Document généré le 16 avr. 2024 12:03

Téoros
Revue de recherche en tourisme

Dix stades français pour l'Euro-foot 2016
Une occasion d'accélérer les projets urbains et l'ouverture internationale

Jean-Pierre Augustin, docteur et Vincent Nicolle, master

Volume 33, numéro 1, 2014

Méga-événements sportifs

URI : https://id.erudit.org/iderudit/1036718ar
DOI : https://doi.org/10.7202/1036718ar

Aller au sommaire du numéro

Éditeur(s)

Université du Québec à Montréal

ISSN

0712-8657 (imprimé)
1923-2705 (numérique)

Découvrir la revue

Citer cet article

Augustin, J.-P. & Nicolle, V. (2014). Dix stades français pour l'Euro-foot 2016 : une occasion d'accélérer les projets urbains et l'ouverture internationale. *Téoros*, *33*(1), 41–50. https://doi.org/10.7202/1036718ar

Résumé de l'article

Les stades sont devenus les cathédrales profanes du 21e siècle, mais leur édification ne se limite pas au plan architectural et s'inscrit de plus en plus dans des projets urbains et touristiques qui participent à la rénovation de quartiers tout en dotant la ville d'une nouvelle identité. Les méga-événements comme l'Euro-foot 2016 organisé en France par l'UEFA (*Union of European Football Associations*) sont, au-delà des constructions ou rénovations de stades, des occasions particulièrement efficaces d'accélérer les mutations urbaines. La problématique de ce travail se focalise sur l'analyse d'événements qui sont à la fois un prétexte à la recomposition de quartiers, à l'aménagement du territoire et à l'affirmation de l'image attractive et touristique des villes engagées dans une course à la distinction. L'Euro-foot 2016 est l'occasion de souligner que les équipements nécessaires aux méga-événements sportifs sont les lieux emblématiques des grands rassemblements, un symbole des dynamiques métropolitaines et un enjeu d'attraction et de développement touristique.

Tous droits réservés © Université du Québec à Montréal, 2014

Ce document est protégé par la loi sur le droit d'auteur. L'utilisation des services d'Érudit (y compris la reproduction) est assujettie à sa politique d'utilisation que vous pouvez consulter en ligne.

https://apropos.erudit.org/fr/usagers/politique-dutilisation/

Cet article est diffusé et préservé par Érudit.

Érudit est un consortium interuniversitaire sans but lucratif composé de l'Université de Montréal, l'Université Laval et l'Université du Québec à Montréal. Il a pour mission la promotion et la valorisation de la recherche.

https://www.erudit.org/fr/

Dix stades français pour l'Euro-foot 2016
Une occasion d'accélérer les projets urbains et l'ouverture internationale

Jean-Pierre AUGUSTIN, docteur
Professeur
ADESS – UMR 5185
Université Bordeaux-Montaigne
jean-pierre.augustin@msha.fr

Vincent NICOLLE, master
Consultant
Agence CIALFI
vincent.nicolle@cialfi.com

RÉSUMÉ : Les stades sont devenus les cathédrales profanes du 21e siècle, mais leur édification ne se limite pas au plan architectural et s'inscrit de plus en plus dans des projets urbains et touristiques qui participent à la rénovation de quartiers tout en dotant la ville d'une nouvelle identité. Les méga-événements comme l'Euro-foot 2016 organisé en France par l'UEFA (*Union of European Football Associations*) sont, au-delà des constructions ou rénovations de stades, des occasions particulièrement efficaces d'accélérer les mutations urbaines. La problématique de ce travail se focalise sur l'analyse d'événements qui sont à la fois un prétexte à la recomposition de quartiers, à l'aménagement du territoire et à l'affirmation de l'image attractive et touristique des villes engagées dans une course à la distinction. L'Euro-foot 2016 est l'occasion de souligner que les équipements nécessaires aux méga-événements sportifs sont les lieux emblématiques des grands rassemblements, un symbole des dynamiques métropolitaines et un enjeu d'attraction et de développement touristique.

Mots-clés : stades, football, méga-événements, urbanisme, tourisme.

Le rôle que joue l'édification de grands équipements sportifs construits lors d'événements internationaux comme les Coupes du monde ou les Coupes des nations de football en Europe est largement débattu dans les recherches concernant les aménagements urbains (Smith, 2012 ; Frank et Steets, 2010). Cette communication analyse la capacité des villes à organiser des méga-événements et à utiliser la construction ou la rénovation des stades pour engager ou accélérer de vastes projets urbains ; elle a pour objectif de questionner comment ces événements sont symboliques des dynamiques métropolitaines, des enjeux d'attraction, et de développement touristique en partant de l'hypothèse qu'au-delà des prouesses architecturales, les projets participent à l'amélioration des fonctions urbaines et à la valorisation de l'image des villes.

Le Championnat d'Europe des Nations de football en 2016, organisé en France par l'UEFA et nommé Euro-foot 2016, est l'occasion de franchir une étape dans l'aménagement sportif des villes en construisant ou en réaménageant dix stades à Bordeaux, Lens, Lille, Lyon, Marseille, Nice, Paris (Parc des Princes), Saint-Denis (stade de France), Saint-Etienne et Toulouse. Cette manifestation marque une nouvelle ère à plus d'un titre : sur le plan sportif, le nombre d'équipes engagées passe de 16 à 24, d'où 51 matchs, soit 20 de plus que lors du dernier Euro-foot 2012 en Pologne et en Ukraine ; sur le plan architectural, les concours se multiplient avec une tendance à l'agrandissement de la couverture des tribunes et parfois du stade, la création de loges « à prestation » et d'espaces VIP, l'anticipation pour des activités non sportives et l'extension des espaces publics alentour ; sur le plan urbanistique, les stades s'inscrivent dans des projets de ville et accompagnent la création de nouveaux quartiers plurifonctionnels (logements, zones commerciales et de loisirs…), souvent à l'extérieur de l'hyper centre ; sur le plan économique, les travaux s'élèvent à plus de 1,5 milliard d'euros et on assiste à la multiplication de partenariats public-privé (PPP) qui modifient le statut majoritairement municipal des stades traditionnels ; sur le plan touristique, le stade et l'événement doivent attirer des millions de touristes des pays concernés et du reste du monde car l'opération, la troisième du monde après les Jeux olympiques (JO) et la Coupe du Monde de la Fédération internationale de football amateur (FIFA), est d'envergure universelle (Augustin et Gillon, 2004).

Après avoir précisé le cadre théorique de l'étude et la méthodologie de recherche, le travail présente le contexte de l'Euro-foot 2016 dans une France où le déficit en grands équipements est patent, puis l'étude aborde les enjeux urbains et touristiques pris en compte autour de l'édification ou de la rénovation des 10 stades concernés, et analyse enfin l'exemple du nouveau stade de Bordeaux, un archétype de nouvelle génération qui doit revitaliser un quartier par la méthode du germe.

