

Le Grand Stade de Lille Métropole

Didier Joseph-François

samen-
vatting
p. 18

L'aventure de la construction d'un très grand stade, emblématique d'un dynamisme économique de la métropole lilloise, aurait pu utilement commencer en 1993. Que l'on se souvienne : animé par Francis Ampe, directeur général de l'agence de développement et d'urbanisme de la métropole lilloise, un groupuscule d'universitaires, de technocrates et de décideurs économiques réunis au sein du comité Grand Lille s'évertuèrent à convaincre la communauté urbaine puis l'État français à présenter puis soutenir la candidature de Lille comme ville olympique pour les jeux d'été de 2004. L'ambition était considérable. La situation du territoire métropolitain de ces années-là, territoire assez bien desservi par les infrastructures routières et ferroviaires mais parsemé de friches urbaines et industrielles, traversé par des zones agricoles en attente de mutation, avec un déficit d'équipements sportifs de grande capacité, se prêtait raisonnablement à accueillir une manifestation d'ampleur planétaire pour reconstruire une image urbaine encore dévalorisée et accéder d'un trait au statut de métropole internationale. On se souviendra que le projet lillois fit long feu en mars 1997, lorsque le comité international olympique évinça Lille tout comme Rio de Janeiro, Saint-Petersbourg, San Juan de Porto Rico et Séville de la « Short List » avant de choisir, le 5 septembre 1997, Athènes comme ville lauréate devant Rome, le Cap, Stockholm et Buenos Aires. On pourra apprécier, rétrospectivement, l'absence de validité économique de cette désignation portée par les bons sentiments d'une commémoration centenaire largement essoufflée.

À Lille, le projet architectural et urbain, développé au cours de l'année 1996, fut globalement inspiré par les conditions de programmation et de réalisation des J.O. de Barcelone en 1992, avec une note écologique en plus pour convenir aux règles vertueuses d'un Agenda 21 souscrit par les collectivités territoriales. L'élément-clé du dispositif de « l'arc olympique » imaginé pour accueillir les installations sportives et résidentielles fut un « parc olympique » conçu par l'équipe de paysagistes Didier Larue, Michel Desvigne (auquel fut décerné en 2011 le Grand Prix national d'urbanisme) et l'agence Paysages. Il s'agissait de coloniser progressivement 200 hectares de terrains

singulièrement délaissés le long d'infrastructures routières au sud de Lille, avec des vestiges de campagne et sur d'anciennes carrières d'extraction de pierre calcaire qui firent les beaux jours de l'architecture lilloise des XVII^e et XVIII^e siècles mais laissèrent les sols truffés de « catiches ». Composer progressivement un paysage planté de bosquets, de boisements forestiers, d'arbres singuliers puis d'essences nobles, encadrer les voies existantes et créer des îlots accueillant les équipements sportifs, notamment un stade olympique de 72 000 places ramené après jeux à une jauge de 35 000 places, fut l'ambition des paysagistes. À terme de 30 ans devait être réalisée une métamorphose de cette périphérie sud de Lille en un parc requalifiant les abords de la ville ancienne, de ses faubourgs et de la ville nouvelle.

Interrogé en septembre 1996 par un journaliste de la revue « le moniteur architecture-amc », Francis Ampe répondait en ces termes à la question « Que se passe-t-il si les J.O. n'ont pas lieu à Lille ? » : « Un bon nombre d'équipements seront construits parce que nous en avons besoin... Le parc olympique se fera différemment ; le site sera planté et un jour on y installera une piscine d'été. Il sera, comme l'a dit Pierre Mauroy, le souvenir vivant de cette belle aventure si nous ne gagnons pas. Il reste aussi la réflexion urbanistique couchée sur le papier et qui constitue un fond disponible, réutilisable.



