

Devenir la capitale du nautisme

Aménagements portuaires, urbains et Jeux olympiques : le site de La Rochelle

Marie Dussier, master and Charly Machemehl, docteur

Volume 33, Number 1, 2014

Méga-événements sportifs

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1036721ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1036721ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Université du Québec à Montréal

ISSN

0712-8657 (print)

1923-2705 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Dussier, M. & Machemehl, C. (2014). Devenir la capitale du nautisme : aménagements portuaires, urbains et Jeux olympiques : le site de La Rochelle. *Téoros*, 33(1), 75–86. <https://doi.org/10.7202/1036721ar>

Article abstract

Les Jeux olympiques constituent des méga-événements. Du fait de leur gigantisme et de la complexité de leur organisation, ils ne se tiennent pas seulement dans la ville-hôte. D'autres destinations urbaines sont associées au projet olympique alors qu'elles sont parfois très éloignées du principal centre urbain et sportif. Si ces dernières portent leur projet au sein d'une candidature nationale, elles possèdent toutefois un fonctionnement autonome. Cette recherche s'interroge sur les spécificités de l'organisation qui promeut le rôle de la ville-associée. Par le prisme du local, elle tente de comprendre sa place dans le méga-événement et la signification de sa candidature. Elle étudie en particulier le cas de La Rochelle, ville retenue pour l'organisation des épreuves de voile dans le cadre de la candidature manquée de Paris en 2008. L'enquête historique permet de comprendre les motivations de cette candidature, de mettre en lumière les intérêts des différents groupes d'acteurs et nous éclaire sur les avantages d'une telle candidature au sein du projet, que l'on adopte le point de vue rochelais ou parisien.

Devenir la capitale du nautisme

Aménagements portuaires, urbains et Jeux olympiques : le site de La Rochelle

Marie DUSSIER, master
Attachée temporaire à l'enseignement et à la recherche
CETAPS, Université de Rouen, Normandie Université
Doctorante
CRHIA, Université de La Rochelle
marie.dussier@univ-lr.fr

Charly MACHEMEHL, docteur
Maître de conférences
CETAPS, Université de Rouen, Normandie Université
charly.machemehl@univ-rouen.fr

RÉSUMÉ : Les Jeux olympiques constituent des méga-événements. Du fait de leur gigantisme et de la complexité de leur organisation, ils ne se tiennent pas seulement dans la ville-hôte. D'autres destinations urbaines sont associées au projet olympique alors qu'elles sont parfois très éloignées du principal centre urbain et sportif. Si ces dernières portent leur projet au sein d'une candidature nationale, elles possèdent toutefois un fonctionnement autonome. Cette recherche s'interroge sur les spécificités de l'organisation qui promeut le rôle de la ville-associée. Par le prisme du local, elle tente de comprendre sa place dans le méga-événement et la signification de sa candidature. Elle étudie en particulier le cas de La Rochelle, ville retenue pour l'organisation des épreuves de voile dans le cadre de la candidature manquée de Paris en 2008. L'enquête historique permet de comprendre les motivations de cette candidature, de mettre en lumière les intérêts des différents groupes d'acteurs et nous éclaire sur les avantages d'une telle candidature au sein du projet, que l'on adopte le point de vue rochelais ou parisien.

Mots-clés : olympisme, Paris, urbanisme, voile, port.

Suite à la réorganisation du Comité international olympique (CIO) et à la commercialisation de ses activités (Carpentier, 2008) dans les années 1980, les Jeux olympiques sont devenus des spectacles de masse planétaires. À Londres, en 2012, 10 500 athlètes olympiques dans 26 disciplines ont pris part aux compétitions sur 34 sites. 20 000 représentants de la presse ont couvert l'événement, neuf millions de billets ont été vendus, le nombre de téléspectateurs en audiences cumulées est estimé à cinq milliards (CIO, 2012). L'événement olympique prend corps à travers l'élaboration de projets pensés pour la consommation des spectateurs et des téléspectateurs, mais dont les buts sont multiples. Afin que le spectacle mondial se réalise, la ville-hôte doit satisfaire à de nombreuses conditions et s'engager, en faisant acte de candidature, à les remplir sept ans avant d'être choisie par les membres du CIO.

Les villes qui postulent doivent satisfaire les intérêts de l'institution sportive internationale et de ses partenaires commerciaux et attendent en retour des retombées directes et indirectes. Les bénéfices attendus sont de plusieurs ordres (Gold et Gold, 2007). Sur le plan économique, à défaut de profiter de la vente des spectacles qui reviennent au CIO, les villes-hôtes

tendent de bénéficier au mieux d'un surplus d'activité généré par les investissements et les emplois induits. Les méga-événements sportifs sont aussi des catalyseurs de projets urbains puisqu'ils permettent de nouveaux aménagements tels que la mise en œuvre d'équipements sportifs (stades, piscines, vélodromes, etc.), mais aussi l'amélioration des fonctions de la ville (transport, communication, logement, commerce, création d'espaces ludiques et récréatifs) modifiant, si besoin est, la trame urbaine. Enfin, ils offrent l'opportunité de façonner l'image de la ville. Introduites dans le cercle assez fermé des mégapoles capables d'organiser de tels événements (Augustin et Gillon, 2004), les villes-hôtes profitent d'une focalisation médiatique à l'échelle mondiale et de l'association de leur image à l'utopie olympique et à ses valeurs (performance, paix, éducation par le sport). Les métropoles candidates se livrent donc une compétition dont l'objectif final consiste à tirer des bénéfices matériels et des profits symboliques essentiels au développement du tourisme et à l'attraction de nouveaux investisseurs dans les sociétés capitalistes postmodernes (Lipovestky et Serroy, 2013). Toutefois, les retombées ne sont pas assurées pour les villes qui accueillent ces spectacles

sportifs et culturels (Ward, 2007). Elles doivent prendre en compte et tenter de limiter les risques d'échec économique, de dommages environnementaux et de sécurité, tout en préservant les libertés individuelles des citoyens et en particulier la liberté d'expression. La mise en œuvre de mégaprojets montre une persistance du problème aigu de l'évaluation des coûts et recettes (Flyvbjerg et coll., 2003) et pose la question de son legs pour les habitants. Notre recherche s'appuie sur le constat que la ville-hôte est souvent considérée dans la littérature scientifique comme le seul site d'accueil des Jeux olympiques, alors que les compétitions sont souvent organisées dans divers territoires communaux. Nous proposons d'étudier l'une de ces villes-associées à la candidature d'une mégalopole.

Nous montrerons quelles sont les implications d'une candidature pour une ville moyenne française, ville de l'entre-deux par définition, qui fait l'objet de stratégies de développement spécifiques (Commerçon et Goujon, 1997; Merlin, 2002). En quoi l'association à la candidature d'une mégalopole peut-elle renforcer la logique de promotion d'un centre régional? Sur quelles dynamiques sportives et aménagistes ces villes fondent-elles leur candidature? Quels sont les bénéfices envisagés par les politiques, les acteurs économiques (investisseurs, entreprises, commerces de proximité) et les dirigeants du mouvement sportif? Dans une société à forte aspiration démocratique se pose la question de l'association de la population vivant sur un territoire relativement éloigné de la ville-hôte. En somme, il s'agit de comprendre dans quelle mesure la candidature pour l'organisation des Jeux olympiques d'une ville moyenne peut s'inscrire dans un projet de ville (informel), c'est-à-dire associer l'ensemble des acteurs du territoire et concilier les intérêts de ses habitants. La mise en perspective historique vise à analyser les étapes de transformation de la ville en un potentiel territoire olympique.

Méthodologie

Une histoire du local

L'attention des études académiques sur les Jeux olympiques, leur couverture médiatique ou la mémoire populaire se focalise généralement sur la ville-hôte et les grands équipements sportifs qui font son image de marque (Polley, 2012). Est écartée une part importante de la réalité des méga-événements puisque des villes associées à une métropole contribuent également à l'organisation des Jeux olympiques. Notre recherche s'intéresse à la dispersion géographique de la ville-hôte comme métropole qui doit sa centralité (sportive) à la multiplication de ses centres (Gaschet et Lacour, 2002). Ainsi, l'organisation des Jeux olympiques est partie prenante de configurations urbaines et exploite des fonctionnalités offertes par des centres secondaires (l'accès au littoral dans le cas de la voile ou à la montagne pour le vélo tout terrain).

