

L'organisation spatiale des Jeux olympiques d'hiver de 1988 et l'infrastructure urbaine de Calgary (Alberta)*

par
André-Louis Sanguin
Université d'Angers
Angers (France)

Première ville de l'Alberta avec 647 285 habitants, sans en être sa capitale politique, Calgary, localisée à 1 049 mètres d'altitude, pourrait faire croire à une ville de montagne. En réalité, cette topographie est trompeuse car le site est encore dans les Grandes Plaines et l'environnement local n'est absolument pas montagnard, même si l'oeil aperçoit à l'ouest les crêtes enneigées des Rocheuses.

Dans un tel contexte, on peut s'étonner que le Comité international olympique – dont le siège est à Lausanne – ait choisi Calgary comme site des XV^{es} Olympiades d'hiver (du 13 au 18 février 1988), alors que les Rocheuses sont à une heure d'autoroute et que Banff (centre du parc national du même nom) est à 130 kilomètres. Pour des raisons inhérentes au concept même de parc national, il était exclu dès le départ d'insérer les Jeux olympiques dans le parc national de Banff. Aussi, les différents organisateurs des XV^{es} Olympiades d'hiver eurent-ils recours à une stratégie territoriale à visages multiples.

1. L'organisation territoriale des Olympiades d'hiver de 1988: un modèle à part

La logique spatiale de ces Jeux olympiques d'hiver consista à se servir du dynamisme, de la synergie et de la masse critique de

* Communication présentée au colloque "Métropoles en mutation" de l'Association française d'études canadiennes (AFEC), qui s'est tenu à l'Université de Paris XII (Val-de-Marne) du 6 au 9 décembre 1989.

Calgary tout en localisant les sites des épreuves typiquement montagnardes dans des lieux quasi vides comme Nakiska et Canmore (figure 1). Ensuite, on chercha à utiliser dans l'espace urbain de Calgary le maximum d'équipements déjà en place et d'y localiser les sites des épreuves non montagnardes. Enfin, la stratégie spatiale consista à améliorer les relations circulatoires à l'intérieur de l'espace urbain de la ville afin de maximiser les activités des Olympiades. Une telle politique joua sur le réseau routier, sur le réseau ferroviaire et sur l'aéroport. En outre, il s'agissait de rendre opérationnelle la liaison routière entre Calgary et les aménagements de Nakiska et de Canmore. Ce sont ces trois aspects complémentaires qu'il convient d'éclairer.

2. Les installations olympiques: une dichotomie ville-montagne

Comme une grande partie de l'arrière-pays montagneux de Calgary est occupé par des parcs nationaux (Banff) ou provinciaux (Peter Lougheed) et que le facteur «distance kilométrique» pesait de tout son poids, il fut décidé de placer les épreuves de ski nordique et de biathlon à Canmore, petite localité de 2 500 habitants située sur la route transcanadienne à 100 km à l'ouest de Calgary, juste avant les barrières d'entrée du parc national de Banff. Ces installations prirent le nom de *Canmore Nordic Centre*. Tout à côté et un peu plus au sud, dans la vallée isolée de la Kananaskis désenclavée par la route provinciale n° 40, était mis en place, également à 100 km à l'ouest de Calgary, le centre de Nakiska aux flancs du mont Allan (2 816 m) pour les épreuves de ski alpin et de ski acrobatique.

Cette politique de localisation de sites d'épreuves aussi éloignés de la ville hôte des Olympiades contraste vigoureusement avec celle qui a prévalu à Innsbruck (1976), à Lake Placid (1980), à Sarajevo (1984) et même à Albertville (1992)!... Qui plus est, Nakiska ne bénéficia d'aucune infrastructure d'hébergement. On n'y voit que des pistes et des remontées mécaniques dans des lieux déserts. Les athlètes, les journalistes et le public logeaient à Calgary, à Canmore ou à Banff, tandis que le Centre de presse olympique était en plein coeur de Calgary. Un village d'athlètes fut installé à Canmore et un autre à Calgary au nord de l'aéroport.

3. Calgary: l'utilisation d'installations pré-existantes

L'un des points forts de la candidature de Calgary fut que cette ville possédait déjà une bonne partie des infrastructures