Le Grand Stade



Depuis le boulevard

Envisager d'accueillir les J.O. crée aussi un véritable événement dans les mentalités. Un tel dossier constitue une formidable occasion pour donner le sens du long terme à des gens qui ne l'ont pas, ce qui est la règle d'or de toute démarche urbanistique... L'impact au niveau de l'action publique est évident : on peut par exemple, sans se faire ridiculiser, évoquer le parc de la Citadelle qui, cent ans plus tôt, était un terrain vague pour dire que nous pouvons

faire la même chose pour le parc olympique. En ce sens, les J.O. donnent une dimension d'utopie au quotidien. »

Bien évidemment, le site ne fut pas planté par défaut d'une gouvernance métropolitaine adaptée à ces enjeux de territoire et d'une technostucture apte à comprendre et engager de nouvelles dynamiques de formes urbaines métropolitaines. L'utopie fut reléguée au fond des tiroirs sous des piles de bonnes consciences.

Mais il en alla tout autrement pour la programmation des grands équipements sportifs qui manquaient tant à la panoplie métropolitaine : stade, piscine et salle de sports de qualité olympique devaient être installés pour rehausser le paysage des bâtiments sportifs lillois. Une stratégie de répartition intercommunale attribua le stade à Lille, la piscine à Tourcoing, le stade vélodrome à Roubaix et un palais omnisports pour le site de l'Union, à cheval sur Roubaix et Tourcoing.

À la fin des années 90, les fédérations française, européenne et internationale de football modifièrent les règles d'accréditation des stades pour les matchs de ligue 1 et de diverses coupes et championnats. Plus de sécurité dans les stades et aux abords des stades, plus de spectateurs attendus dans les tribunes, plus de qualité d'équipements pour les retransmissions télévisuelles et de confort pour les tribunes de la presse furent des conditions requises pour bénéficier du privilège de recevoir leurs manifestations, désormais installées sous les fourches caudines du hooliganisme mais toujours plébiscitées par une foule de supporters organisés. Il fut demandé à l'agence d'urbanisme d'engager une réflexion pour une solution de remplacement au vieux stade Grimonprez-Jooris, installé depuis 1975 sur le site d'un stade d'athlétisme aux abords de la Citadelle de Lille. Après une étude multicritères, la solution la plus rapide et la moins chère, actée par la ville de Lille à la veille des élections municipales de 2001, fut l'agrandissement sur place de l'ancien stade, c'est-à-dire installer 36 000 places de spectacle dans un site classé aux abords du monument historique de la Citadelle. Il s'ensuivit une longue procédure de recours juridiques portée par des associations de défense du patrimoine à travers le tribunal administratif de Lille, la cour d'appel de Douai puis le Conseil d'État à Paris. Il statua finalement en droit par un arrêt du 28 décembre 2005 sur l'illégalité du permis de construire au motif principal de son incompatibilité avec les abords d'un monument historique classé à l'inventaire général des richesses artistiques de la France.

Le Grand Stade remis en genèse

L'agence d'urbanisme se vit à nouveau confier la mission de rechercher le meilleur site possible. Une commission « Grand Stade », opportunément créée en novembre 2005, visita 10 sites potentiels et voyagea jusqu'à l'Arena

d'Amsterdam. La FIFA, l'UEFA et la FFF augmentèrent entre-temps leurs exigences au-delà d'un seuil de 40 000 places. Il apparut une meilleure opportunité économique de gestion à travers un stade pouvant associer matches de football 25 jours par an et d'autres spectacles pour un nombre de soirées analogue. La jauge fut portée à 50 000 places avec l'ambition de décrocher un stade cinq étoiles selon les normes de l'UEFA. La commission se concentra. Elle recommanda à la porte sud de Lille, sur les communes de Villeneuve-d'Ascq et de Lezennes, branché sur les tracés autoroutiers, le site de la Borne de l'Espoir. « Le site de la Borne de l'Espoir donnerait l'occasion de concrétiser le projet de parc olympique et de lancer un nouveau projet significatif venant parachever le cœur de la ville nouvelle. L'emprise de taille suffisante (27 ha) appartient à Lille Métropole Communauté urbaine; elle offre des capacités de développement qui peuvent être étendues aux autres terrains libres, le long du boulevard de Tournai (environ 30 ha). La desserte en transports en commun est bonne (à partir des stations de la ligne 1 du métro). La diversité des accès routiers est bonne, la circulation est chargée mais des travaux d'aménagement routiers peuvent accroître sensiblement la capacité des voiries. Les coûts spécifiques à l'opération proviennent d'une part des travaux d'aménagement à réaliser (voirie, parkings, passerelles...) et d'autre part de la présence importante de catiches. Cette contrainte technique pourrait aussi légèrement augmenter les délais prévisibles de travaux. » (Rapport de la commission Grand Stade du 27 février 2006).