L'olympisme est un fait urbain (Machemehl et Sirost, 2012), mais certaines pratiques sont liées à la valorisation de la nature et à l'attrait pour les espaces naturels comme la voile. L'organisation d'épreuves sportives dans ces disciplines est particulièrement difficile dans certaines métropoles. En 1900, pendant les Jeux de Paris, les épreuves de voile se tenaient déjà sur le site du Havre dans la Manche à 200 kilomètres de la capitale ainsi qu'à Meulan sur le fleuve de

la Seine à une quarantaine de kilomètres. Plus récemment, en 2008, les épreuves se sont tenues à Qingdao, éloignée d'environ 850 km de Pékin, ou encore en 2012 à Weymouth et sur l'île de Portland située à 220 kilomètres de Londres. Les épreuves nécessitant des espaces naturels spécifiques ne sont pas les seules décentralisées. Lors des Jeux olympiques de Londres, les épreuves de football sont distribuées entre plusieurs centres urbains. Cette fois, il semble que l'objectif consiste à favoriser l'accès de la population aux spectacles sportifs et à répartir les retombées entre différentes nations du Royaume-Uni (Polley, 2012).

Ainsi, des villes mondiales qui sont les seuls ensembles urbains capables d'organiser des méga-événements s'associent à des villes moyennes qui accueillent un ou plusieurs sites olympiques. Ce constat invite à adopter un regard décentré sur l'événement et à observer comment ces villes, éloignées du principal foyer de manifestations, construisent leur projet de ville-hôte au sein d'une candidature principale. Pour comprendre les intérêts de ces villes moyennes à participer à un tel projet, nous étudierons la manière dont se construit le projet de candidature olympique de l'une d'entre elles.

L'approche *par le local* tente de comprendre un fait national et international à partir de l'une de ses expressions possibles (Machemehl, 2013). Cette posture de recherche rend compte de l'autonomie des acteurs locaux et est particulièrement adaptée à la compréhension du fonctionnement du concours entre les villes organisatrices. En effet, le CIO désigne des villes-hôtes pour accueillir les Jeux olympiques (et non des États) qui peuvent mettre en place un concours des villes-associées pour organiser certaines épreuves et accueillir un site.

Il est également nécessaire de considérer le niveau local comme un niveau de décision pour étudier les dynamiques aménagistes urbaines. L'organisation politique française, même dans un pays à forte tradition centralisatrice comme la France, s'organise à l'échelle locale (Balme et coll., 1997). Ce constat se vérifie également pour le domaine sportif, notamment depuis la mise en place des premières politiques publiques spécifiques dans l'entre-deux-guerres. Cette tendance s'accroît entre 1961 et 1975 lorsque l'État met en administration le bâti sportif via les programmes d'équipements sportifs et socio-éducatifs, puis se confirme après 1975 suite au désengagement de l'État (Falcoz et Chifflet, 1998; Haschar-Noé, 2005).

De nombreuses études montrent en outre que l'organisation de spectacles sportifs est souvent le fruit d'une complémentarité entre les secteurs privé et public (Callède, 2000; Machemehl, 2013). L'approche locale permet de saisir les différentes facettes du projet de candidature, tandis que l'histoire du sport se fait à la croisée de l'histoire urbaine, sociale et culturelle (Froissart et Terret, 2013).

Se pose alors la question du choix et de la délimitation d'un espace local. Nous avons retenu le cas de La Rochelle dans la mesure où, après avoir tenté l'association à la candidature de Paris en 1992 et de Lille en 2004, la ville gagne le concours pour l'édition de Paris 2008 (les deux candidatures qui n'ont pas abouti ont malheureusement laissé très peu de sources. Elles sont restées plus confidentielles et n'ont pas fait

l'objet de la même stratégie de médiatisation qu'en vue des Jeux olympiques de 2008). Comme nous l'avons indiqué plus haut, la voile, qui exige des sites « naturels », amène à envisager une ville-associée *a fortiori* lorsque la principale ville-hôte se situe à l'intérieur des terres. Par espace local, nous entendons non seulement les infrastructures portuaires, mais aussi la ville administrative ou les frontières plus souples de la baie de La Rochelle qui forme un espace pertinent pour intégrer l'ensemble des parties prenantes du projet olympique.

Les archives de la candidature rochelaise

L'enquête archivistique tente de rassembler l'ensemble des documents susceptibles de faire référence à la candidature de La Rochelle. Les archives locales, municipales de la Ville de La Rochelle et départementales de Charente-Maritime nous ont permis de rassembler un faisceau de documents, alors que la plupart de ceux conservés par la Ville de Paris et par le CIO, considérés comme stratégiques, sont gardés confidentiels.

Il a été possible de consulter les dossiers de candidature à l'élection de ville d'accueil des épreuves nautiques pour les candidatures nationales de Paris aux Jeux olympiques de 2008. Outre ces documents administratifs élaborés à la demande du Groupement d'intérêt public (GIP) « Paris 2008 » entre 2000 et 2001, des brochures de promotion de la ville mettent en lumière le travail de valorisation de l'image de la ville. Tous deux renseignent sur la procédure de candidature et ses arguments, sur les équipements disponibles et à construire, et sur la planification de l'événement et ses coûts.

Les relevés de délibérations du conseil municipal de La Rochelle regorgent d'informations sur l'action publique locale depuis la fin des années 1950. Ils renseignent sur les débats d'aménagements urbains et sur les relations entre la Ville et le mouvement sportif. Ils ont permis d'identifier la naissance des ambitions olympiques et leur importance au sein des différents conseils.

Enfin, la presse a été considérée comme un acteur qui présente la candidature et l'événement à la population. C'est pourquoi nous avons mené une étude du journal quotidien régional *Sud-Ouest* depuis sa création en 1944 (Gayan, 1989). Le dépouillement systématique de ce journal a abouti à la création d'une base de données répertoriant 5 218 articles sur le thème de la plaisance. Une première recherche à partir du mot clé « olympique » a permis d'identifier 200 articles consacrés aux champions français qui se préparent pour les Jeux. Une recherche complémentaire à partir du terme « La Rochelle » a fourni 101 articles permettant de retracer la construction du rêve olympique rochelais et l'implication de la ville dans sa quête d'une identité olympique. Le croisement de ces trois types de sources (documents de candidature, relevé de délibérations et presse) a permis de répondre aux questions « Quand, où, comment, par qui et pourquoi la ville de La Rochelle est-elle devenue une ville-hôte dans le dossier de candidature de Paris pour les Jeux olympiques de 2008? ».

Dans une première partie, nous montrerons que le projet de candidature de la ville de La Rochelle — aux côtés de Paris en 2008 — s'enracine dans un temps long, indissociable des projets d'aménagement urbain et touristique de la ville-moyenne. L'événement olympique est pensé comme le moyen

d'un rayonnement international dès le début des années 1960 et s'inscrit dans le prolongement des ambitions de développement du territoire à un niveau régional et national. La reconnaissance sportive entérinée par l'élection de La Rochelle par le comité d'organisation olympique de Paris n'est pas improvisée, mais dépend du développement d'une dynamique sportive locale qui se construit sur plusieurs décennies et permet à la ville de se positionner comme un centre nautique. Dans une seconde partie, nous nous intéresserons à la candidature de cette ville à proprement parler. L'entreprise de promotion de la ville-associée s'inscrit dans un temps court marqué par la production d'un discours naturalisant, valorisant et consensuel sur le site olympique.

Les fondements historiques d'un territoire olympique

Le projet olympique : un aboutissement possible du projet global d'aménagement

Étudier un territoire local consiste à s'intéresser à « l'exceptionnel normal » selon Edoardo Grendi (1977) et donc à ses configurations locales. La Rochelle est située en France sur la côte atlantique (illustration 1). Avec une superficie de 2 843 hectares pour une population de 75 170 habitants, elle est densément peuplée (2 644 hab/km²) et depuis 1999, elle se trouve au cœur d'une communauté urbaine de 28 communes rassemblant 147 178 habitants (INSEE, 2010). La Rochelle est le centre administratif du département de la Charente-Maritime, dont elle occupe la première place par sa population.

La situation géographique de La Rochelle a favorisé le développement de son port depuis le Moyen Âge. Face aux îles de Ré, à l'ouest, d'Oléron et d'Aix au sud-ouest et au sud, elle est une rade sûre, ce qui pendant longtemps la lie davantage à la mer qu'au territoire national. Pourtant, à partir des années 1955-1960, La Rochelle est confrontée à un double problème : l'isolement géographique de la ville et le début du déclin des activités économiques traditionnelles. Cette ville littorale, située à 480 kilomètres au sud-ouest de Paris, est à l'écart des grands axes ferroviaires et routiers de l'ouest et du centre du pays. Ainsi, même si La Rochelle reste le poumon économique du département, ses conditions d'accès ne sont pour l'instant pas favorables au développement industriel (Agulhon, 1998). Se conjugue à cela une forte vitalité démographique qui renforce l'idée que le centre-ville est devenu trop étroit et rend la population plus sensible à l'insalubrité de certaines rues. Dans ce contexte, les édiles rochelais engagent de nouveaux aménagements urbains dans l'objectif de retenir une population jeune tentée par l'exode et à qui il faut offrir un horizon professionnel dans un contexte économique morose.