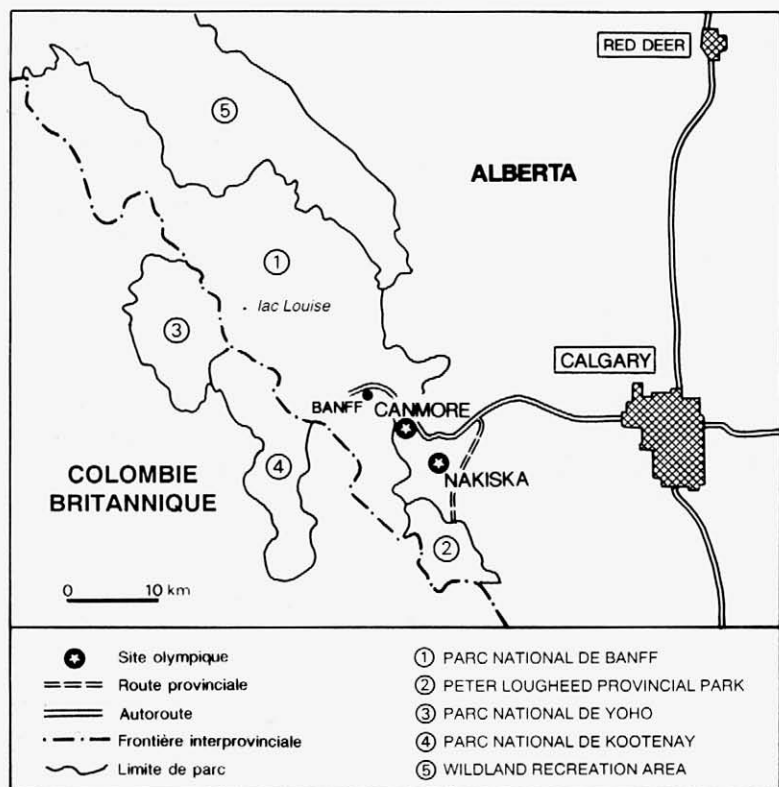


Figure 1 Le binôme Calgary/Rocheuses dans l'organisation spatiale des XV^{es} olympiades d'hiver de 1988

nécessaires aux épreuves olympiques prévues à l'intérieur de ses limites. Le Comité organisateur des Jeux olympiques (COJO) mit à contribution la *University of Calgary* qui prêta, dans l'enceinte de son campus, le *McMahon Stadium* et l'*Olympic Oval* (figure 2).

C'est dans le *McMahon Stadium* qu'eurent lieu les cérémonies d'ouverture des XV^{es} Olympiades d'hiver, le 13 février 1988, et c'est dans l'*Olympic Oval* que se déroulèrent les épreuves de patinage de vitesse. Aux limites sud-ouest du *Central Business District* (CBD), le *Stampede Park*, célèbre pour son festival cowboy annuel (juillet), abrite le stade couvert des *Flames*, équipe locale renommée de la Ligue nationale de hockey (sur glace). Baptisé *Olympic Saddledome*, ce magnifique stade couvert de 12 000 places abrita les épreuves de patinage artistique, celles de hockey ainsi que les cérémonies de clôture des Jeux, le 18 février 1988. En plein centre de Calgary, dans la 9^e Avenue, fut installé le Centre de presse olympique où avait lieu chaque soir la plupart des remises de médailles (*Calgary Olympic Centre*).

La seule installation qu'il fallut bâtir fut le Parc olympique à la sortie ouest de Calgary, sur la route transcanadienne en direction de Banff et de Vancouver. Installé sur la rive sud de la Bow, le Parc olympique accueillit les épreuves de saut à ski, de ski acrobatique, de bobsleigh et de luge. Il est d'ailleurs localisé à l'exacte limite entre l'espace urbain et la campagne et a contribué à étoffer le quartier Greenwood. Il constitue aujourd'hui la grande porte d'entrée ouest de Calgary.

4. Les relations circulatoires intra et extra-urbaines

Pour un bon fonctionnement des Olympiades d'hiver, il convenait de bien relier ensemble la plupart des installations sportives entre elles et d'améliorer l'aéroport. L'aéroport international de Calgary fut doublé vers le nord tout en étant doté d'une aérogare de grandes dimensions, tandis qu'une autoroute spéciale (*Barlow Trail*) le raccrochait à la route transcanadienne qui traverse Calgary d'est en ouest. Contrairement à beaucoup d'autres grandes villes nord-américaines, Calgary a la chance de disposer d'un aéroport jouxtant la frange nord de son espace urbain et donc d'être assez proche du CBD, sans pour autant créer de nuisances.

Un métro de surface, au réseau en forme de Y, fut créé au sein de Calgary sous le nom de *Light Rail Transit* (LRT). En fait, il s'agit d'un tramway rapide qui a permis, entre autres, de raccorder le