Le rédacteur rappelle utilement le projet de parc olympique, envisagé 10 ans plus tôt et sur lequel presque rien n'a été fait, hormis un parcours de golf qui n'a pas plus réussi à convaincre les amateurs de paysages que les amateurs de ce sport que les édiles communautaires ont souhaité démocratiser. De plus, le rédacteur souligne la dimension urbaine possible du choix de ce site pour « parachever le cœur de la ville nouvelle. » Mais cette invitation à aller plus loin dans le projet urbain et paysager ne sera pas entendue.

Une procédure de réalisation à travers un partenariat public-privé fut engagée par la communauté urbaine. Le concours sera réduit au projet d'un stade multifonctionnel de 50 000 places, auquel il sera adossé une reformulation des voiries d'accès. Un groupement de conception mené par le groupe Eiffage avec les architectes Valode & Pistre et Pierre Ferret remporta le projet sur le fil tendu des discussions communautaires, le 1er février 2008. Les coûts de réalisation, après de multiples discussions, se sont établis à 282 millions d'euros pour le stade proprement dit, 42 millions pour les équipements annexes et 173 millions pour les travaux d'accessibilité à la charge de la communauté urbaine. Le projet d'extension de l'ancien stade Grimonprez-Jooris avait été évalué à 38 millions d'euros. Mais l'investissement public aurait immédiatement été rendu caduc par la modification de la réglementation

européenne des stades de football ; il n'aurait pu être élu au panthéon des stades retenus pour accueillir les matchs de l'Euro 2016 ; son incapacité à servir à d'autres fonctions que 25 soirées de football par an aurait également entraîné une charge annuelle de gestion déficitaire.

Comme tout grand équipement, le Grand Stade de Lille affiche des scores spectaculaires en termes de capacité pour la grande et la petite boîte de spectacles, soit une jauge de 50 283 places pour la grande et de 5 000 pour la petite, installée sous la pelouse, avec une disposition variable intermédiaire à 29 500 spectateurs. Mais ce sont les performances de chantier qui ont régulièrement attiré l'attention de la presse. Acheminer puis soulever des poutres métalliques pour assurer les grandes portées de 200 m requises, hisser 7 400 tonnes de charpente et la toiture mobile au sommet de quatre gigantesques poteaux, assurer un système de levage et de mise en place informatiquement pointu, déplacer un plateau intermédiaire d'un poids de 5500 t pour 73 m de long et 55 m de large, toutes ces performances techniques furent régulièrement saluées par la presse. Ce gigantisme est propice à l'explosion des superlatifs. Il n'en reste pas moins qu'il ne s'agit que d'une petite et une grande boîte insérées comme des poupées russes, avec une grande galerie circulaire faisant office de déambulatoire ; en somme une forme de distribution



Des programmes immobiliers opportunistes

et d'organisation spatiale déjà pratiquée par les Romains dans toutes leurs arènes avec hypogée, avec une capacité similaire de spectateurs. Du Colisée de Rome au Grand Stade de Lille, il n'y a qu'un pas et il fut à nouveau franchi.