Le milieu des années 1960 marque aussi le début d'un enlèvement de la pêche industrielle appelée à décliner (Eybraly, 2001). Au lendemain de la guerre, la ville a connu une période de prospérité dans ce domaine, mais les années 1960-1970 constituent un tournant pour cette activité portuaire. Même si, en 1964, La Rochelle est encore le quatrième port de pêche français avec une production de 25 000 tonnes par an, de nombreuses villes maritimes en France, mais aussi à l'étranger, investissent massivement afin de développer d'importantes flottes de pêche au potentiel de capture considérable. La pêche

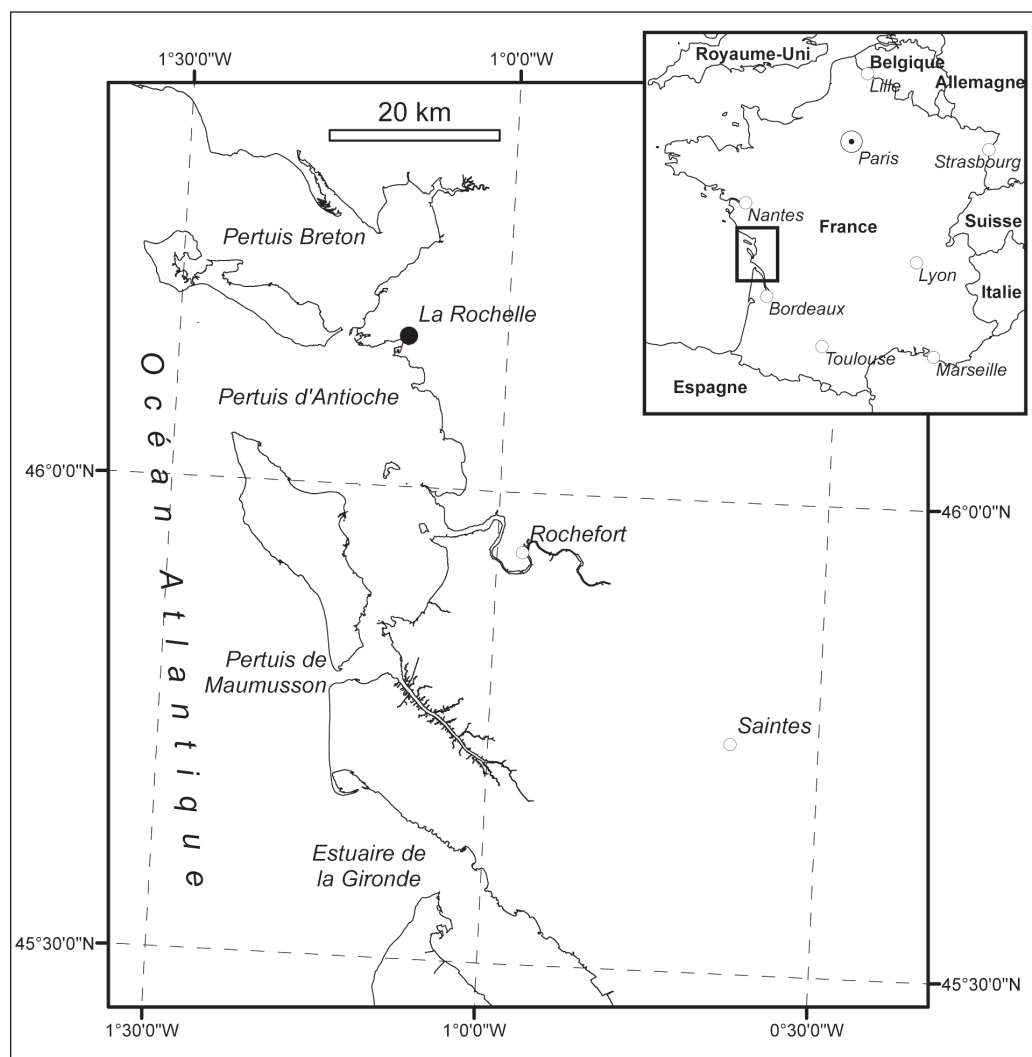


ILLUSTRATION 1 : Situation de La Rochelle, département de la Charente-Maritime, France (carte : Dussier, 2014).

rochelaise reste pourtant une activité rentable, mais elle finit par traverser une crise à partir de 1966. Si la pêche occupe encore une place importante à La Rochelle, la ville est en quête d'un nouveau souffle.

Ce contexte géographique, économique et social qui fait la singularité de la ville explique en partie sa politique à partir des années 1960. Au début de la décennie, les élus locaux engagent La Rochelle sur la voie d'un développement touristique. Par leurs choix d'aménagements, la station touristique affirme la vocation balnéaire et nautique de son territoire. Le projet d'accueillir les Jeux olympiques — encore mal défini — est envisagé très tôt comme un aboutissement de ce projet global de développement (Dussier, 2011).

Le 15 mars 1959, André Salardaine, gaulliste de gauche, est élu maire de La Rochelle. Selon lui, le tourisme nautique ne participerait que très peu à l'expansion de la cité maritime. Pourtant, l'avènement d'une société des loisirs permet à la plaisance de connaître un essor à La Rochelle. N'en déplaise à la prestigieuse Société des Régates Rochelaises, à l'origine de courses-croisières à la renommée internationale telle que la

Plymouth — La Rochelle, le nouveau maire n'y accorde pas une grande attention. Dans une ville en plein essor démographique, le logement, l'industrie et le commerce sont au centre de ses préoccupations.

En 1959, la Société des Régates Rochelaises (SRR) a rassemblé quasiment 150 sociétaires adultes propriétaires d'environ 90 bateaux. Or, son essor est lié à la disponibilité de places réservées à ses bateaux dans le port (archive 1). Au printemps 1960, alors que la saison est à peine commencée, déjà plus de 70 à 80 embarcations de plaisance sont au mouillage dans le bassin à flot de La Rochelle. M. Albrecht, président du club, profite alors de la couverture médiatique, offerte par la presse régionale à l'occasion du centenaire de la SRR, afin de demander publiquement la mise en place d'aménagements portuaires nécessaires selon lui au bon développement de la plaisance. Il considère que La Rochelle doit devenir, pour une question de prestige, mais surtout pour des raisons économiques, le premier port de tourisme nautique français sur l'Atlantique (archive 1). Pour les dirigeants du nautisme local, la petite mer formée par la présence des îles de Ré et d'Oléron

constitue un bassin de navigation idéal pour les plaisanciers débutants : les eaux de la baie de La Rochelle sont en général calmes, animées de courants modérés et aucun rocher ne pourrait causer d'accident dangereux, comme cela peut être le cas, par exemple, en Bretagne. Il paraît donc impératif aux yeux des dirigeants de la SRR que la ville adapte au plus vite ses infrastructures portuaires à une activité qui pourrait s'avérer très rentable pour son économie.

Pour répondre aux demandes répétées des responsables sportifs locaux, le conseil municipal décide d'équiper son port d'équipements de confort (archive 2). Mais face à l'engouement croissant pour la plaisance, ces premiers équipements deviennent rapidement insuffisants. Par ailleurs, l'État choisit en 1963 de porter ses efforts d'aménagement sur le littoral du Languedoc-Roussillon en fondant *ex nihilo* des stations touristiques équipées pour la plaisance (Merlin, 2002). En 1964, le maire, qui doutait de l'intérêt du tourisme quelques années auparavant, fait désormais de son développement une priorité pour La Rochelle. La conjoncture locale et la concurrence nationale amènent donc le conseil municipal à voter la création de trois nouveaux pontons, premiers édifices d'un port de plaisance de grande envergure.

Rémy Madier, conseiller municipal, présente alors un projet qui changerait complètement l'identité culturelle de la ville (archive 3). Son objectif est de faire de cette cité portuaire une station balnéaire moderne disposant de tous les équipements pouvant attirer les touristes (archive 4). Ce projet prévoit la création d'un plan d'eau de 160 hectares derrière une digue reliant le môle du Lazaret à l'autre côté de la baie. Grâce à d'importants apports de sable, La Rochelle, qui ne bénéficie pas de plages importantes, pourrait en disposer d'une longue de deux kilomètres et se voir attribuer par la même occasion le statut de station balnéaire. L'objectif du conseiller municipal et des notables locaux favorables au projet est de concurrencer les villes balnéaires de la région Languedoc dont l'aménagement est engagé depuis le début des années 1960. Pour la Ville, il s'agit de profiter de financements de l'État, qui planifie la création des grandes infrastructures portuaires, de plage et d'habitations sur le littoral méditerranéen (Renard, 1976). Au même moment, l'Office départemental du tourisme est créé afin d'intégrer la côte Atlantique au développement touristique balnéaire de la France (archive 4).