Cadre théorique de l'étude et méthodologie de la recherche

Plusieurs milliers de stades existent dans le monde et l'on estime à près d'une centaine ceux de plus de 30 000 places en construction dans les pays occidentaux et dans les pays émergents. Le phénomène questionne sur le rôle que peuvent jouer les grands équipements sportifs dans l'aménagement des villes (Dyreson et Trumpbour, 2010). Pour certains, et cela depuis le début du mouvement sportif à la fin du XIXe siècle (cf. La *Revue Olympique*, organe officiel du Comité olympique français), le stade a pour fonction de valoriser les pratiques en considérant qu'il permettra de convertir le spectateur en pratiquant. Cette fonction, proche de la célébration, rassemble les propagandistes du sport et les promoteurs privés, puis publics, des grands équipements sportifs. On a là un discours incantatoire, encore dominant, malgré le démenti des faits, même si quelques résultats très médiatisés ont un effet d'entraînement à la pratique (Masterman, 2014 ; Inglis, 1990 ; Lemoine, 1998).

D'autres dénoncent, dans les années 1970 et 1980, ce qui se cache derrière le rassemblement des masses sportives. Ce sont d'abord les écrits, autour de la revue *Quel corps ?*, de Jean-Marie Brohm et Marc Perelman, qui présentent le sport spectacle et le stade comme des « appareils idéologiques d'État » (AIE) et des opiums du peuple fonctionnant dans tous les systèmes politiques, qu'ils soient libéraux ou bureaucratiques, développés ou sous-développés. Dans les pays totalitaires, le sport est directement intégré dans les rouages de l'État, alors que dans les pays d'économie capitaliste, sa mercantilisation correspond à la stratégie des entreprises et à la logique du profit, principal moteur du sport spectacle (Perelman, 2010). D'autres encore dévoilent, dans une approche foucaldienne, les vérités latentes du spectacle sportif tout en proposant des aménagements afin d'éviter les dérives. Dans le numéro 43 de *Recherches* en avril 1980, l'article d'Alain Ehrenberg « Aimez-vous les stades ? », explique clairement que « Le sport, c'est la guerre. Mais la guerre conçue non pas comme la menace d'un chaos – un retour à l'état de nature – mais comme un moyen de fabriquer de la sociabilité ». Pour l'auteur, cette mise en scène, cette dérive pacifique de la mobilisation trouve sa justification dans le stade, dès lors « le problème n'est plus d'empêcher le désordre, mais de calculer les limites du trouble, d'en indiquer les limites de *tolérabilité* ». Cette interprétation explique la manière de faire du stade un monument tout en sélectionnant et répartissant les spectateurs afin d'éviter les affrontements.

D'autres enfin considèrent que les stades construits lors des grands événements internationaux seront sous-utilisés par la suite et deviendront des « éléphants blancs » et dans le pire des cas des friches sportives (deMause et Cagan, 2008 ; Lefebvre, 2003).

Nous proposons une autre approche qui s'inscrit dans une perspective aménagiste et urbanistique (Augustin, 2007) du rôle des stades, en considérant que leur édification ou rénovation en France pour l'Euro-foot 2016 est une occasion d'accélérer les mutations urbaines à partir de projets qui transforment des parties de villes, améliorent leur image et augmentent leur capacité d'attraction touristico-sportive.

Pour cette démonstration, le dispositif expérimental mis en œuvre est de nature qualitative et informative. Ce choix méthodologique semble adapté pour décrire, comprendre et traduire les politiques urbaines qui accompagnent la construction ou la modernisation des stades. Il s'inscrit dans un programme plus large concernant les phénomènes touristiques en milieu urbain et régional de l'UMR ADESS (Aménagement, développement, environnement, santé, sociétés) du CNRS. Ce programme participe depuis plusieurs années à des recherches fondamentales (Augustin, 2010, Augustin et Greffier, 2010) et à des recherches appliquées pour le compte du Conseil régional d'Aquitaine et d'autres collectivités territoriales (Nicolle, 2010 ; 2011). Ces recherches, et notamment les recherches appliquées, sont fondées sur des méthodes classiques d'analyses géographiques. Elles analysent les projets et leur réalisation, favorisent les entretiens avec les acteurs, cherchent à mêler les données qualitatives et quantitatives et synthétisent l'ensemble des éléments recueillis. Les résultats obtenus sont largement diffusés et donnent lieu à des retours sous forme de séminaires ou colloques avec les acteurs concernés, et de publications dans des revues scientifiques. Il s'agit d'une approche systémique, à la fois sur le sport et les équipements sportifs, intégrant les perspectives du développement touristique.

Pour la communication résultant de cette méthodologie, les analyses ont été centrées sur le rôle des stades comme lieux emblématiques des grands rassemblements sportivo-touristiques, mais aussi et surtout comme perspectives à la fois urbaines, environnementales, économiques et touristiques. Ces perspectives soulignent qu'il est de plus en plus difficile de dissocier l'édification des stades des activités et aménagements qui contribuent à l'image attractive et touristique des villes engagées dans une course à la promotion et à la distinction.

L'Euro-foot 2016 et la modernisation des stades

La France est considérée comme l'une des dix grandes nations sportives au monde, en témoignent la diversité des disciplines de haut niveau dans lesquelles ses licenciés sont engagés, et l'organisation de compétitions internationales ces dernières années, dont les JO d'hiver d'Albertville de 1992, le Mondial FIFA de Football en 1998 et le Mondial de Rugby en 1999 et en 2007, le Championnat du monde d'Athlétisme en 2003. En 2010, la France est choisie pour organiser le Championnat d'Europe des Nations de football UEFA 2016 après l'élimination de la Turquie et de l'Italie. Pour rappel historique, la compétition est créée en 1954, suite à la création la même année de l'UEFA, instance dirigeante du football en Europe. Le trophée porte le nom d'Henri Delaunay qui en eut l'idée dès 1927. Elle se déroule tous les quatre ans en deux phases,

les qualifications et le tournoi final. Ayant déjà organisé la première édition de cette compétition en 1960, puis celle de 1984, la France doit accueillir les équipes qualifiées pour les matchs de phase finale en juin et juillet 2016. C'est la première fois qu'un pays accueille trois fois le tournoi européen. Cet événement, le troisième planétaire en termes de notoriété et de retombées derrière les Jeux olympiques d'été et la Coupe du Monde FIFA de Football, concerne 53 associations nationales affiliées à l'UEFA (Atout France 2013). Jacques Lambert, président de l'organisation de l'Euro 2016, en rappelle les enjeux sportifs : « On sait par expérience que ces compétitions, au-delà de ce qu'elles apportent en *terme de mobilisation sont un extraordinaire accélérateur pour le football mais aussi pour les autres sports* ». Les enjeux sont aussi urbains, architecturaux et touristiques.

Le retard français et l'opportunité 2016

Le projet de candidature de la France pour l'Euro-foot 2016 émerge en avril 2007, mais c'est en février 2009 que la FFF (Fédération française de football) confirme officiellement ses intentions. Entre-temps, la « *Commission Grands Stades Euro 2016* », présidée par Philippe Seguin, procède à un état des lieux exhaustif sur les stades français de football et de rugby et définit un outil d'aide à la décision en vue d'accueillir la prestigieuse compétition (Seguin, 2008). Le retard de la France y est constaté et le rapport souligne les faiblesses du pays pour l'accueil des méga-événements sportifs et son handicap pour le développement du sport de haut niveau. Face à la faible capacité des équipements et à leur manque de fonctionnalité caractérisant un parc de stades vieillissants, obsolètes et sous-équipés, la commission formule des recommandations précises : définir et mettre en œuvre une politique sous forme de schéma directeur, moderniser les stades du parc français et viser l'organisation de l'UEFA Euro 2016.