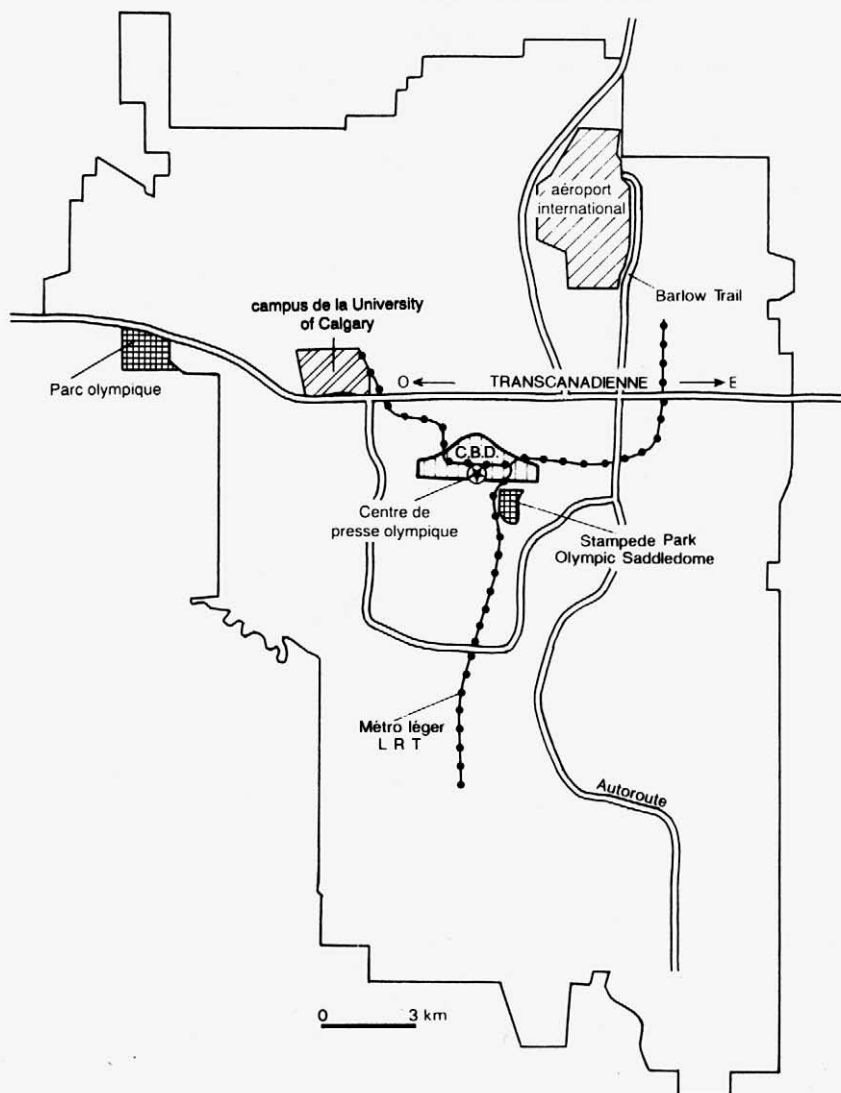


Figure 2 Calgary: infrastructure urbaine et installations olympiques

CBD aux installations olympiques sises sur le campus de l'université. En outre, un véritable quadrilatère autoroutier enserré le CBD et améliore les liaisons intra-urbaines.

De façon à rapprocher le plus possible Nakiska (ski alpin) et Canmore (ski de fond) des autres sites olympiques situés dans l'enceinte physique de Calgary, la route transcanadienne fut élargie à six voies jusqu'à Canmore. Des navettes ultra-rapides permirent ainsi les transits et les transferts des athlètes, des officiels et des journalistes entre les deux pôles.

En définitive, si l'organisation des XV^{es} Olympiades d'hiver fut une réussite, c'est que la planification, l'aménagement et la gestion des espaces concernés furent marqués au sceau du réalisme fonctionnel. La structure bipolaire Canmore-Nakiska et Calgary put être opérationnelle grâce à d'excellentes liaisons. Les relations à l'intérieur de Calgary et avec l'aéroport furent maximisées par les autoroutes et le LRT. Enfin, les villages d'athlètes furent scindés selon la structure bipolaire: skieurs de fond et biathlon à Canmore, le reste à Calgary.

BIBLIOGRAPHIE

- BARR, Brenton (dir.) (1975) *Calgary: Metropolitan Structure and Influence*, Victoria, Department of Geography, University of Victoria, 271 p.
- BAINE, Richard, P. (1973) *Calgary: An Urban Study*, Toronto, Clarke Irwin, 128 p.
- FROMHOLD, A. J. (1978) "Alberta's Kananaskis wilderness area", *Canadian Geographical Journal*, vol. 97, n° 3, p. 40-45.
- ROUGIER, Henri (1987) *Espaces et Régions du Canada*, Paris, Éditions Ellipses, 222 p. (lire en particulier "Le fait urbain dans les Prairies", p. 124-134)
- SMITH, Peter. J. (1976) "Edmonton and Calgary: Growing Together", *Canadian Geographical Journal*, vol. 92, n° 3, p. 26-33.
- SMITH, Peter J. et JOHNSON, Denis B. (1978) *The Edmonton - Calgary Corridor*, Edmonton, Department of Geography, University of Alberta, 159 p.
- TODHUNTER, Rodger, (1981) "Banff and the Canadian National Park Idea", *Landscape*, vol. 25, p. 33-39.