

Cette page peut être consultée en ligne à l'adresse <https://racingstub.com/articles/2796-le-point-sur-l-eurostadium>

Le point sur l'Eurostadium

☆☆☆☆ (0 note) 📅 20/06/2009 05:00 📍 Au jour le jour 🌐 Lu 5.978 fois 👤 Par athor 💬 0 comm.



Au lendemain de la visite de Frédéric Thiriez et Jean-Pierre Escalettes et à quelques jours de la décision d'Hammerson, faisons le point sur le projet Eurostadium.

De la Meinau à l'Eurostadium, la genèse d'un projet

«Le supporter est en train de changer sociologiquement. Ce n'est plus celui qui accepte de s'asseoir par terre. Il faut savoir l'accueillir et le retenir. Il faut que le supporter vienne au stade deux heures avant le match et reparte deux heures après le coup de sifflet final.» L'idée d'un stade moderne, confortable et adapté à l'heure du football business peut paraître récente, et pourtant, cette citation ne provient pas de la bouche de [Philippe Ginestet](#), instigateur de l'Eurostadium, mais de [Patrick Proisy](#), au moment de sa prise de pouvoir en 1997. Autant dire que le projet de l'enceinte qui succèdera au stade de la Meinau s'apparente aujourd'hui à un vieux serpent de mer. Mais l'ancien tennisman, malgré sa volonté et ses visites à Arnhem et à Glasgow (« *Le stade (de Glasgow) comporte trois boutiques et deux écrans géants pour voir les ralents. Le club vit à la fois pendant les matchs et en dehors d'eux. Le dimanche, des cars entiers de touristes paient 30F (4,5 euros) pour visiter le stade vide.* ») ne parviendra jamais à faire quitter le Racing de la Meinau. Son successeur [Philippe Ginestet](#) entend bien mener cette ambition à terme.

Dans un premier temps, le supporter lambda serait tenté de s'interroger sur la nécessité d'un nouveau stade à Strasbourg, alors que celui de la Meinau, où le club a vécu ses (quelques) moments de gloire, parvient rarement à faire le plein. Question a priori pertinente, mais la réalité des faits est bien différente.

Revenons un instant sur l'histoire de la Meinau.

L'emplacement du stade est le même depuis la création du club, c'est à dire la commune de Neudorf. Jusqu'aux trois-quarts du vingtième siècle, il est donc situé à l'extérieur de la ville de Strasbourg. Mais l'urbanisation galopante liée à la forte croissance d'après-guerre englobe le stade dans la ville de Strasbourg, qui s'étend désormais jusque vers Illkirch au sud, « absorbant » les quartiers de Neudorf, de la Meinau et du Neuhoef. A l'aube des années 80, le stade, qui n'a que peu évolué depuis des dizaines d'années, est constitué de tribunes en béton et en tôle et est entouré de réalisations modernes. Afin de mieux l'intégrer à son nouvel environnement et pour répondre aux besoins sportifs d'une population croissante, il est décidé d'une modernisation de l'enceinte.

La construction du stade dans sa forme actuelle débute en 1979, sous l'impulsion de Marcel Rudloff, le maire de l'époque, et de Robert Grossmann, alors chargé des sports. Les deux hommes souhaitent doter Strasbourg d'un stade moderne adapté à la dimension de Strasbourg et à l'évolution du sport professionnel en France et en Europe. Ainsi, par phases successives, l'ouvrage conçu par le Service de l'Architecture de la Communauté Urbaine sort de terre en 1984, à l'occasion du championnat d'Europe des Nations de football organisé par la France - ce qui permet une exposition internationale. Le coût total est estimé à 117 millions de francs (=18 millions d'euros), avec la participation de l'État (à hauteur de 22,6 millions de francs/3,4 millions d'euros), de la Région (16 millions/2,5 millions) et du Département (25,9 millions/4 millions d'euros), le reste étant à la charge du maître d'ouvrage, la ville de Strasbourg. La capacité de ce stade est alors de 43 000 places (extensible à 50 000), ce qui est une norme pour l'époque, les stades de Paris ou Lyon possédant des possibilités d'accueil comparables. Ces tribunes occupent une surface de près de 14 000 m², et près de 5 000 m² de bureaux et locaux divers sont aménagés. Enfin, ce sont près de 1 000 emplacements de parking qui sont installés. Cet immense projet est donc l'un des chantiers les plus importants dans la ville de Strasbourg au cours de cette décennie.

