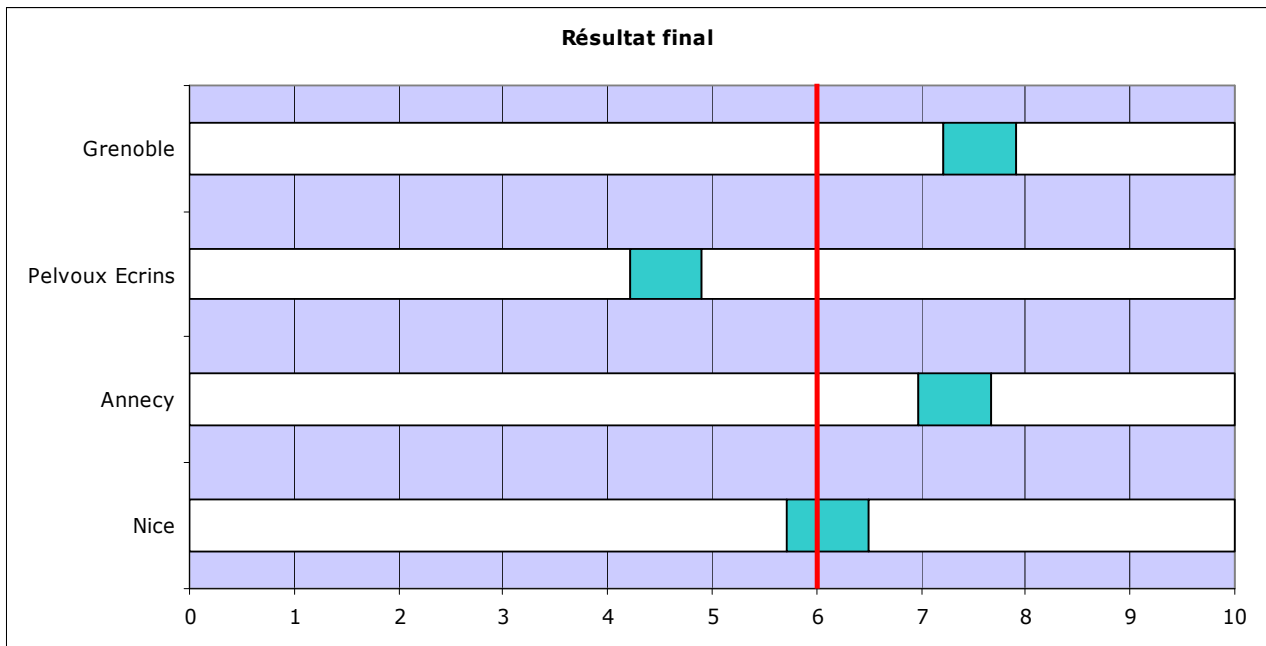
À l'heure de tirer ses conclusions, la Commission d'Evaluation tient à rappeler que sa tâche ne consiste pas à porter un jugement définitif sur la ville qui devrait se porter candidate aux côtés du mouvement sportif français, mais à aider à la décision du Conseil d'Administration du CNOSF.

Comme le rappelle le CIO, les Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver sont la plus grande et la plus complexe des manifestations sportives d'hiver du monde ; la capacité d'une ville à les accueillir est essentiellement fonction des facteurs suivants :

- sa capacité fondamentale à mettre en œuvre un projet aussi vaste et aussi complexe en termes d'infrastructures et de ressources, en relation avec la géographie naturelle et la topographie de la ville et de la région ;
- le concept que la ville propose pour les Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver – à savoir l'existence d'un plan général viable ;
- le soutien dont le projet bénéficie de la part de la population, des pouvoirs publics et des principales parties intéressées ;
- l'aptitude à produire des résultats en termes d'organisation, de planification et de performance opérationnelle ;
- la faculté d'aboutir à un résultat de qualité élevée sur des éléments tels que les niveaux de service, les valeurs olympiques et l'héritage.

L'analyse des onze thèmes effectuée par la Commission d'Evaluation du CNOSF a conduit cette dernière à juger en ces termes des aptitudes des villes pré-requérantes.

La Commission d'Évaluation a abouti à la conclusion suivante, reflétant l'évaluation globale de chaque projet.



- La Commission d'Évaluation estime que les villes de Grenoble et Annecy ont le potentiel nécessaire pour accueillir les Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver de 2018, et peuvent donc représenter des candidatures de qualité aux côtés du CNOSF et espérer passer la première étape de présélection du CIO.

- Les atouts de la candidature de Nice sont tout à fait indéniables notamment dans son Pôle « Glace ». Pour autant, la Commission d'Évaluation estime que le dossier comporte des risques. En effet, la distance entre le Village Olympique unique et le Pôle Neige, la faiblesse des infrastructures de transport vers et au sein du Pôle Neige, et la faible capacité d'hébergement sur les sites de montagne, amènent à s'interroger sur la faisabilité même du projet et sa capacité à passer l'étape de présélection du CIO.

- La Commission d'Évaluation conclut que le territoire de Pelvoux Ecrins n'a pas à l'heure actuelle la capacité requise pour accueillir les Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver de 2018, et pour passer l'étape de présélection du CIO.

Il importe de rappeler que la conclusion de la Commission d'Évaluation s'applique uniquement à 2018 sur la base des dossiers soumis à la Commission d'Évaluation du CNOSF.

Cette évaluation purement technique écarte de fait le projet de Pelvoux qui volontairement souhaite proposer une approche différente, comme mentionné précédemment.

Cependant, nous souhaitons attirer l'attention de la commission sur le fait que les critères techniques ne sont pas les seuls, Sotchi qui n'avait rien sera l'organisateur des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2014... Pelvoux dont nous venons de vous démontrer qu'il dispose de presque tout, vous propose aujourd'hui de choisir un projet en rupture avec les habitudes prises, certes..., différent, certes mais c'est pour cela qu'il peut faire gagner la France.