Côté stades, la France se situe en dernière position des nations majeures de football en Europe. Avec 18 stades de plus de 25 000 places, elle est cinquième derrière le Royaume-Uni (50), l'Allemagne (35), l'Italie (26) et l'Espagne (23). Si le nombre de stades est rapporté au poids démographique du pays, elle se classe encore plus loin avec 1,4 stade pour cinq millions d'habitants, contre 4 au Royaume-Uni. Les stades français comptaient en moyenne 29 000 places sur la saison 2007-2008, contre 45 000 en Allemagne, 39 000 en Angleterre et 32 000 en Espagne. Elle ne dispose que de deux stades de plus de 50 000 places (stade de France de Saint-Denis et stade Vélodrome de Marseille) et huit stades entre 30 000 et 50 000 places. Son parc se caractérise surtout par des équipements de moins de 20 000 places, comme à Lille, Le Mans, Nice, Valenciennes, Boulogne et Lorient dont les équipes de football évoluaient pourtant en Ligue 1. Malgré cette capacité d'accueil réduite, le taux de remplissage moyen est de 75 %, soit relativement faible en comparaison aux stades anglais remplis à 91 % et aux temples allemands (86 %) construits ou rénovés pour le Mondial de football de 2006. Ces chiffres sont révélateurs d'une qualité d'accueil sommaire et peu favorable sur le plan économique. Si les recettes moyennes pour un match de Ligue 1 généraient 350 000 euros, c'est sans équivoque inférieur au 1,7 million d'euros anglais, aux 990 000 euros allemands et aux 840 000 euros espagnols. L'Italie, avec 470 000 euros de recette, arrive aussi à surpasser la France malgré la vétusté des stades dont le taux de remplissage n'atteint pas les 60 %.

Afin d'évaluer la qualité d'accueil des stades, l'UEFA décerne jusqu'à cinq étoiles pour les plus modernes en tenant compte du confort, de la sécurité, de l'accessibilité, de la visibilité, des accueils médias et des loges VIP. L'Allemagne, pays organisateur du Mondial FIFA 2006, comptait ainsi quatre stades cinq étoiles, le Portugal, organisateur de l'Euro-foot 2004, trois, et les Pays-Bas, organisateurs de l'Euro-foot 2000 avec la Belgique, deux. La France n'en compte qu'un seul (St-Denis), et deux dotés de quatre étoiles (stade Gerland de Lyon et Parc des Princes de Paris).

Face à cette situation, l'État s'est engagé à hauteur de 10 % dans le financement de rénovation de son parc : un coût estimé à un peu plus d'un milliard et demi d'euros qui n'aurait a priori pas été remis en cause en cas de non-sélection de la France. D'après certains spécialistes, l'investissement devrait être récupéré sous forme de taxes, de cotisations sociales et d'impôts sur le revenu, et les clubs résidents y voient une opportunité pour augmenter leurs recettes. Malgré les débats et les querelles de chiffres, le secteur est présenté par les médias comme stimulant pour l'économie. Nicolas Sarkozy, président de la République de 2007 à 2012, venu soutenir lui-même la candidature de la France à Genève aux côtés de la FFF considère même que « *le sport est une réponse à la crise* ». Dans ce contexte, de nombreuses villes ont programmé la construction ou la rénovation des stades et les années 2000 marquent l'émergence d'une nouvelle génération d'équipements souvent inférieurs à 25 000 places. Près de quarante projets voient le jour sans être nécessairement motivés par le fait de pouvoir se positionner pour l'Euro-foot 2016, parmi eux les villes de Sedan, Sochaux, Caen, Le Mans, Valenciennes, Le Havre, Reims, Grenoble, Brest, Dijon et Bastia comptant une équipe en Ligue 1 ou 2 de football ; côté rugby, les villes de Paris, Ris-Orangis, Nanterre, Toulon, Clermont-Ferrand, Montpellier, Pau, Bordeaux. Mais, c'est l'opportunité d'accueillir les rencontres de l'Euro 2016 qui initie les plus grands projets (illustration 1).

Quatre nouveaux grands stades et six rénovations

Selon le cahier des charges de l'UEFA (2011), le pays hôte doit disposer de deux stades de plus de 50 000 places assises, trois d'au minimum 40 000 et d'un minimum de 30 000 places pour les autres. Ce cahier impose aussi des normes en termes de réglementations (aire de jeu, vestiaires), de fonctionnement, d'accueil et de sécurité. Pour suivre ces règles et accueillir dans de bonnes conditions les 51 matchs-événements prévus, la construction de quatre stades neufs et six rénovations sont programmées. Il s'agit d'un tournant dans la modernisation du sport français puisque depuis 1945, la France n'en a construit que trois de plus de 30 000 places : le Parc des Princes de Paris en 1972, La Beaujoire à Nantes pour l'Euro-foot de 1984 et le stade de France pour le Mondial FIFA en 1998. Il s'agit de dix sites majeurs pour le développement essentiellement du football français, non pas pensés comme des « éléphants blancs », mais qui devraient continuer à accueillir l'équipe locale de football et/ou de rugby pour les matchs de Championnats de France de la Ligue 1 de football et du Top 14 de rugby.