Toutefois, même si le conseil municipal va dans un premier temps donner son accord à ce projet, différents facteurs d'ordre technique tels que des conflits d'usage ou une mauvaise circulation de l'eau empêchent sa concrétisation. Même si le projet de création d'une station balnéaire échoue, La Rochelle peut devenir le centre du nautisme sur le littoral atlantique, délaissé dans un premier temps par les autorités nationales au profit de la Méditerranée.

Suite à l'échec du projet, un nouveau plan d'aménagement est proposé en 1966 au conseil municipal. Il prévoit la construction d'un port de quarante hectares à l'abri de la pointe des Minimes. Protégé de la houle, ce plan d'eau permettrait le stationnement de bateaux de différents tonnages. Au niveau des infrastructures, un club-house et des terre-pleins de stationnement accueilleraient les dériveurs légers (un dériveur léger est un bateau équipé d'une dérive mais qui

ne possède pas de lest situé au fond du bateau ou à l'extérieur sous la forme d'une quille. Le lest a pour rôle de stabiliser davantage le bateau durant la navigation). Le Marais Perdu séparant le quartier des Minimes du centre-ville serait remblayé afin d'accueillir les industries liées à la plaisance.

Enfin, un quartier résidentiel de grand luxe serait édifié. Ce dernier point va faire basculer le destin politique de la ville. Créer une marina luxueuse réservée à une élite aisée déplaît à l'opinion publique rochelaise. Malgré les controverses, le conseil municipal tente d'imposer le projet aux habitants en engageant rapidement les premiers travaux du port. L'édification des digues commence en 1969, mais alors que le plan d'eau est prêt à être équipé de pontons, les élections municipales de 1971 vont bloquer les ambitions du maire André Salardaine et de sa majorité. Le port des Minimes est alors l'objet de vives attaques de la part de son opposant Michel Crépeau, candidat du Parti radical de Gauche et farouche opposant au projet. Victorieux aux élections municipales, il décide d'arrêter les travaux et de donner une nouvelle orientation au projet afin de créer un quartier ouvert à tous et pas seulement à une élite. Le nautisme devient alors un moyen de différer des initiatives concernant le développement des activités universitaires, industrielles et touristiques de la ville.

Tandis que Grenoble organise les Jeux olympiques d'hiver en 1968 et profite d'importants financements de l'État pour améliorer ses infrastructures urbaines, l'idée d'organiser les épreuves nautiques des Jeux olympiques d'été à La Rochelle est une motivation supplémentaire — si elle ne peut être exclusive — du volontarisme municipal (archive 7). L'organisation des Jeux olympiques à Grenoble en 1968 est « le prétexte opportunément saisi par le pouvoir municipal pour mettre à niveau une ville sous-équipée » (Frappat, 1991). Pour la Municipalité de Michel Crépeau, La Rochelle est, à l'instar de Grenoble, une ville industrielle en pleine croissance économique et démographique, qui a un besoin important d'équipements. La Municipalité ne cache donc pas son ambition de faire à son tour de La Rochelle une ville olympique d'été, ce qui lui permettrait d'obtenir enfin une aide providentielle d'un État français peu intéressé par le développement touristique de la ville. L'affirmation d'une identité olympique serait donc le levier permettant l'afflux de capitaux publics et privés pour un développement rapide et pérenne de La Rochelle.

Le nouveau maire promet ainsi « d'essayer de faire de La Rochelle, le Grenoble de l'Atlantique. Bien sûr, La Rochelle n'est pas encore Grenoble, et ne le sera jamais, tant qu'elle n'aura pas su conquérir son université et entrer de plain-pied dans l'ère industrielle » (archive 8). Toutefois, selon Michel Crépeau, les clés du succès ne résident pas uniquement dans le tourisme. Pour que La Rochelle devienne une ville dynamique, elle doit s'inscrire dans une logique industrielle importante et développer son université. Un nouveau plan d'urbanisme est alors réalisé suivant les exigences du nouveau maire qui veut réduire le nombre de logements prévu par l'ancienne équipe municipale de 4 500 à 2 500. La capacité portuaire qui devait être de 4 000 postes à quai passe à 3 000 places. Michel Crépeau ordonne aussi la réduction de la hauteur des immeubles et la construction de programmes immobiliers qui s'accordent mieux au paysage.

Grâce à l'impulsion forte des dirigeants du nautisme local et aux ambitions des édiles, La Rochelle est devenue, non sans susciter des débats, une cité nautique de premier ordre. Quant au port des Minimes, aujourd'hui plus grand port de la façade atlantique européenne, il en est devenu (avec le Vieux-Port dominé par ses deux tours) le symbole. Ainsi, le projet d'accueillir les Jeux olympiques d'été s'inscrit dans le prolongement de la redéfinition des priorités de la ville dans les années 1960-1970. Ce projet est envisagé après que la Ville ait fait du tourisme un axe central de son développement dont témoignent les nouveaux aménagements portuaires et la création de l'office du tourisme. La plaisance est désormais au cœur du projet global d'aménagement modifiant la trame urbaine, le logement et les axes de communications. Les transformations en œuvre concernent le tourisme balnéaire et nautique, mais le projet d'accueillir les Jeux olympiques s'inscrit aussi dans une filiation sportive.

Du tourisme balnéaire et nautique au tourisme de spectacle sportif

Les aménagements urbains des années 1960 et 1970 sont à l'image de la nouvelle stratégie urbaine de La Rochelle basée, entre autres, sur le développement de la plaisance. Cette pratique joue aussi le rôle de marqueur identitaire de la station touristique. Une forte dynamique sportive locale se manifeste à travers l'organisation de rencontres sportives et les performances des régatiers rochelais. Ainsi, l'activité générée par les compétitions sportives nautiques permet d'envisager des bénéfices économiques pour les acteurs privés (marchands ou non) et encourage le développement du tourisme du spectacle sportif auquel se rattachent les Jeux olympiques.

Dès les Jeux olympiques de Londres en 1948, les chantiers navals rochelais se lancent dans la construction de bateaux de série olympique et les champions de voile locaux participent aux épreuves préolympiques de Cherbourg (archive 5). Le rêve olympique se rapproche en 1962 lorsque le régatier rochelais René Sence, champion de France de voile, est sélectionné par la Fédération Française de Yachting à Voile (FFYV) pour les épreuves préolympiques (archive 6). Durant les années 1960, plusieurs champions rochelais vont être sélectionnés pour participer à ce type d'épreuves. Au-delà du parcours individuel de ces champions ou constructeurs de bateaux se construit un rêve collectif. Les acteurs de la promotion touristique du territoire, les responsables et adhérents des associations sportives et les politiques intéressés par le développement du port prennent l'habitude de se référer à ces personnalités qui constituent à leurs yeux l'expression d'un génie local.

Parallèlement à la construction d'un grand port de plaisance, la voile à La Rochelle trouve, grâce aux régatiers et aux constructeurs, les conditions d'un développement sportif. En mars 1966, le dynamisme et le prestige de la SRR — qui organise des événements sportifs d'ampleur internationale et jouit d'une reconnaissance mondiale due aux résultats de ses régatiers — permettent à La Rochelle de devenir une ville préolympique chargée de l'organisation d'épreuves de sélection (archive 9). En 1967, La Rochelle accueille un centre de préparation olympique pour la série du Dragon, un bateau

de taille moyenne devenu officiellement support olympique lors des Jeux olympiques de Londres en 1948 (archive 10). Lieu de formation, elle devient aussi un lieu de compétition et acquiert une véritable reconnaissance dans le domaine de l'organisation. Elle prend en charge plusieurs événements sportifs de grande envergure comme la Semaine internationale de la Voile (1 279 bateaux en 1990), le Championnat du monde de l'International Yacht Racing Union (1 200 compétiteurs) et elle accueille pour la première fois en Europe une épreuve de la Whitbread (devenue la Volvo Ocean Race en 2002), prestigieuse course en équipage en monocoques avec escale.

La SRR organise également 24 championnats du Monde et d'Europe des classes internationales en 30 ans (Laser, 420, Melges 24 et Soling). Une classe internationale ou série internationale est un ensemble de voiliers identiques dont les propriétaires sont réunis au sein d'une association officiellement reconnue par la Fédération internationale de voile (International Sailing Federation). Cette dernière, chargée de la voile à une échelle mondiale, est reconnue par le Comité international olympique qui lui confie l'organisation des épreuves de voile aux Jeux olympiques

Le monde sportif est d'ailleurs soutenu par les services de la ville qui sont mobilisés pour ces grands événements. Il entretient des liens étroits avec les acteurs du tourisme qui proposent des services d'hébergement, de restauration et différents commerces. Des représentants emblématiques de la construction navale de plaisance, tels que Dufour, Fontaine-Pajot et Amel, ont également implanté leur société dans l'agglomération rochelaise. Dans la région, le groupe Bénéteau est le premier constructeur mondial de voiliers. La filière nautique en Poitou-Charentes générerait 5 000 emplois (archive 11) au sein d'entreprises de réparation, de fabrication et de revente de bateaux, de voiles ou d'électronique. Trois cents entreprises exportent 65 % de leur production (archive 11). Dans ces conditions, chaque événement sportif est l'occasion d'asseoir la réputation de l'industrie régionale et de conquérir de nouveaux clients ou de s'ouvrir à de nouveaux marchés. Chaque compétition, *a fortiori* quand elle fait de la voile un spectacle relayé par les médias, constitue une campagne de publicité en soi. Il n'est donc pas étonnant de voir des acteurs privés et publics trouver des intérêts communs à défendre le nautisme.