Un deuxième événement majeur marque la vie de ce stade. En 1993, la France obtient l'organisation de la Coupe du Monde de Football de 1998 et le stade de la Meinau est choisi afin d'accueillir certaines rencontres. Le comité d'organisation de la compétition propose donc à Catherine Trautmann, maire de Strasbourg, d'effectuer les travaux d'agrandissement nécessaires. Le budget estimatif de ce projet se chiffre à 160 millions de francs (25 millions d'euros), dont la moitié pris en charge par le comité d'organisation. Sur les 80 restants (13 millions d'euros), la Région doit participer à hauteur de 10%, le Département à hauteur de 20%. Il reste donc environ 55 millions de francs

millions d'euros), la Région doit participer à hauteur de 10%, le Département à hauteur de 20%. Il reste donc environ 55 millions de francs (8,5 millions d'euros) à charge de la Ville... Mais la municipalité refuse, et préfère se concentrer sur les projets de tramway ou du musée d'arts modernes. Une décision qui est critiquée par la suite, au regard du succès populaire de la Coupe du Monde et des retombées considérables pour les villes organisatrices. Harry Lapp, député de l'époque et conseiller général, parlait même « *d'une erreur politique* » et « *d'un refus incompréhensible* ». L'adjoint aux sports se justifie quant à lui en expliquant « *qu'il n'était pas question d'infliger aux gens du quartier un stade surélevé de 18 mètres* ».

Toutefois, devant l'évolution des normes de sécurité et des diverses législations sur l'accueil de personnes, le stade de la Meinau ne peut échapper aux rénovations. Ainsi, en 2000, la capacité est réduite à 29 000 places, des fosses en béton armé sont installées autour du terrain et les systèmes d'éclairage et de sonorisation sont mis aux normes. Ces travaux sont financés par la mairie, pour un coût de 27 millions de francs (soit 4 millions d'euros, avec une participation du Département, de l'ordre de 4MF/0,5M euros). En 2005, c'est encore une nouvelle phase de travaux avec la mise aux normes de la sécurité et notamment l'installation de caméras de surveillance. La facture, à la charge de la Ville, s'élève cette fois à 1,4 millions d'euros.

À côté de cela, la situation urbaine autour de la Meinau évolue également et des contraintes nouvelles apparaissent. Ainsi, en plus de sa localisation naturelle dans le méandre d'un cours d'eau, le complexe se voit entouré progressivement d'immeubles d'habitations, de maisons individuelles et de l'institut universitaire de formation des maîtres (IUFM), construit en 2005 sur un terrain mitoyen. La réserve foncière du stade diminue considérablement, si bien qu'un agrandissement de l'enceinte n'est aujourd'hui plus envisageable, alors qu'elle peut paraître vétuste voire obsolète pour certains.

De plus, cet enclavement n'est pas sans conséquences quant à l'accès au site, puisque si les accès en termes de transports en commun paraissent aisés, notamment grâce à la ligne de tram, la majorité des spectateurs, issus des communes hors Strasbourg et hors CUS, n'ont d'autre choix que d'utiliser leur voiture. Évidemment, cette situation entraîne non seulement des problèmes de stationnement, mais aussi de bouchons et de voisinage, avec les habitants du quartier résidentiel mitoyen.

Enfin, outre ses problèmes inhérents au stade, un dernier point appuie l'idée de la nécessité d'un nouveau stade: le loyer de la Meinau. Si le stade est bien la propriété de la municipalité, l'exploitation est assurée dans tous les domaines par le Racing Club de Strasbourg qui paie une redevance d'utilisation à la Communauté Urbaine de Strasbourg de 450 000€. En d'autres termes, la Ville de Strasbourg loue le stade au club, qui assume entièrement les charges de fonctionnement, comme les frais de maintenance, estimés par [Jean-Luc Herzog](#) à « *1 200 000€, dans le budget 2007/2008* ». Ces frais à la charge du Racing sont donc très lourds, et représentent une part non négligeable du budget de fonctionnement, d'autant que les recettes aux guichets, mais aussi en loges VIP (« *nos loges ne nous rapportent que 1,6 millions d'euros par saison, ce qui est peu par rapport aux 9 millions d'euros de Lens par exemple.* », souligne [Jean-Luc Herzog](#)) ne parviennent pas à combler ce manque à gagner.

Dès le début de sa présidence, [Philippe Ginestet](#) a donc porté ce projet nécessaire à la survie du club dans le milieu du football professionnel. Mais c'est à la fin de la saison 2007/2008, sportivement gâchée par une descente en L2, que l'Eurostadium a réellement vu le jour.

L'Eurostadium: rêve ou réalité ?