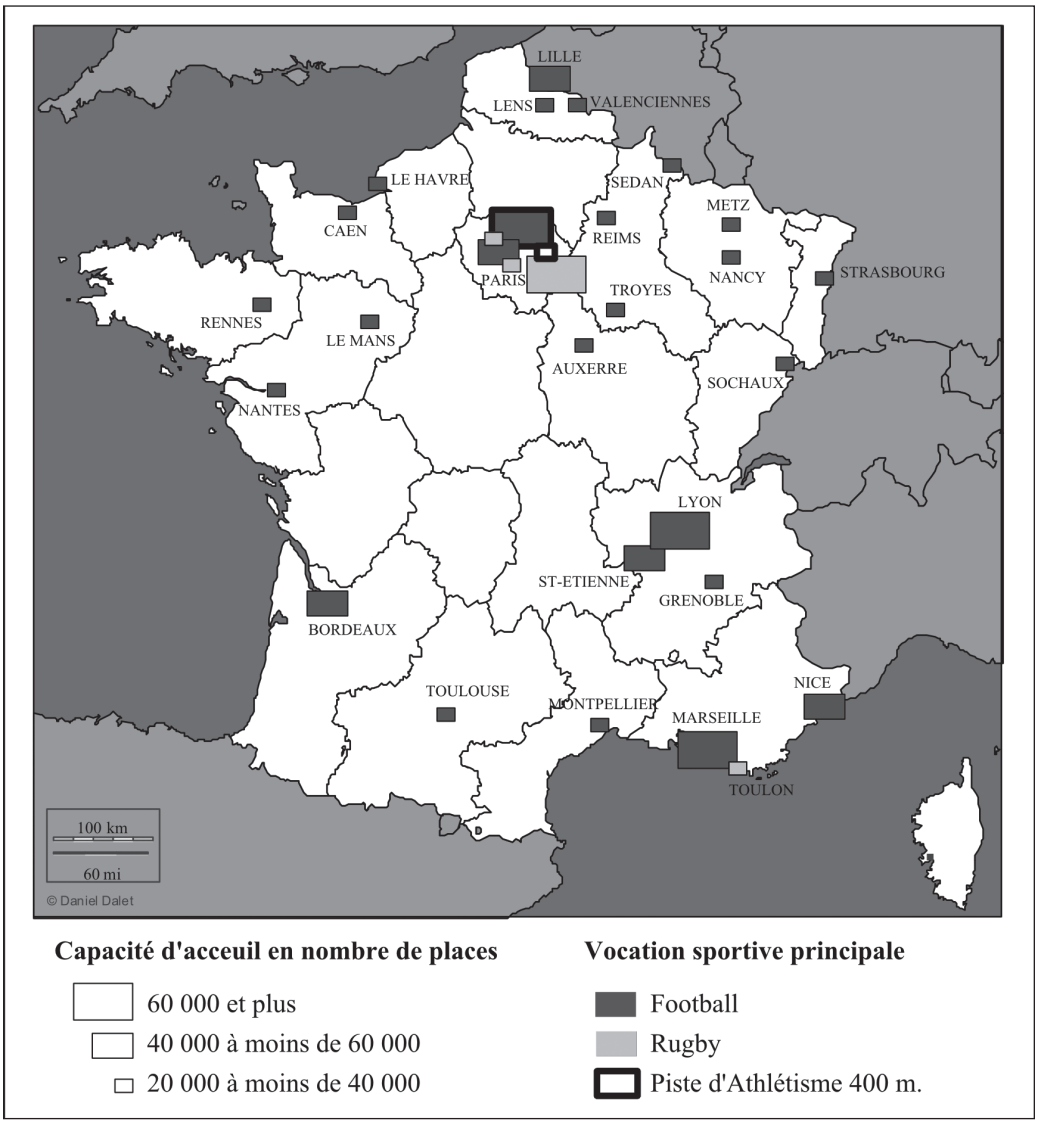

ILLUSTRATION 1 : Le parc de stades en France d'ici 2016 (source : Vincent Nicolle, 2014).

Quatre nouveaux stades répondant aux besoins des clubs locaux sont construits ou en construction. Le stade Pierre Mauroy de Lille Métropole, inauguré en 2012, et conçu par *Valode & Pistre et Pierre Ferret* (déjà architectes du stadium de Toulouse, et du stade Bollaert de Lens) compte plus de 50 000 places ; Lille cherche à s'imposer sur la scène européenne en offrant à la métropole un stade multifonctionnel constitué d'un toit mobile et d'une pelouse rétractable. L'Allianz Riviera de Nice Métropole, avec 35 000 places, est dessiné par le *Cabinet Wilmotte et Associés* ; Nice l'avait envisagé pour appuyer sa candidature aux Jeux olympiques d'hiver 2018, mais la France a préféré soutenir la candidature d'Annecy et le CIO a finalement octroyé ces jeux à Pyeongchang, en Corée du Sud. Le Grand Stade de Bordeaux Atlantique doit être livré en 2015 pour accueillir 43 500 spectateurs ; œuvre de *Herzog et De Meuron* (déjà auteurs du stade olympique de Pékin et de l'Allianz Arena de Munich), il se caractérise par sa qualité fonctionnelle et paysagère. À Lyon enfin, la première pierre du stade des Lumières de 61 000 places est posée en novembre 2013, après la sélection du cabinet d'architectes *Populous* (qui a déjà produit le *Wembley Stadium*, et doit construire le Grand Stade du XV de France à Ris-Orangis). Ce stade sera le premier en France édifié sur des fonds 100 % privés, à l'initiative de Jean-Michel Aulas, président de l'Olympique Lyonnais qui sera propriétaire de l'enceinte.

Six rénovations de stades s'ajoutent aux nouvelles constructions, celles majeures de Marseille, Saint-Étienne, Lens et Paris, et celles plus mineures de Toulouse et Saint-Denis. Le stade Vélodrome de Marseille sera réaménagé par l'architecte *Didier Rogeon* en association avec la SCAU (*Société de conception d'architecture et d'urbanisme*). Un toit recouvrant l'ensemble des gradins devrait modifier l'ambiance générale ; la partie haute de la tribune Ganay, ainsi que la tribune Jean Bouin sont reconstruites pour offrir une meilleure visibilité aux 67 500 spectateurs. Le stade Geoffroy Guichard de Saint-Étienne, dit « à l'anglaise » en raison de sa forme

rectangulaire, augmente sa capacité à 41 000 places et rénove sa toiture et ses façades selon les plans du Cabinet *Chaix et Morel* (auteur de la modernisation du stade de Tennis Roland Garros de Paris, et de ceux d'Amiens et de Grenoble). À Lens, la participation au projet Euro 2016 a été porté par la ferveur populaire et la détermination des dirigeants ; le *Cabinet Ferret* en charge du projet réhabilite le stade Félix Bollaert limité à 35 000 sièges pour un coût de 70 millions d'euros ; la Région Nord-Pas-de-Calais assure la faisabilité du projet pour des raisons d'équité territoriale puisque Lille et Valenciennes, respectivement à 40 et 60 km de Lens, ont déjà leur nouveau stade. Enfin, le Parc des Princes, œuvre de *Roger Tallibert* en 1972, disposera de 48 000 places couvertes par une ossature en béton permettant une meilleure qualité acoustique.

S'ajoutent à ces rénovations majeures celles plus mineures des stades de Toulouse et de Saint-Denis. Le Stadium de Toulouse sera réaménagé par *Cardete et Huet* (auteur du stade du Mans) en association avec *Pierre Ferret* ; les restrictions budgétaires n'ont cependant pas permis le passage aux 40 200 places envisagées et avec 33 000 places ce sera le plus petit équipement de cet Euro 2016. Le stade de France de Saint-Denis, œuvre de l'équipe *Macary-Zublena-Regembal-Costantini*, sera légèrement rénové ; il offre 80 000 places, avec une tribune mobile de 25 000 sièges pouvant reculer de quinze mètres pour laisser place à l'anneau olympique d'athlétisme. Il faut noter qu'un nouveau Grand Stade de mêmes dimensions, porté par la Fédération française de rugby (FFR), devrait voir le jour d'ici 2017 à Ris-Orangis dans le Sud francilien. Deux enceintes concurrentes illustrent les opportunités de développement du rugby professionnel et les relatives difficultés à s'entendre avec le football sur le partage de lieux sportifs communs.

Au total, après un rapport soulignant le retard des stades français, l'Euro-foot 2016 a permis d'accélérer leur modernisation. En dix ans, la capacité des vingt premiers est passée d'une moyenne de 25 314 places à 34 750, et celle des places VIP, de 1 162 à 3 180. Cependant, la nouveauté vient surtout d'une meilleure prise en compte des enjeux urbains et touristiques dans leur conception et leur implantation.