Dans bien des cas, des acteurs de projets publics importants sont aussi investis à titre privé ou professionnel dans l'activité de la voile. Par exemple, le champion de voile Jean-François Fontaine, sélection olympique aux Jeux olympiques de Montréal en 1976, a créé la même année son chantier naval qui est devenu le premier constructeur mondial de catamarans. Longtemps conseiller municipal de La Rochelle, il en est devenu le maire en mars 2014. Notons aussi que l'intérêt des Jeux olympiques semble créer un consensus bien au-delà des acteurs du nautisme. Sans doute les causes du développement territorial et indirectement de l'emploi — à laquelle l'organisation d'épreuves olympiques semble répondre — sont jugées comme suffisamment importantes dans un pays marqué par le sentiment de crise (Bantigny, 2013) pour fédérer les initiatives autour du projet sportif.

Les acteurs du nautisme — sportifs et économiques — ont construit la légitimité de la ville organisatrice. Ils ont su organiser avec succès des épreuves sportives de la même envergure que les épreuves olympiques de voile. Les synergies entre les acteurs publics et privés ont été mises en place au niveau local. Ces éléments sont importants pour les organisateurs de mégaprojets parce qu'ils permettent de limiter les risques et les investissements.

La présence d'équipements et l'expérience acquise des événements sportifs fournissent des gages d'opérationnalités. Elles montrent aussi que la légitimité de la candidature de La Rochelle s'appuie sur un projet local de développement. L'implication et l'expérience acquise par les acteurs du monde sportif et de l'industrie nautique se construisent depuis les années 1960. Ces dynamiques s'inscrivent dans un temps long et constituent une étape nécessaire à la concrétisation d'une candidature olympique avec la participation au concours lancé par le GIP « Paris 2008 ».

Les éléments de valorisation d'une candidature locale gagnante

À travers son dossier de candidature intitulé *La Rochelle Voile olympique*, la ville tente de mettre en avant tous les atouts de sa collaboration avec Paris. Le sort de la cité se joue d'abord en France entre le 17 décembre 2000 – quand Jean Tiberi, maire de Paris, annonce la candidature de la ville pour l'organisation des Jeux de 2008 — et le 16 mai 2001, lorsque le GIP « Paris 2008 » choisit la ville du nautisme parmi cinq candidates : Agde (Languedoc-Rousillon), Marseille (Bouches-du-Rhône), Brest (Bretagne), Hyères (Provence-Alpes-Côtes d'Azur) et La Rochelle. Une fois la ville retenue, l'organisation dépend de la réussite de la candidature de Paris. Dans cette seconde phase, si la presse locale fait battre le cœur de La Rochelle au rythme de la Capitale, la ville périphérique est un site parmi une quarantaine, et malgré sa spécificité, présentée comme les autres.

Tout se passe comme si la cité nautique n'agissait pas comme un acteur autonome. Sur le plan formel, les arguments avancés lors de la première phase de sélection sont repris pour compléter la présentation de la ville-hôte, c'est-à-dire Paris. Il y a là l'expression d'un *hiatus* entre la présentation faite dans les documents de candidature et la réalité de l'organisation qui témoigne d'une réelle autonomie de la destination nautique. Du fait de la distance des autres sites, il faut régler des problématiques techniques du même ordre que pour une candidature principale. La cité nautique devra d'ailleurs organiser une cérémonie d'ouverture. Elle doit mettre à la disposition du public un site et des équipements singuliers pour l'accueil du public, des journalistes, des organisateurs, un hébergement et un (deuxième) village olympique, des infrastructures de transport et de communication. D'ailleurs, l'examen de la candidature par le GIP « Paris 2008 » cherche à évaluer le projet dans sa globalité à partir des critères de sélection suivants : caractéristiques locales et régionales, environnement, météo, caractéristiques du site olympique, hébergement et transport. C'est dans ce cadre que nous pouvons situer les principaux arguments visant à légitimer la candidature de La Rochelle.

Naturalisation du site olympique

La baie de La Rochelle est présentée comme un site exceptionnel. L'histoire est convoquée pour montrer la singularité et le génie des lieux. La ville serait marquée, quelle que soit la période, par sa modernité : « démocratique avant l'heure », « protestante quand la France était catholique », « plaque tournante du commerce international dès le XIII^e siècle » et « ville référence depuis trente ans en matière d'écologie urbaine » (archive 12). Le caractère maritime est la seconde valeur forte : « La mer ici représente une vraie culture populaire, ancestrale » (archive 12).

L'importante activité touristique est mise au crédit de la ville et montre l'intérêt d'une destination qui propose tous les services et le confort d'une grande ville. Ici, les divertissements ne manquent pas. Le très grand port de plaisance, le bassin des Grands Yachts en centre-ville, l'Aquarium et le Vieux-Port de La Rochelle, le chantier-spectacle de reconstruction de l'Hermione à Rochefort, la Venise verte du Marais Poitevin ou encore le Futuroscope sont les principales attractions touristiques de la ville et de la région. Ils témoignent de la capacité d'accueil estival d'un territoire attractif et sont des marqueurs d'identité garantissant la fréquentation du site olympique car le public est un élément indispensable au spectacle et à l'économie des Jeux olympiques. En effet, la billetterie représente 24 % des bénéfices lors des Jeux de Sydney en 2000 (Kitchin, 2007).

Le site maritime offre un paysage préservé accordant une grande place aux éléments naturels et profite d'une position géographique et d'une topographie particulièrement avantageuse. La Rochelle est plus proche de Paris que les autres villes candidates, ce qui facilite la circulation des athlètes. La vitesse moyenne du vent est présentée comme une donnée idéale. En été, alors que sur certains plans d'eau des périodes de calme sont à craindre, statistiquement, elles sont négligeables à La Rochelle. Par ailleurs, la régularité des vents offre « les conditions de navigation régulières et équitables » (archive 13). Le nombre de jours d'ensoleillement semble donner des gages sur la fréquentation du public, comme le faible risque de brouillard garantit de bonnes conditions d'accueil et de visibilité du public et des médias.

In fine, la permanence de l'identité culturelle rochelaise, l'importance du tourisme ou les qualités paysagères du site sont autant d'éléments qui permettent de naturaliser le site olympique et de le présenter comme une évidence.

Des équipements et infrastructures appropriés et (pour la plupart) déjà construits

L'orientation de la candidature de La Rochelle vise à montrer qu'elle est un important centre nautique. Le slogan « La Rochelle, capitale nautique » exprime cette volonté de situer la ville au même niveau que Paris tout en la singularisant sur le plan fonctionnel. Ses bassins de navigation de 3 300 hectares protégés par les îles de Ré et d'Oléron permettent d'accueillir simultanément jusqu'à six parcours olympiques dont deux visibles depuis le rivage, ce qui permet d'assurer la fonction de spectacle indispensable aux épreuves olympiques. Le tout pouvant s'organiser sans conflits d'usages puisque le commerce hauturier possède un chenal d'accès éloigné de la zone au nord-ouest et que l'activité de plaisance peut être maintenue.



ILLUSTRATION 2 : Projet d'aménagement du village olympique, La Rochelle, Orthophotographie 2010, Institut Géographique National (carte : Dussier, 2014).

Autre argument important, les aménagements sont pour la grande majorité d'entre eux déjà réalisés (illustration 2). Cette situation présente un avantage économique, mais permet aussi d'éviter les risques liés à la planification et à la construction (non-respect des délais de livraison, malfaçon, conflits, réutilisation). Le coût de l'organisation serait donc de 26 millions d'euros et les délais pour réaliser les travaux de rénovation laisseraient des marges. De plus, Paris profitera de l'expérience acquise dans l'organisation d'autres manifestations sportives ce qui constitue toujours une garantie rassurante pour le CIO (Machemehl et Robène, 2014). La marina, les 20 000 m² de stationnements pour le village des coureurs et les bateaux, les trois cales de mises à l'eau, les 720 mètres de quais, la plage des Minimes constituent des espaces de circulation, de stockage, de stationnement et d'accès régis par des règles de fonctionnement qui ont déjà été éprouvées à l'occasion de compétitions non olympiques, mais dont les flux de sportifs, bateaux, journalistes et organisateurs sont comparables. La station météo complète le dispositif dans la mesure où elle donne des éléments de sécurité sur le site de pratique et permet une connaissance précise et utilisable de manière équitable du plan d'eau.