Les chantiers de construction et de voirie s'affairent depuis mars 2009 pour une ouverture attendue au mois de juillet 2012. On peut y lire la mesure et la démesure d'un projet qui introduit une nouvelle grande échelle dans le paysage et transforme dans le même temps le gabarit de toutes les bordures de trottoir avoisinantes, afin de pallier aux désordres du stationnement sauvage. La vision du stade depuis les tracés autoroutiers et les accès piétonniers sera fascinante. On éprouve déjà la sensation immédiate du parcours initiatique menant à l'orée du temple. Mais cette forte idée, consubstantielle de l'architecture monumentale, est déjà fortement érodée par l'avidité des marchands du temple. Des programmes opportunistes d'hôtellerie et de centre de remise en forme viennent parasiter une qualité potentielle des abords. Il faudra attendre encore un peu pour voir naître le projet de ville et de métropole qui lui conviendra mieux. On se contentera pour l'instant de la vision sectorielle d'un bel équipement posé comme une lentille sur un sol parfois encore lunaire, entouré d'un réseau de voies d'accès et de parkings pour toutes les circulations assurant sa vie et sa survie.





Une lentille aérienne et aquatique

Une lentille aérienne

Quel avenir envisager pour cette partie du territoire métropolitain si bien écartelée entre le domaine de l'université, attachée à l'idée d'être toujours un campus américain des années 1960, le domaine du centre commercial V2 et de ses enseignes périphériques déclinant depuis les années 1980 toute la panoplie des activités du groupe Mulliez et le domaine du centre-ville de la ville nouvelle qui s'est construit dans le même temps autour de l'hôtel de ville par l'addition progressive d'opérations de logements individuels et collectifs ? Ce désordre de l'armature urbaine et cette dislocation des lieux et formes d'autorité sur des territoires monofonctionnalisés pourraient être à terme l'un des atouts de cette portion métropolitaine, bientôt mondialement réputée par l'image emblématique de la lentille du stade, forme ovoïde aux résonances aérienne et aquatique. Encore faudra-t-il que tous les interlocuteurs se rendent compte d'une économie potentielle ajoutée par leur désir de faire ensemble un paysage commun à partager. C'était l'ambition suggérée par les paysagistes du parc olympique en 1996. Le paysage reste aujourd'hui le plus grand dénominateur commun à maîtriser entre les acteurs d'un futur attendu comme une utopie.

Il reste à évoquer la dimension eurométropolitaine de ce projet. Attirer de 30 000 à 50 000 personnes pour des spectacles culturels et sportifs 50 fois par an est une performance qui ne peut s'accomplir qu'en comptant sur

l'intérêt et la fidélité d'une clientèle potentielle de proximité de 3 millions d'habitants, depuis le bassin minier jusqu'en Flandres, Brabant et Hainaut, puis en escomptant attirer d'autres spectateurs acheminés de plus loin en avion et en TGV : l'aéroport de Lille-Lesquin est à cinq minutes, la gare TGV de Lille Europe est l'un des pôles du transport nord-européen et Charleroi avec son hub low-cost propose une autre ouverture européenne. 3500 places de parking en proximité directe et à terme prochain 11000 supplémentaires sur un chapelet de parkings relais peuvent sembler une offre convenable, stimulée par un parking pour vélos de 1200 places et 500 places de motos. Mais les conditions d'acheminement vont rester chaotiques malgré la création navettes par bus dédiées et de couloirs de circulation réservés, la capacité du réseau apparaissant déjà saturée par le trafic pendulaire métropolitain aux heures traditionnelles d'ouverture des spectacles.