Les enjeux urbains et touristiques des grands stades

À l'échelle du territoire français, douze villes furent sollicitées pour l'accueil de l'Euro-foot 2016 (UEFA, 2011) : Saint-Denis, Paris, Lille, Lens, Nancy, Lyon, Saint-Étienne, Nice, Marseille, Toulouse, Bordeaux et Strasbourg. Les dix retenues se calquent sur la hiérarchie urbaine puisque huit sont situées dans les quatre régions les plus peuplées : deux en Région parisienne (Île-de-France) comptant environ 11 850 000 habitants en 2011 ; deux en Région Rhône-Alpes, 6 285 000 habitants ; deux en Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA), 4 915 000 habitants ; deux en Région Nord-Pas-de-Calais, 4 040 000 habitants ; et deux dans le sud-ouest à Bordeaux (Aquitaine) et à Toulouse (Midi-Pyrénées) regroupant ensemble plus de 8 millions d'habitants. Huit stades sont à l'est et deux à l'ouest de l'axe Le Havre - Marseille qui marque la séparation entre une France plus urbanisée à l'est et celle de l'ouest qui l'est moins (illustration 2).

Le schéma d'organisation renvoie aussi à la théorie du lieu central de Christaller sur la hiérarchisation des réseaux urbains et ruraux qui souligne l'attraction des grandes villes sur les territoires régionaux (Augustin, 2007 : 82). Cependant, le nord-est (Alsace, Lorraine), pourtant proche de la mégalopole européenne, n'a pas vu aboutir les candidatures de Nancy, Metz et Strasbourg. La Bretagne et plus globalement le nord-ouest ne sont également pas représentés malgré l'importance du football à Guingamp, Lorient, Rennes et Nantes.

Selon le rapport de l'Organisation mondiale du tourisme (OMT, 2014), La France est la destination internationale la plus prisée en 2012 avec 83 millions de touristes internationaux accueillis, devant les États-Unis (66,7 millions) et la Chine (57,7 millions). Les choix effectués concernent aussi ces capacités d'attraction touristique : Paris, première ville touristique du monde avec 15,1 millions de voyageurs en 2012, devant Londres (14,6 millions) et New York (9,7 millions), doit attirer les touristes et les spectateurs internationaux, tout comme Marseille, capitale européenne de la culture en 2013, et Nice, centre de la conurbation touristique de la Côte d'Azur, équipé d'un aéroport international, le 3e en France en termes de trafic de passagers en 2013 (11,5 millions contre 62 millions pour l'aéroport Paris Charles de Gaulle et 28,2 pour l'aéroport Paris Orly). Anglais, Belges, Hollandais et Allemands pourront rapidement se rendre à Lille, Lens et Paris, les Ibériques à Bordeaux et Toulouse et les Italiens à Lyon, Nice et Marseille. Les zones régionales observées ont l'avantage d'être desservies par un réseau de transport et de communication performant notamment sur l'axe majeur Lille-Paris-Lyon-Marseille (LPLM) et sur celui en cours de réalisation de la ligne à grande vitesse (LGV) entre la capitale et le Sud-Ouest.

Les stades, éléments de projets urbains

Les stades français de dernière génération s'affirment comme des éléments structurants du projet urbain d'une ville et de son agglomération. Leur implantation s'inscrit dans une volonté politique à la fois sectorielle (développement des pratiques sportives) et transversale (enjeux économiques, préservation de l'environnement, etc.). Dans le cadre d'un projet urbain, le stade et ses programmes annexes participent à la continuité des opérations d'aménagements et aux reconfigurations urbaines en cours ; en France la notion de projet urbain s'est constituée comme une alternative à l'urbanisme fonctionnaliste des années 1960, et les aménageurs privilégient la requalification et l'amélioration des maillages existants. Les usagers, salariés, habitants, spectateurs et touristes doivent s'approprier des lieux partagés, mixtes, intergénérationnels, et les logements, commerces, bureaux et équipements publics constituent des noyaux de vie plurifonctionnels en périphérie de l'hypercentre historique. Un soin particulier est apporté au travail architectural des nouveaux stades pour en faire une œuvre patrimoniale signée par des spécialistes de renommée mondiale. Le stade vise ainsi à modifier l'image et l'identité de la ville, à constituer un repère visible et une plus-value en termes de marketing territorial pour renforcer son attractivité.

De telles infrastructures et les flux touristiques qu'elles drainent lors d'événements internationaux nécessitent souvent une implantation en périphérie à proximité d'un

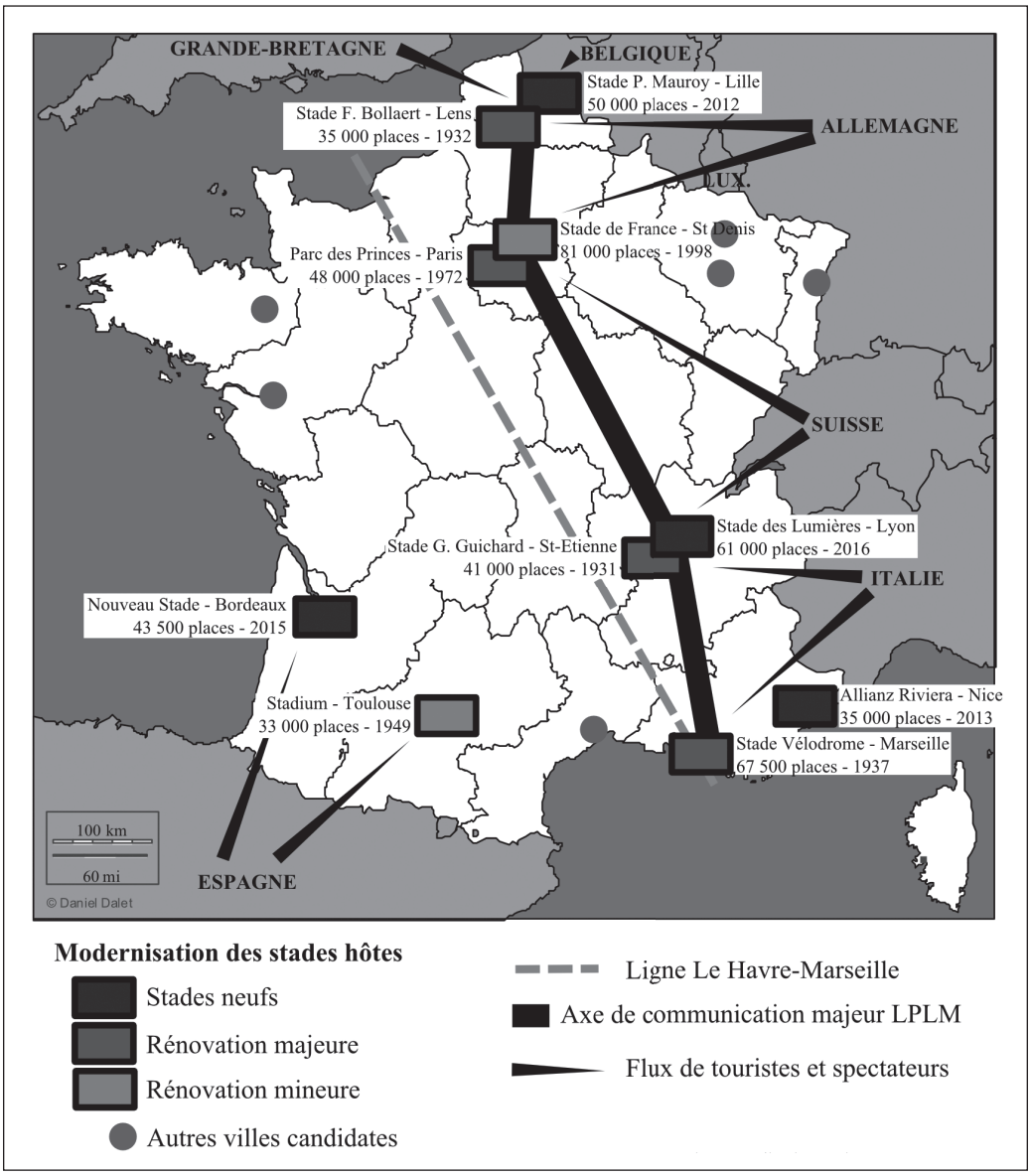

ILLUSTRATION 2 : Les stades hôtes de l'UEFA Euro 2016
(source : Vincent Nicolle, 2014).