Pour contenir la dépense, la presse profitera du centre de congrès qui a déjà servi à accueillir les journalistes pendant les championnats du monde de 1994. La vue qu'il offre sur les parcours permet de suivre certaines épreuves en direct depuis leur PC. Des hébergements pour les organisateurs et officiels sont également prévus dans le parc privé de résidences hôtelières, hôtels et locations auxquels s'ajoutent plus de 350 restaurants. Le village olympique sera accessible à pied puisqu'il se situera à un kilomètre du port des Minimes et pourra accueillir 450 sportifs. Les Jeux ayant lieu durant l'été, période de congés universitaires, l'utilisation de deux bâtiments du campus porteront la capacité d'hébergement à 850 lits. La construction d'un seul édifice serait donc nécessaire afin de créer un espace de restauration, des salles de réunions et de conférence. Ce bâtiment, construit à l'occasion des épreuves olympiques, serait par la suite transformé en une école d'ingénieurs.

Par ailleurs, les accès au site n'ont pas besoin d'être améliorés. L'aéroport permet de rallier plusieurs villes de France et d'Europe, le train à grande vitesse place Paris à deux heures cinquante de La Rochelle tandis qu'il faut plus de quatre heures en voiture. Dans la ville, le réseau de transports en commun permettra de rejoindre le site olympique en dix minutes

depuis l'aéroport, deux minutes depuis la gare en tramway et pour les personnes logées dans le village olympique des vélos seront mis en location pour leur permettre de circuler dans le centre-ville.

La sécurité du site repose sur la fermeture du site à la circulation, la clôture des différentes zones par le placement de barrières hermétiques, le gardiennage, le contrôle des accès, ainsi que sur la police et les agents de sécurité, la surveillance vidéo et le balisage du site.

Au final, les coûts prévus pour l'organisation des épreuves de voile sont faibles, 26 millions d'euros, dont 20 pour la construction du village olympique. Le deuxième poste de dépenses s'élève à 3 millions d'euros pour la réalisation de promenoirs et places temporaires, puis le troisième concerne la rénovation des bâtiments existants. Nul besoin de dépenses faramineuses puisque les principales réalisations nécessaires pour accueillir les Jeux ont été, nous l'avons vu, bien en amont de la procédure de candidature dans le cadre de la reconfiguration du quartier des Minimes et de son port.

La fabrique de l'adhésion de la population

Les porteurs du projet de candidature doivent donner des gages de l'adhésion de la population et du bon accueil qu'elle donnera aux Jeux olympiques. Ainsi, pour en convaincre le GIP « Paris 2008 », l'adhésion de la population a été testée par un sondage effectué sur un échantillon représentatif de 1 008 personnes, commandité par le conseil régional. Il montre que 31 % de la population charentaise est au courant de la candidature de La Rochelle. Difficile dans ce cas de parler d'implication de la population en octobre 2000. Cependant, 97 % des personnes interrogées se disent (par principe) favorables à la candidature de La Rochelle car elles prêtent à l'olympisme un certain nombre de vertus. 64 % y voient la possibilité d'améliorer la notoriété de la région, pour 62 %, elle augure des bénéfices économiques et pour 25 % de ces sondés, elle permettrait la construction d'équipements (archive 14). Finalement, 84 % des personnes interrogées partagent l'enthousiasme de la région et 77 % se déclarent prêtes à soutenir la candidature de La Rochelle.

Les pouvoirs publics cherchent à montrer l'adhésion de la population. La Région lance une campagne de soutien dont le titre est évocateur : « La Rochelle voile olympique. Soyez supporter d'une candidature capitale » (archive 15). En retournant un bulletin papier ou électronique, il s'agit de montrer que les voix favorables au projet sont nombreuses. Les pouvoirs publics tentent donc de faire adhérer la population au projet. Le décompte des soutiens permet aussi de diminuer la portée d'éventuels reproches de certains administrés concernant les Jeux olympiques de 2008 qui, à leurs yeux, seraient trop centrés sur La Rochelle et feraient ainsi la lumière sur un territoire déjà connu en laissant d'autres sites dans l'ombre. Enfin, un tel événement nécessiterait des investissements coûteux et serait concentré sur un temps trop court. Plus encore, la méthode de comptage des soutiens exclut de fait la possibilité d'exprimer un point de vue sur la nature de l'événement olympique. Là encore, des administrés considèrent qu'en cas d'affaire de dopage, le legs des Jeux olympiques sera négatif et reprochent une dénaturaison du sport au profit de l'argent.

Dans la mesure où les équipements nouveaux seront peu nombreux, les personnes directement concernées par les constructions le sont aussi. En fait, les nuisances liées à l'aménagement des infrastructures olympiques se concentrent exclusivement dans le quartier des Minimes qui s'est vu reconfiguré pour permettre le développement du port de plaisance et l'accueil de compétitions de voile. Pour certains habitants, le quartier n'offre plus la même qualité de vie du fait de son urbanisation depuis la fin des années 1970, et parce que les attentes de ses habitants n'ont pas toujours été prises en considération (Dussier, 2011). Ici, la mise en œuvre des travaux progressive et sur le long terme (depuis les années 1960) a généré de la lassitude. Dans un même temps, les élections municipales, en particulier celles de 1971 marquées par l'élection de Michel Crépeau porteur d'un nouveau projet d'aménagement de la ville, montrent qu'un débat public permettant l'expression et la prise en compte des critiques a pu se tenir.

Les sportifs rochelais sont également étroitement associés à la candidature. Pour l'occasion, les championnes de voile Isabelle Autissier, Christine Briand et Claire Fontaine ont été nommées ambassadrices. Acceptant le jeu du marketing territorial, elles sont à l'image de La Rochelle, des icônes « belles et rebelles » qui incarnent la réussite sportive. À travers leur engagement et celui de nombreux autres athlètes, l'enjeu est aussi de montrer que les porteurs du projet olympique se sont « mis à l'écoute des athlètes et du mouvement sportif dans son ensemble pour imaginer un village, des équipements et des itinéraires qui répondent à leurs attentes » (archive 16). Les acteurs locaux — champions, représentants du centre national de voile, de la SRR et de la section sport étude — ont été consultés. Ces spécialistes de la discipline sont impliqués et investis dans la candidature et contribueront de manière active à la réussite de la manifestation. Rares seraient les voix dissidentes. Pourtant, Hugues Martin, président de l'École de Voile rochelaise, considère que les jeux vont créer des nuisances et n'auront pas de bénéfices sur les effectifs de son école. À travers ces critiques s'exprime une prise de position en faveur d'un sport éducatif pensé en opposition au sport spectacle et à sa marchandisation (archive 17). Dans la même lignée, il explique que l'installation de vélos en libre-service a davantage d'effets sur la vie quotidienne des Rochelais et leur profitera plus durablement.

Consensus politique et retombées économiques

Parmi les acteurs convaincus par l'intérêt de la candidature de La Rochelle, les politiques se montrent unis à toutes les échelles du territoire. Les représentants des trois niveaux administratifs (région Poitou-Charentes, département de la Charente-Maritime, ville de La Rochelle) signent ensemble l'éditorial du projet dans une union sacrée qui fait fi des clivages politiques. Dans le cadre de la candidature, aucun ne « tire la couverture » ni ne fait référence à l'apport, pourtant réel, de l'action publique. La presse affiche son engouement, tel que le journal régional Sud-Ouest, jouant, au-delà du rôle d'informateur, la dramatisation : « Les jeux sont-ils déjà faits? », « La Rochelle olympique fait monter la pression » (archive 18). Elle donne la parole à un grand

nombre de sportifs, organisateurs et politiques impliqués dans l'organisation ou dans le nautisme, plus enthousiastes les uns que les autres à l'idée d'accueillir les Jeux olympiques. Les entrepreneurs se mobilisent aussi pour les Jeux. Ils décident de se réunir au sein d'un club d'entreprises qui rassemble 1 304 soutiens (archives 19 et 20). La mobilisation des réseaux patronaux montre tous les espoirs mis dans cet événement qui promet une augmentation de leur chiffre d'affaires et l'ouverture de nouveaux marchés.

Le sens de l'engagement des acteurs économiques et politiques se révèle véritablement après qu'il ait été annoncé, le 13 juillet 2001, le refus de la candidature de Paris au profit de celle de Beijing. Leur réaction consiste à prendre contact, par l'intermédiaire d'une entreprise de médiation interculturelle nommée Asiaprep, avec les représentants chinois de la ville de Qingdao, chargée de l'organisation des épreuves de voile en 2008. Il s'agit de leur proposer leur service en matière de formation du personnel en vue de la préparation et de l'organisation des compétitions et pour leur fournir du matériel et de l'ingénierie d'équipements. Chemin faisant, il est également question de vendre le mode de vie occidental par la voile et le golf ainsi que de la technologie occidentale, les moteurs électriques et les aménagements urbains (archive 21). Les représentants chinois proposent d'ailleurs la signature d'un accord de coopération entre les deux villes qui se placeraient au sein de l'accord plus large entre la Chine et la France issu de la mission Chine 2008. Nous observons à travers la capacité à s'adapter à la situation les intérêts des élus pour la création d'emplois et des entreprises pour la conquête de nouveaux marchés.