Jeudi 5 juin 2008, au Parlement Européen : sur les coups de 16 heures, le président du Racing, devant un parterre d'invités représentant la Ville, diverses collectivités, la presse, mais aussi les groupes de supporters, présente donc la maquette de l'ouvrage Eurostadium dessiné par le cabinet d'architecture lyonnais Jean Chabanne. Une entreprise spécialisée dans les équipements sportifs et qui a notamment réalisé le stade de Troyes. Un clip laisse entrevoir une enceinte moderne, dans un bel écrin bleu, mais également « *un véritable pôle de loisirs et de commerces* ». Pour [Philippe Ginestet](#), l'enjeu est simple: « *c'est une construction indispensable pour ne pas être distancé ou marginalisé par d'autres villes moyennes comme Troyes ou Grenoble* ». Il est clair qu'avec 42710 places (« *Le président de l'UEFA Michel Platini nous a suggéré de porter la capacité à 45000* »), pour un coût initialement estimé à 250 millions d'euros et financé par des investisseurs privés, la capitale européenne se doterait d'un stade au niveau de l'élite nationale, et même européenne, puisque l'Eurostadium pourrait accueillir des finales de coupe d'Europe (Europa League). Mais au delà d'un simple stade, ce projet est accompagné d'un véritable « espace de vie » avec des commerces, un centre de loisirs et de divertissements proposant de multiples activités (centre de fitness, bowling, badminton, espace garderie...). Au total, la zone commerciale prévue représente près de 80 000 m² et devrait employer 2200 personnes, ce qui en ferait « *l'un des premiers employeurs de l'agglomération - c'est une donnée qu'on ne peut ignorer* », reconnaît Serge Oehler, l'adjoint aux sports. Au sortir de cette présentation, l'excitation est évidemment de mise, mais bien vite arrivent certaines questions.

La première concerne évidemment le financement de ce projet d'envergure rarement atteinte dans la région. D'emblée, [Philippe Ginestet](#) annonce un financement entièrement privé, en d'assurant que « *le tour de table financier est bouclé* » mais sans que le nom de cet investisseur ne soit dévoilé. Mais dès le lendemain, le journal l'Alsace avance l'hypothèse du groupe Carrefour, qui n'est pas encore implanté dans la région strasbourgeoise. Bien vite, cette piste perd en crédibilité et il faut attendre le mois de septembre pour découvrir le nom du mystérieux investisseur. Et c'est finalement la filiale française de la société anglaise Hammerson, qui prend en charge un financement chiffré à 350 millions d'euros, soit 100 millions de plus qu'initialement annoncé. Ce géant de l'immobilier commercial a pignon sur rue à Strasbourg depuis dix ans, époque de son rachat de la Place des Halles. [Philippe Ginestet](#) revient sur la genèse de ce partenariat: « *C'est un groupe qui a manifesté très rapidement son intérêt pour la qualité du projet proposé, mêlant sports, loisirs et commerces. Je le connais depuis de nombreuses années. Nous avons conclu un accord de collaboration exclusive en juillet dernier. Eu égard à l'importance des sommes engagées, on voulait que ce soit eux qui se dévoilent au moment opportun* ». Désormais, le projet est amené à prendre une tournure concrète, puisque Hammerson va directement gérer le dossier en liaison avec les élus et les responsables des administrations concernées, afin de cerner au mieux les possibilités et la faisabilité du projet. Poursuivant ses études, le groupe annonce préparer sa réponse finale pour la fin du mois de juin 2009. Si elle est positive, la livraison est prévue pour l'horizon 2014. Mais

annonce préparer sa réponse finale pour la fin du mois de juin 2009. Si elle est positive, la livraison est prévue pour l'horizon 2014. Mais entretemps, un autre facteur entre dans la réflexion de l'investisseur anglais : celui de la crise économique. Hammerson n'est aujourd'hui pas au mieux financièrement, le cours de ses actions ayant perdu près de deux tiers de sa valeur ; l'entreprise pourrait bien être contrainte à des économies ...

Si la question du financement semble plus ou moins réglée, ou en tout cas suspendue à la décision finale d'Hammerson, celle de la localisation reste elle lancinante. Au moment de la présentation du projet, selon les investisseurs, le site le plus favorable se situe dans le sud de l'agglomération de Strasbourg à proximité de l'aéroport d'Entzheim. Mais les choses évoluent ensuite aux études menées mais aussi en raison de certaines polémiques. La première, et sans doute celle qui a fait le plus de bruit, et en même temps soulevé certains, concerne la présence du grand hamster d'Alsace, animal en voie de disparition qui a élu domicile dans ce secteur. La seconde concerne la nature commerciale de l'Eurostadium. Le président de la Chambre de Commerce et d'Industrie, Jean-Louis Hoerlé, se pose très tôt en chef de file des sceptiques: « *Nous nous refusons à risquer un séisme dans le paysage équilibré du commerce dans l'agglomération* ». En effet, entre Auchan Illkirch, Leclerc Geispolsheim (ex Rond Point), la Vigie et la zone industrielle de Fegersheim, le Sud de Strasbourg est déjà richement doté, et il est peu probable que toutes ces enseignes acceptent sans sourciller cette nouvelle concurrence.