carrefour multimodal. Réseau routier, transports en commun, modes de déplacements doux, prolongements et modernisation des communications représentent un investissement piloté par les collectivités territoriales et l'État. La création de voies de tramway tend à désenclaver les secteurs isolés, à revaloriser le foncier, à attirer les promoteurs immobiliers et les projets de développement. Les espaces de stationnement sont conçus sur de nouveaux modes, si possible en sous-sol, et les stationnements extérieurs ne constituent plus la norme caractérisant nombre d'anciens stades.

Le stade de Saint-Denis comme exemple de revitalisation urbaine

La réalisation des stades de Lille, Nice, Bordeaux et Lyon s'appuie en partie sur l'expérience du stade de France à Saint-Denis. Le projet d'envergure nationale a permis à la région parisienne de restructurer la Plaine Saint-Denis au nord de la capitale, ancienne zone de friches industrielles. Sur les quatre milliards de francs investis, soit un peu moins de 610 millions d'euros, 50 % seulement ont concerné la construction du stade et l'autre 50 %, les infrastructures d'accompagnement et de mobilité : modernisation du réseau routier, agrandissement et construction de gares, désenclavement et embellissement des abords autour d'un projet urbain. Les programmes immobiliers de 125 000 m^2 ont permis la création de logements, de bureaux, de sièges sociaux d'entreprises et d'organismes publics. Un centre des congrès, un cinéma, un auditorium et des galeries commerciales ont complété l'installation d'équipements culturels et sportifs de proximité dans un secteur plurifonctionnel proche de Paris (IRDS, 2014).

À Lille, le Grand Stade piloté par la Métropole est aménagé sur le site de la Borne de l'Espoir sur la commune de

Villeneuve d'Ascq ; il renforce la liaison entre le centre-ville et l'université. Le parvis piéton dallé de 9 hectares couvre le stationnement et affirme le caractère public du lieu entre cheminements quotidiens et captation des foules les soirs de spectacle. La façade animée de 1800 m² du stade donne sur le parvis où peuvent être retransmis certains matchs. Un programme de 19 000 m² de constructions attenantes se compose d'hôtels, d'une résidence service, de restaurants, de commerces, d'équipements de loisirs et d'un centre sport santé.

À Nice, le stade est au centre de l'opération d'intérêt national Éco vallée de la Plaine du Var, qui s'étend sur près de 10 000 hectares. Sa réalisation, confiée à un établissement public d'aménagement, doit redonner sens à un espace peu structuré marqué par la présence d'exploitations agricoles, d'usines et de friches. Sont compris dans le programme des îlots d'habitation, des galeries marchandes, une plate-forme logistique agroalimentaire, un centre d'affaires et un parc des expositions, avec pour objectif la création de 50 000 emplois et de 4 400 logements. Le stade héberge aussi le musée national du sport.

La création d'OL Land par l'Olympique Lyonnais concerne le site agricole de Décines-Charpieu de 50 hectares. Il a été validé par la communauté urbaine du Grand Lyon chargée, avec les autres collectivités et l'État, de développer les infrastructures de transport nécessaires à son accès depuis le centre lyonnais. Autour du stade, de vastes espaces sont réservés pour ses boutiques, son centre d'entraînement de l'équipe professionnelle (cinq terrains dont un couvert) et 8 000 m² de bureaux pour son administration. D'autres espaces accueilleront un centre médical du sport et de remise en forme, un centre de loisirs, un parc de détente et de pratiques sportives (petit-foot, quilles, karting électrique, golf intérieur, musée du sport Rhônalpin, pistes cyclables, etc.) confirmant la place du sport dans le projet. Le complexe doit attirer des partisans assidus, spectateurs plus ou moins réguliers venus pour l'événement plus que pour supporter une équipe, et le grand public constitué de spectateurs occasionnels qui se rendront sur le site essentiellement pour les activités connexes au football. Le pôle doit aussi intéresser entreprises, prestataires privés et commanditaires pour des recettes complémentaires pour le club. Une cité de l'entreprise, un parc d'affaires et des hôtels permettent aux secteurs sportifs et de l'entreprise de se co-développer.

À Marseille, la restructuration et la couverture du stade Vélodrome s'accompagnent de la requalification urbaine d'un périmètre de 100 000 m². Un écoquartier comprendra un centre commercial de proximité avec des boutiques et des surfaces alimentaires, un complexe hôtelier, un pôle santé et bien-être, des immeubles de bureaux et 600 appartements et logements ciblant un public mixte et intergénérationnel (Fattoretto, 2013).

Les enjeux territoriaux, urbains et touristiques autour de la construction ou de la rénovation des stades sont considérables. On mesure mieux comment l'opportunité d'un méga-événement est l'occasion de renforcer et surtout d'accélérer les transformations urbaines. À ce niveau, les projets autour du nouveau stade de Bordeaux sont aussi exemplaires.

Le stade de Bordeaux, archétype de nouvelle génération

À Bordeaux, la construction du grand stade ne déroge pas à la règle de s'inscrire dans un projet de ville en revitalisant le quartier du lac, en jouant sur le rapport ville et nature et en proposant un équipement à l'architecture « transparente ».

Revitaliser le quartier par la méthode du germe

L'édification du stade a permis d'engager une autre étape dans l'aménagement du quartier nord-bordelais. Grand prix de Rome et urbaniste lauréat de la construction du quartier du lac à la fin des années 1960, Xavier Arsène Henry a proposé une méthode qualifiée d'aléatoire où l'idée de germe permet un développement progressif se distinguant d'une logique de programmation fermée (Saboya, 2012). Dans cette perspective, les éléments ne sont pas prédéterminés, mais viennent se greffer les uns aux autres, favorisant une diversité dans le paysage et une appropriation des lieux. Le nouveau stade édifié à proximité du vélodrome de 8000 places construit par Roger Tallibert en 1989, des antennes sportives, du golf bordelais, des centres de voile et d'aviron et des chemins de randonnée, amplifie le statut de vitrine sportive du quartier à l'échelle de son agglomération. Il renforce l'attraction d'un pôle économique, tertiaire et de tourisme d'affaires à l'échelle de la Métropole et de la Région comprenant un parc des expositions, un auditorium, un palais des congrès, un casino, un centre commercial d'influence régionale, des complexes hôteliers et restaurants et 300 000 m² de bureaux pour des sièges sociaux d'entreprises et d'organismes publics. L'écoquartier Ginko complète le parc résidentiel et tend à densifier les pourtours du lac de 160 hectares. Enfin, la rocade périphérique reliée aux axes autoroutiers qui rayonnent depuis Bordeaux jusqu'à Paris (A10), Toulouse (A63) et l'Espagne (A62) et le prolongement des lignes B et C du réseau en étoile du tramway améliorent les liaisons avec l'hypercentre bordelais patrimoine mondial de l'UNESCO (Le Calvez, 2013).