Les Jeux olympiques sont perdus pour La Rochelle comme pour Paris, mais la pénétration de nouveaux marchés économiques est à mettre au compte de cette candidature manquée. En effet, en intégrant un méga-projet, La Rochelle s'est immiscée dans les projets de développement économique de la mégapole parisienne et à ce titre, peut permettre aux acteurs économiques de son territoire de conquérir de nouveaux marchés alors que le rêve olympique est écarté au moins jusqu'à la prochaine candidature (archive 21).

Conclusion

Cette recherche historique montre comment une ville moyenne, d'environ 73 000 habitants, telle que La Rochelle a pu devenir l'un des principaux centres du nautisme en France et chemin faisant, intégrer la candidature de Paris pour l'organisation des Jeux olympiques de 2008. Cette étude permet de distinguer deux grands moments : l'émergence d'un projet mobilisateur mais abstrait, et sa mise en œuvre concrète.

Dans un premier temps, l'élaboration d'un nouveau projet de ville au début des années 1960 donne la priorité au développement touristique et engage la municipalité dans une phase de modernisation des infrastructures urbaines. Dans un contexte de remise en question de la pêche, activité traditionnelle désormais insuffisante pour assurer la prospérité de La Rochelle, il s'agit d'accueillir un tourisme de masse dont le port de plaisance constitue un instrument essentiel. Dotée de 3 000 places à la fin des années 1970, sa capacité augmente progressivement au nom de la prospérité

économique et de l'emploi, en réaction à la perte de vitalité démographique. Les Jeux olympiques sont considérés comme un possible catalyseur d'aménagements. Tandis que le territoire reste à l'écart de la planification des projets de la Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale (DATAR), le projet olympique constituerait une opportunité à saisir pour moderniser et répondre à la crise que traverse la ville. Les Jeux de Grenoble laissent d'ailleurs espérer des investissements de l'État qui permettraient de développer le réseau de transports et de communication, les activités tertiaires et donc d'entraîner la création d'emplois. Ici, l'horizon olympique fonctionne comme une utopie mobilisatrice.

Durant ces années, la voile sportive prend de l'importance et se structure dans le sillon de la Société des Régates Rochelaises. Profitant de la dynamique d'aménagement du port de plaisance, le mouvement associatif s'empare des nouveaux quais et des plans d'eau pour la formation et la compétition. Le centre de préparation olympique de La Rochelle accueille une élite française de la voile. La Société des Régates Rochelaises organise des événements sportifs parmi les plus grands et reconnus. Ils sont l'occasion d'accroître la renommée de l'association et de la ville et de se doter d'équipements spécifiques aux compétitions internationales, et témoignent d'un savoir-faire et d'un dynamisme. Les activités du port de plaisance se développent en étroite relation avec l'industrie de la voile (chantiers navals et équipementiers), les acteurs traditionnels du tourisme (hébergement, restauration, commerces) et les collectivités territoriales. La voile (plaisance ou sportive) prenant de l'importance socialement et économiquement devient un symbole du territoire et de sa transformation. Elle permet d'envisager la participation à un événement olympique dont l'organisation repose sur les ressources humaines et matérielles locales.

Dans un deuxième temps, la candidature pour les Jeux olympiques de 2008 est envisagée de manière plus concrète en association avec la métropole parisienne. Une entreprise de marketing débute avec la constitution d'un dossier de candidature qui tente de mettre en avant les atouts du site pour la planification, l'organisation et la célébration des Jeux olympiques. L'événement sportif doit accroître l'attractivité touristique de la station balnéaire. Si celle-ci est désignée, l'afflux de touristes doit permettre d'augmenter le volume des ventes de biens de consommation et de services d'hébergement et de restauration. Le tourisme sportif lié à la compétition olympique doit avoir un effet d'entraînement sur les entreprises locales.

La métropole parisienne n'a finalement pas été retenue par le CIO pour les Jeux de 2008, mais les bénéfices de la candidature sont pluriels. Dans un contexte où l'olympisme est largement instrumentalisé par la sphère marchande, il permet aux entreprises locales de conquérir de nouveaux marchés à une échelle nationale et internationale. Participer à la candidature aux côtés de la capitale accroît la visibilité médiatique de la ville tout en renforçant sa vocation nautique. La candidature fonctionne comme une opération de stratégie de marque. Il est parfois reproché à cette approche de masquer une réalité sociale plus complexe (Tzanoudaki,

2014), cependant l'amalgame entre La Rochelle et la voile permet non seulement à la filière du nautisme d'envisager de nouveaux débouchés commerciaux, mais aussi à d'autres secteurs de se voir offrir l'opportunité de proposer des technologies occidentales, des savoir-faire en aménagement urbain et des biens et services à haute valeur ajoutée associés au mode de vie occidental.

Enfin, la candidature a permis à certains acteurs économiques rochelais de se positionner comme des partenaires économiques auprès d'acteurs de la capitale lorsque ceux-ci ont cherché à conquérir de nouveaux marchés après l'élection en 2001 de Beijing.

À l'échelle de la ville-associée, la candidature de La Rochelle ne vise pas à catalyser des aménagements urbains. Il n'est pas question de proposer la restructuration de la forme urbaine comme dans la métropole, ni l'amélioration importante du système de transports, ou encore la réorganisation des fonctionnalités des quartiers centraux ou périphériques, ne serait-ce que parce que le site où se dérouleront les épreuves nautiques est relativement isolé. En Chine, la plupart des investissements concernent la métropole de Beijing et très peu la station de Qingdao située à un millier de kilomètres (Cook, 2008). Il en est de même à La Rochelle, où il est question d'utiliser les infrastructures disponibles et de limiter les nouveaux aménagements. La construction la plus coûteuse est un village olympique de 850 places de sorte que les retombées du spectacle des Jeux ne risquent pas d'être entachées par le fardeau de la gestion d'installations trop grandes, trop coûteuses ou mal adaptées aux usages sportifs de la population.

Le cas de La Rochelle montre qu'une candidature olympique peut s'inscrire dans un projet de développement local et peut renforcer une politique de développement touristique. Il paraît essentiel pour les villes moyennes candidates de ne pas céder, sous le poids de la concurrence, à la tentation d'engager des constructions et aménagements importants d'autant plus que l'élection de la ville-hôte (dont elle dépend) est tributaire d'enjeux géopolitiques qui la dépassent (Augustin, 2008). À l'heure de la modernisation écologique qui doit se faire dans le cadre contraint des politiques d'austérité en Europe (Karamichas, 2014), l'exemple montre que la ville-associée peut offrir des solutions viables permettant à la fois de réduire les coûts financiers, de pallier la question du dépassement des délais de livraison des équipements et de s'inscrire dans une démarche de développement durable. S'il est vain de chercher dans le passé les solutions au défi écologique contemporain, la compréhension des enjeux de la candidature de la ville associée de La Rochelle permet de mieux comprendre le présent pour envisager l'avenir. ■

Remerciements

Les auteurs tiennent à remercier sincèrement Mesdames Sylvie Denis et Sophie Monnet du Service des Archives municipales de La Rochelle ainsi que le personnel des Archives départementales de Charente-Maritime et du Centre de Documentation du journal Sud-Ouest pour leur aide. Les données géographiques représentées dans les illustrations sont la propriété de l'Institut Géographique National et ont été obtenues conformément à la licence Recherche et Enseignement.