La localisation à Entzheim a donc été abandonnée : et c'est actuellement le site d'Eckbolsheim qui est privilégié, au détriment des autres sites à l'étude, Holtzheim, Fegersheim (le long de la RD 1083) et Geispolsheim. A Eckbolsheim, l'Eurostadium serait situé à proximité de l'actuel Zénith - un point parmi d'autres avantages, comme l'explique le maire de Strasbourg, Roland Ries: « *C'est un site qui est virtuellement desservi par le tram et qui entre dans le dossier d'extension du tramway. L'investissement public sera moins important par rapport aux autres sites. Enfin, c'est un site assez urbain. Dans un premier temps, le déplacement du Parc des Expositions était prévu à cet endroit. Il y a donc de la disponibilité et le nombre d'hectares suffisant. C'est l'analyse qu'a faite le groupe Hammerson, également* ».

A travers l'évolution du dossier, on se rend compte de l'implication croissante de la municipalité et de la communauté urbaine. Pourtant, leur intérêt était moins affirmé au moment de la présentation du projet. C'est plutôt le scepticisme qui était de mise, quand Serge Oehler avançait le fait que « *Strasbourg possédait déjà un stade* ». Pourtant, outre la prise d'épaisseur du dossier et les contacts permanents entre Hammerson et les services d'urbanisme, un événement à venir fait pencher les décideurs strasbourgeois dans une volonté commune à celle du Racing et du président Ginestet: la candidature de la France au Championnat d'Europe des Nations en 2016. A cette occasion, les dirigeants du football français entendent bien rénover voire renouveler un parc de stades vieillissant et largement dépassé par ses voisins allemands et anglais. Jean-Pierre Escalettes, président de la Fédération Française de Football confirme cette volonté: « *derrière ce grand projet, tout notre football a besoin de stades dignes de ce nom, parce que nous sommes un peu à la remorque de l'Europe* ». Avec Frédéric Thiriez, président de la Ligue de Football Professionnel, mais également le ministre des sports, Bernard Laporte et Philippe Séguin, désigné à la tête d'une commission d'étude, Escalettes prend la tête d'un véritable groupe de travail destiné à accueillir l'Euro dans des stades modernes. A la mi-mai, débute donc un véritable tour de France des villes candidates: Lyon et son OL Land, Lille et son projet de 50 000 places, Nice, Bordeaux prêt à se lancer dans l'aventure, etc ... Le 19 juin, Thiriez et Escalettes se rendent à Strasbourg pour constater l'avancement du projet, à quelques jours seulement du verdict d'Hammerson. Et le moins que l'on puisse dire, c'est que les deux hommes sont « *emballés par l'Eurostadium* » et par la perspective de retenir la capitale européenne parmi les villes accueillant les matchs de la compétition: « *Nous avons besoin de Strasbourg pour notre candidature à l'Euro 2016* » a martelé le président de la Ligue de football professionnel.

Bien que la décision finale, prévu pour la fin juin - donc incessamment ! -, revient à l'investisseur Hammerson, le projet Eurostadium, symbole des ambitions futures du Racing Club de Strasbourg et de la ville, semble en très bonne voie. L'enthousiasme qu'il dégage, tant chez les supporters que chez les dirigeants du football français et des collectivités locales, pourrait bien faire pencher la balance du bon côté ...

Un plan B ?

Toutefois, si la situation financière actuelle contraint le groupe anglais à renoncer à cet investissement, le projet, dont le coût est estimé à 350 millions d'euros, pourrait bien rester dans les cartons. Or, considérant l'évolution du football actuelle, la charge trop lourde de location de la Meinau pour le Racing, et aussi le souvenir de l'erreur de la Coupe du Monde 1998 obligent le club et la municipalité à trouver assez rapidement une solution de repli. S'il paraît impossible de financer un stade de la taille de l'Eurostadium sur des fonds publics, et difficile de trouver un nouveau partenaire financier ayant les reins suffisamment solides pour un coût aussi important, la possibilité d'une rénovation du stade de la Meinau est envisagée du côté de la Mairie. Roland Ries l'a évoqué au cours de la venue de Frédéric Thiriez et de Jean-Pierre Escalettes. Si les nostalgiques des soirées meinoviennes seront ravis, plusieurs questions resteraient en suspens: avec ses 27 000 places, la Meinau peut-elle prétendre rivaliser avec les projets de stades neufs pour accueillir l'Euro 2016 ? Comment le Racing pourra-t-il développer de nouvelles sources de revenus en restant dans son stade ? Comment envisager des possibilités d'agrandissement au milieu d'un tissu urbain déjà dense ?

Bref, il apparaît difficile d'envisager l'avenir du Racing, et du football à Strasbourg, dans un stade de la Meinau, même rénové. Le projet Eurostadium serait donc une solution inévitable, mais suspendue à la décision de son financeur. Ne reste donc plus qu'à croiser les doigts ...