Jouer sur le rapport ville et nature

Le stade édifié sur le site de la Jallère d'une emprise de 18,6 hectares est renaturalisé et se présente comme une jonction urbaine et paysagère douce, un paysage « à l'Italienne », pensé par le paysagiste Michel Desvignes (illustration 3).

Le stade s'intègre ainsi au centre d'une trame bocagère où s'entremêlent des cheminements et des couloirs en sols minéraux et végétalisés. Le parvis public boisé de près de 5 hectares comble l'espace entre une zone urbaine périphérique au sud et les espaces verts naturels au nord (zone de bocage de la réserve naturelle de Bruges, Bois de Bordeaux et Parc floral, etc.).

Dans un contexte global toujours plus contraignant, les concepteurs et constructeurs du stade s'engagent au respect des principes de développement durable. Une attention particulière est accordée à l'utilisation de technologies innovantes afin de diminuer l'impact de l'infrastructure et de son fonctionnement sur l'environnement : modes de transports doux (tramway et vélo) et stationnements éloignés, toiture privilégiant la lumière naturelle et équipée de panneaux photovoltaïques, stockage et réutilisation des eaux de pluie, aménagements ou préservation de trames vertes et bleues. Le stade

ILLUSTRATION 3 : Vue aérienne sur le futur stade de Bordeaux : entre ville et nature (photo : Philippe Caumes, 2014).

de Bordeaux est exemplaire des tendances présentant toujours plus « verts » leurs abords pour répondre à l'évolution récente des attentes et valeurs environnementales individuelles et collectives ; la mise en œuvre des travaux s'accommode d'objectifs visant à limiter la pollution des sols et sous-sols, de l'air et des nuisances sonores, et à réduire les déchets et protéger la faune et la flore (Giol, 2011).

Un stade de dernière génération

Les stades valorisent jusqu'à métamorphoser l'image et l'identité des villes et se présentent comme des outils de marketing territorial urbain où chaque cité veut accueillir individus et capitaux et renforcer son attractivité. Le stade du quartier du lac complète ainsi la liste des structures publiques modernes et colossales en projet à Bordeaux ces dernières années : pont levant Jacques Chaban-Delmas, inauguré en mars 2013, centre culturel et touristique de la Cité des civilisations du vin (CCV), d'ici 2016, aréna accueillant événements musicaux et sportifs, prévue pour 2017, etc. Le stade constitue un nouveau repère proche de la Garonne, porte d'entrée des paquebots de croisière venant de l'océan atlantique par l'estuaire de la Gironde, et le pont routier suspendu d'Aquitaine. Le travail architectural *d'Herzog et De Meuron* lui donne une identité particulière jointe à une qualité fonctionnelle et à des modes d'accès multiples. À la différence de nombreux stades en formes d'enceintes bétonnées, le stade de Bordeaux se présente comme une œuvre transparente et légère : elle est constituée de deux ensembles reliés entre eux par une forêt de fines colonnes et une toiture translucide laissant passer la lumière. Les escaliers ouvrent l'enceinte sur son maillage vert environnant (illustration 4).

La création d'une coursive ondulant entre les colonnes comprendra les boutiques du club et des magasins, une vingtaine de points de restauration et des espaces d'animation ; elle est valorisée par un déambulatoire facilitant la circulation à la fois dans et autour du stade, avant, pendant et après les événements. Ce lieu de rencontre et de mixité sociale rappelle certains stades nord-américains où les spectateurs ont pour habitude de venir plusieurs heures avant le match, pour échanger, consommer et circuler dans les espaces publics ouverts.

Dans leur conception, les stades proposent de plus en plus de modules aux entreprises régionales, nationales et internationales, et le stade bordelais, équipé d'une salle de conférence de 200 places et de 9 000 m² d'espaces réceptifs, se présente comme un centre propice aux affaires et aux échanges professionnels, pendant et en dehors des événements programmés. Les places à prestations (loges, VIP, sièges pour entreprises, etc.) destinées aux entreprises, mais aussi au grand public, voient leur nombre se multiplier afin d'augmenter les ressources du club et de rentabiliser l'équipement. L'enjeu économique est considérable, les stades français possèdent en moyennes 5 % de places à prestation alors que la jauge aujourd'hui atteint les 15 à 20 % dans les plus grands stades du monde. À Bordeaux, le nouvel écrin disposera de 4 400 places « affaires » contre 1 200 environ au stade Chaban-Delmas. Les VIP sont répartis dans 4 000 m² de vastes salons avec vue panoramique sur le terrain et accès à une large terrasse avec 60 loges privatives correspondant à 1 000 places en tribune attenante.

Face à la multiplication des opérations de construction et du progressif désengagement de l'État et des collectivités territoriales qui avait pour but d'aboutir à la privatisation des stades, le choix du partenariat public-privé (PPP) s'impose comme le modèle de financement des grands stades en France. L'émergence en France des contrats de partenariat public-privé et bail emphytéotique administratif (BEA) a facilité l'arrivée des géants du BTP souhaitant s'investir dans un site modulable et rentable. Le PPP permet à un établissement public de

ILLUSTRATION 4 : L'œuvre d'Herzog & De Meuron intégrée au paysage à l'italienne de Michel Desvignes (source : Herzog & De Meuron).

confier à un tiers privé une mission globale relative au financement, à la construction et à l'exploitation de l'ouvrage public. Le contrat s'effectue pour une période déterminée en fonction de la durée d'amortissement des investissements ou des modalités de financement retenues et en suscitant la créativité de l'entreprise chargée d'optimiser les performances de l'équipement. Comme au Mans, Grenoble, Lille, Nice et Marseille, le PPP s'impose à Bordeaux où la construction du stade est confiée à la société Stade Bordeaux Atlantique par la Ville. Le coût prévu de la construction s'élève à 183 millions d'euros : 28 millions d'euros de l'État, 17 millions de la Ville, 15 millions de la Région Aquitaine et de la Communauté urbaine de Bordeaux (CUB), soit 75 millions d'euros de subventions publiques auxquelles s'ajoutent l'apport du club résidant des Girondins et un loyer annuel de 3,85 millions d'euros sur 30 ans. À la fin du partenariat en 2045, le stade sera la propriété de la municipalité.

Le nouveau stade de Bordeaux participe aux tendances en cours marquant l'évolution de leurs fonctions dans les villes. Il présente cependant des particularités liées à son implantation dans un secteur périphérique en évolution, à son rapport à la nature et à son architecture novatrice.

Discussion et conclusion

Parmi les différentes approches théoriques concernant l'édification des stades pour les grands événements sportifs, nous avons choisi une perspective aménagiste et urbanistique qui s'inscrit dans un programme de recherche plus large sur les phénomènes touristico-sportifs en milieu urbain. Les méthodes utilisées sont celles de l'analyse géographique mêlant les apports qualitatifs et quantitatifs et synthétisant les données recueillies. Les résultats soulignent que l'édification des stades ne se limite pas au plan architectural et s'inscrit dans des projets urbains et touristiques qui participent à la rénovation de quartiers tout en dotant la ville d'une nouvelle identité. Les méga-événements comme l'Euro-foot 2016 sont, au-delà des constructions, des occasions particulièrement efficaces d'accélérer les mutations urbaines. Ces événements sont à la fois un prétexte à la recomposition de portions de villes, à l'aménagement du territoire et à l'affirmation de l'image attractive et touristique des villes engagées dans une course à la distinction.