Références

- AGULHON, Maurice (sous la direction de) (1998) *La ville de l'âge industriel*, Paris : Seuil, 730 p.
- AUGUSTIN, Jean-Pierre et Pascal GILLON (2004) *L'Olympisme : bilan et enjeux géopolitiques*, Paris : Armand Colin, 172 p.
- AUGUSTIN Jean-Pierre (2008) « Installations olympiques, régénération urbaine et tourisme », *Téoros*, vol. 27, n° 2, p. 31-35.
- BANTIGNY, Ludvine (2013) *La France à l'heure du monde : de 1981 à nos jours*, Paris : Seuil, 512 p.
- CALLEDE, Jean-Pierre (2000) *Les politiques sportives en France : éléments de sociologie historique*, Paris : Economica, 190 p.
- BALME, Richard ; Alain FAURE et Albert MABILEAU (sous la direction de) (1999). *Les nouvelles politiques locales : dynamiques de l'action publique*, Paris : Presses de Sciences Po, 496 p.
- CARPENTIER, Florence (2008) « Un siècle d'amateurisme olympique, itinéraire d'un règlement fondateur et controversé », dans *Les Jeux olympiques, fertilité nationale et enjeu mondial*, Claude BOLI (sous la direction), Biarritz ; Paris : Atlantica ; Musée national du sport, Pp. 25-33.
- COMMERÇON, Nicole et Pierre GOUJON (sous la direction de) (1997) *Villes moyennes : espace, société, patrimoine*, Lyon : Presses universitaires de Lyon, 490 p.
- CIO – Comité international olympique (2012) *Olympic Marketing Fact file Edition*, Lausanne : CIO, 42 p.
- COOK, Ian G. (2007) « Beijing 2008 », dans *Olympic cities, cities agendas, planning, and the world's games, 1896-2012*, sous la direction de John R. GOLD et de Margaret M. GOLD, Londres : Routledge, Pp. 286-297.
- DUSSIER, Marie (2011) *La Rochelle Les Minimes. Un port, une histoire*, Charente-Maritime : Le Croit Vif, 221 p.
- EYBRALY, Guylaine (2001) *La pêche à La Rochelle de 1958 à 1994 : étude d'un port en crise*, Mémoire de maîtrise, Université de La Rochelle.
- FALCOZ, Marc et Pierre CHIFFLET (1998) « La construction publique des équipements sportifs, aspects historique politique et spatial », *Les annales de la recherche urbaine*, n° 79, p. 14-21.
- FLYVBJERG, Bent ; Nils BRUZELIUS et Werner ROTHENGATTER (2003) *Megaprojects and risk: an anatomy of ambition*, Cambridge : Cambridge University Press, 207 p.
- FRAPPAT, Pierre (1991) « Les Jeux Olympiques à Grenoble : une ville industrielle saisie par le sport », *Revue de géographie alpine*, vol. 79, n° 3, p. 45-58.
- FROISSART, Tony et Thierry TERRET (2013) *Le sport, l'historien et l'histoire*, Reims : Épure, 301 p.
- GASCHET, Frédéric et Claude LACOUR (2002) « Métropolisation, centre et centralité », *Revue d'économie régionale et urbaine*, vol. 1, p. 49-72.
- GAYAN, Louis-Guy (1989) « Sud-Ouest : du journal au groupe », *Communications et langages*, n° 82, p. 79-92.
- GOLD, John R. et Margaret M. GOLD (2007) « Athens to Athens: the summer Olympics, 1896-2004 », dans John R. GOLD et Margaret M. GOLD (sous la direction de) *Olympic cities, cities agendas, planning, and the world's games, 1896-2012*, Londres : Routledge, p. 150-164.
- GRENDI, Edoardo (1977) « Microanalisi e storia sociale », *Quaderni storici*, n° 35, p. 512.
- HASCHAR-NOE, Nadine (2005) « L'évolution des politiques sportives municipales en France : entre "rationalisation" et construction identitaire », *Loisir et société*, vol. 27, n° 2, p. 489-527.
- INSEE — Institut national de la statistique et des études économiques (2010), Recensement de 2010, ww.insee.fr. (consulté le 11 janvier 2015).
- KARAMICHAS, John (2014) *The Olympic Games and the environment*, Londres : Palgrave Macmillan, 242 p.

- KITCHIN, PAUL (2007) « Financing the games », dans John R. GOLD et Margaret M. GOLD (sous la direction de) *Olympic cities, cities agendas, planning, and the world's games, 1896-2012*, Londres : Routledge, p. 103-119.
- LIPOVETSKY, Gilles et Jean SERROY (2013) *L'esthétisation du monde. Vivre à l'âge du capitalisme artiste*, France : Gallimard, 496 p.
- MACHEMEHL, Charly (2013) « Concevoir la ville sportive au XX^e siècle. Trois projets de piscines à Rouen », dans Sylvain LEFEBVRE, Romain ROULT, Jean-Pierre AUGUSTIN (sous la direction de), *Les nouvelles territorialités du sport dans la ville*, Québec : Presses de l'Université du Québec, p. 155-174.
- MACHEMEHL, Charly et Luc ROBENE (2014) « L'olympisme et la ville. De la candidature à l'héritage », *revue STAPS*, n° 105, p. 9-21.
- MACHEMEHL, Charly et Olivier SIROST (2012) « Le sport dans l'espace urbain », *Loisir et société*, vol. 34, n° 1, p. 11-30.
- MERLIN, Pierre (2002) *L'aménagement du territoire*, Paris : PUF, 445 p.
- POLLEY, Martin (2012) « Hampshire and the Olympic Games: A Local History of a Global Event », *Journal of Sport History*, vol. 39, n° 1, p. 3-18.
- RENARD, Jean (1976) « Réflexions à propos de l'aménagement du littoral entre Loire et Gironde », *Norois*, vol. 92, p. 661-674.
- TZANOUDAKI, Stephany (2014), « The Olympic City as a constructed "visual identity" represented as a positive "heterotopian" visual experience », *revue STAPS*, n° 105, p. 51-63.
- WARD, Stephen V. (2007) « Promoting the olympic city », dans John R. GOLD et Margaret M. GOLD (sous la direction de) *Olympic cities, cities agendas, planning, and the world's games, 1896-2012*, Londres : Routledge, p. 120-137.

Archives

- Archive 1 : « La Société des régates rochelaises a cent ans », *Sud-Ouest*, 22 février 1960, Jx 262/74, Archives départementales de Charente-Maritime.
- Archive 2 : « Deux projets d'extension du port de pêche », *Sud-Ouest*, 22 mars 1961, Jx 262/81, Archives départementales de Charente-Maritime.
- Archive 3 : « La Rochelle, station balnéaire », *Sud-Ouest*, 26 juin 1964, Jx 262/100, Archives départementales de Charente-Maritime.
- Archive 4 : « La Charente-Maritime a une vocation touristique », *Sud-Ouest*, 16 décembre 1964, Jx 262/103, Archives départementales de Charente-Maritime.

- Archive 5 : « Avant les olympiades », *Sud-Ouest*, 15 juin 1948, Jx 262/8, Archives départementales de Charente-Maritime.
- Archive 6 : « M. Sence, champion national des Requins 61-62 sélectionné pour les épreuves préolympiques », *Sud-Ouest*, 29 octobre 1962, Jx 262/90, Archives départementales de Charente-Maritime.
- Archive 7 : Compte rendu analytique des délibérations du Conseil municipal, cote 1D3/92, Archives municipales de La Rochelle, p. 543.
- Archive 8 : « Six questions à M. le maire », *Sud-Ouest*, 1 décembre 1972, Jx 262/151, Archives départementales de Charente-Maritime.
- Archive 9 : « Les équipages des Dragons veulent gagner dans notre rade un voyage à Mexico », *Sud-Ouest*, 13 décembre 1966, Jx 262/115, Archives départementales de Charente-Maritime.
- Archive 10 : « La Rochelle, centre de préparation olympique », *Sud-Ouest*, 27 novembre 1967, Jx 262/121, Archives départementales de Charente-Maritime.
- Archive 11 : *Chambre syndicale régionale du commerce et des industries nautiques Sud-Atlantique*, 1997.
- Archive 12 : « Paris – Île de France 2008 La Rochelle Voile olympique », 2000. Archives municipales de la ville de La Rochelle.
- Archive 13 : « Paris – Île de France 2008 La Rochelle Voile olympique », 2000. Archives municipales de la ville de La Rochelle.
- Archive 14 : Enquête octobre 2000, ISR Institut de sondage Ropars. Archives municipales de la ville de La Rochelle.
- Archive 15 : Conseil Régional de Poitou-Charentes, août 2000, Archives départementales de Charente-Maritime.
- Archive 16 : « Paris – Île de France 2008 La Rochelle Voile olympique », 2000. Archives municipales de la ville de La Rochelle.
- Archive 17 : « Hosanna aux anneaux », *Sud-Ouest*, 17 mai 2010, Centre de documentation du journal Sud-Ouest, Bordeaux.
- Archive 18 : « Les jeux sont-ils déjà faits? », *Sud-Ouest*, 6 juillet 2001 et « La Rochelle olympique fait monter la pression », *Sud-Ouest*, 15 mai 2001, Centre de documentation du journal Sud-Ouest, Bordeaux.
- Archive 19 : « Bienvenue aux experts du CIO », *Sud-Ouest*, 24 mars 2001, Centre de documentation du journal Sud-Ouest, Bordeaux.
- Archive 20 : « Filière nautique en Poitou-Charentes », Enquête du CINSA 1997. Archives municipales de la ville de La Rochelle.
- Archive 21 : Dossier Chine. Sports JO 2008. 341 W 15. Archives municipales de la ville de La Rochelle.

TÉOROS

REVUE DE RECHERCHE EN TOURISME

teoros.revues.org