De nombreux points restent en discussion sur l'usage à venir des équipements considérés, sur leur financement et leur rôle dans le fonctionnement des villes, mais la recherche en cours fournit déjà les éléments susceptibles d'ouvrir les débats et de participer à une réflexion critique et constructive lors de séminaires et de colloques à venir. Pour les chercheurs bordelais, à côté de l'évaluation des projets urbains liés à l'édification ou à la rénovation des dix stades concernés, la question du devenir du parc Lescure à Bordeaux, et en particulier du stade Chaban-Delmas, se pose ; elle fait l'objet d'études proposant d'en faire le stade de rugby de l'Union Bordeaux-Bègles et d'accueillir des événements culturels et musicaux d'envergure nationale et internationale. Notre équipe de chercheurs formule, à la demande de la Mairie de Bordeaux, propriétaire des 6,8 hectares d'emprise foncière en centre-ville, des propositions qui envisagent une reconversion plus profonde du site.

D'autres approches sont possibles et parmi celles évoquées dans la présentation du cadre théorique de l'étude, l'une relative aux sens et à l'usage des stades mérite une attention particulière dans des sociétés d'individus à la recherche de lieux collectifs du vivre ensemble. Disons déjà que les stades participent à une mythologie moderne qui leur donne une dimension symbolique extrêmement forte d'autant que cette charge symbolique s'inscrit dans une régulation des temps et des lieux à l'échelle planétaire. L'impact médiatique par la télévision, les radios, les journaux et toutes sortes de médias permet de suivre par procuration l'événement et le sacralise sous forme d'icônes et d'images. Comment mieux intégrer les stades dans la ville en utilisant leur puissance symbolique pour en faire vraiment des lieux d'urbanité, de mélange social, de célébration pacifiée où les processus emblématiques d'identification communautaire puissent s'affirmer dans des limites tolérables ? Autant de questions faciles à poser et de réponses complexes à imaginer en raison

des tensions multiples entre le local et le global, l'autonomie et l'hétéronomie, le public et le privé, le gouvernement et la gouvernance des lieux ; ces dernières tensions alimentent des débats récurrents sur le financement des stades et leur gestion. Si l'on admet que la ville et ses équipements ne sont pas seulement des faits déjà là, mais des réalités en construction, il convient de poursuivre les recherches et les expérimentations dans une perspective dévoilant les enjeux sociaux, économiques, touristiques et politiques, et imaginant de nouvelles formes d'actions collectives. ■

Références

ATOUT FRANCE (2013) *La valorisation touristique des grands équipements sportifs*, Collection Ingénierie et développement touristique, France : Atout France, 112 p.

AUGUSTIN, Jean-Pierre (2007) *Géographie du sport, spatialités contemporaines et mondialisation*, Paris : Armand Colin, 224 p.

AUGUSTIN, Jean-Pierre (sous la direction de) (2010) « L'Afrique au cœur du sport mondial : la coupe du monde de football 2010 en Afrique du Sud », *Cahiers d'outre-mer*, vol. 63, nº 250, 134 p.

AUGUSTIN, Jean-Pierre et Pascal GILLON (2004) *L'olympisme : bilan et enjeux géopolitiques*, Paris : Armand Colin, 173 p.

AUGUSTIN, Jean-Pierre et Luc GREFFIER (sous la direction de) (2010) « Destinations touristiques et attractivités résidentielles », *Sud-Ouest Européen,* nº 29, octobre, 150 p.

DEMAUSE, Neil et Joanna CAGAN (2008) *Field of schemes: How the great stadium swindle turns public money into private profit,* Lincoln : University of Nebraska Press, 424 p.

DYRESON, Mark et Robert C. TRUMPBOUR (sous la direction de) (2010) *The rise of stadiums in the modern United States: Cathedrals of sport,* Londres ; New York : Routledge, 180 p.

EHRENBERG, Alain (sous la direction de) (1980) « Aimez-vous les stades ? : les origines des politiques sportives en France, 1870-1930 », *Recherches,* nº 43, avril, 279 p.

FATTORETTO, Stéphane (2013) « Marseille : le dossier noir du Vélodrome », *France Football*, nº 3499, avril, p. 18-25.

FRANK, Sybille et Silke STEETS (sous la direction de) (2010) *Stadium Worlds: Football, Space and the Built Environment,* Londres ; New York : Routledge, 306 p.

GIOL, Charles (2011) « Le lac : une ville à humaniser », *Le Nouvel Observateur*, spécial cahier central « Le nouveau Bordeaux », nº 2434, juin, p. 10-26.

INGLIS, Simon (1990) *The Football Grounds of Europe*, Londres : Collins Willow, 288 p.

IRDS – Institut régional de développement du sport (2014) « Enjeux et stratégies autour des stades et arénas en Île-de-France », *Les Dossiers de l'IRDS*, nº 26, février, 24 p.

LE CALVEZ, Jean-Michel (2013) « Futur Stade de Bordeaux : billet pour une nouvelle dimension », *Girondins Mag*, nº 126, printemps, p. 48-55.

LEFEBVRE, Sylvain (sous la direction de) (2003) *Sports et villes. Enjeux économiques et socioculturels*, Québec : Presses de l'Université du Québec, 241 p.

LEMOINE, Bertrand (1998) *Les Stades en gloire*, Paris : Gallimard, 112 p.

MASTERMAN, Guy (2014) *Strategic Sports Event Management,* Londres ; New York : Routledge, Rééd. 2009, 408 p.

NICOLLE, Vincent (2010) *La programmation et la construction de grands équipements sportifs urbains : le cas du nouveau grand stade de Bordeaux*, Mémoire de recherche Master 1, Géographie et Aménagement, Université Bordeaux-Montaigne, 86 p.

NICOLLE, Vincent (2011) *Sport et équipements sportifs en Aquitaine : la conception d'un guide de programmation. Contexte, démarches et enjeux*, Rapport de stage Master 2, Géographie et Aménagement, Gestion Territoriale du Développement Durable, Université Bordeaux-Montaigne, 66 p.

OMT – Organisation mondiale du tourisme (2014), *Faits saillants OMT du tourisme*, Madrid : OMT, 16 p.

PERELMAN, Marc (2010) *L'ère des stades, genèse et structure d'un espace historique*, Suisse : Infolio, 461 p.

SABOYA, Marc (2012) « Quartier de Lac », *Revue Le Festin,* Hors-série, p. 90-91.

SEGUIN, Philippe (2008) *Grands stades – Rapport de la Commission Euro 2016*, présenté à la Cour des comptes et au ministère des Sports, France, 144 p.

SMITH, Andrew (2012) *Events and Urban Regeneration: The Strategic Use of Events to Revitalise Cities,* Londres ; New York : Routledge, 302 p.

UEFA EURO 2016 France (2011) *L'Euro et le Cahier des Charges de l'UEFA Euro 2016*, Association des Maires des Grandes Villes de France, 19 avril, 17 p.