Maintenant et de manière plus pragmatique, il faut bien considérer que la renommée des spectacles assurera la renommée du lieu, quelles que soient les difficultés ponctuelles et temporaires d'acheminement à l'entrée et à la

sortie. C'est bien pour cela que le Grand Stade s'est doté pour tout ornement de sa façade d'entrée d'un écran géant de diodes lumineuses pour faire connaître sa programmation spectaculaire. L'arène sera pleinement consacrée lorsque les supporters, les fans, les groupies et les aficionados y auront laissé le souvenir de leur trop-plein d'effervescences, d'enthousiasmes et d'émotions. ■

www.grandstade-lillemetropole.com
261, Boulevard de Tournai 59 - 658 Villeneuve d'Ascq

Le Grand Stade de Lille Métropole

Het idee om een groot sportstadion te bouwen in de Rijselse metropool ontstond al in 1993. Onder impuls van Francis Ampe, Algemeen Directeur van de "Agence de développement et d'urbanisme de la métropole lilloise", overtuigde een groep van universitaire, technocraten en economische beleidsmakers de Franse staat om Rijsel voor te stellen als kandidaat voor de Olympische zomerspelen van 2004. In maart 1997 verdween Rijsel echter van de shortlist met kandidaten en uiteindelijk zou de keuze vallen op Athene.

Het architecturale en stedelijke project dat in de loop van 1996 vorm kreeg, was grotendeels geïnspireerd op het model van Barcelona, gaststad van de zomerspelen van 1992. Dat model werd wel aangevuld met een belangrijke ecologische component. Het meest in het oog springende onderdeel van de "arc olympique" moest een "parc olympique" worden naar een ontwerp van de landschapsarchitecten Didier

Larue en Michel Desvigne en het bureau "Paysages". Het zou worden aangelegd in de buurt van enkele grote wegen ten zuiden van Rijsel. Dertig jaar later moest de zuidelijke rand van de stand een echte metamorfose hebben ondergaan.

In september 1996 bekleemtoonde Francis Ampe dat het hele idee in ieder geval een gunstig effect zou hebben. Zelfs al werd de organisatie van de zomerspelen van 2004 niet aan Rijsel toevertrouwd, een nieuwe, moderne infrastructuur zou er zeker komen. Bovendien werd er, nog steeds volgens Ampe,

nu meer op lange termijn gedacht, een absolute voorwaarde voor de realisatie van een groot stedenbouwkundig project. De allesomvattende heraanleg van de locatie ten zuiden van Rijsel bleek al snel een utopie, maar de nieuwe sportinfrastructuur kwam er, weliswaar na lange tijd, wel: een zwembad in Tourcoing, een wielerspiste in Roubaix, een multifunctionele sporthal op de “site de l’Union” in Roubaix / Tourcoing en heel recent het grote voetbalstadion in Villeneuve d’Ascq.

Op het einde van de jaren negentig verscherpten de Franse, Europese en internationale voetbalbonden de regels voor de organisatie van wedstrijden op het niveau van de Franse “ligue 1” en van belangrijke internationale competities. De “Agence de développement et d’urbanisme” werd verzocht te onderzoeken hoe het oude “Stade Grimonprez-Jooris” (gebouwd in 1975 rond een atletiekpiste, aan de rand van de “Citadelle”) het best kon worden vervangen. De snelste en goedkoopste oplossing bleek de uitbreiding van het oude stadion te zijn, dat na een ingrijpende verbouwing plaats zou kunnen bieden aan 36.000 toeschouwers. Maar een reeks juridische procedures zorgde ervoor dat die verbouwing niet doorging. Er werd geen vergunning verleend voor een project dat zo dicht bij een belangrijke historische plaats lag.

Opnieuw mocht de “Agence de développement et d’urbanisme” aan de slag. De commissie “Grand Stade”, opgericht in november 2005, bezocht tien potentiële locaties en trok naar Amsterdam om er de “Arena” te bekijken. Nadat de wereldvoetbalbond, de Europese en de Franse voetbalbond het vereiste aantal plaatsen voor de organisatie van belangrijke wedstrijden hadden opgetrokken tot 40.000, werd geopteerd voor een stadion met 50.000 zitplaatsen. Zo hoopte men van de Europese voetbalbond het label “stadion met vijf sterren” te krijgen. Vanuit economisch oogpunt werd gekozen voor het multifunctionele: het “Grand



Les bordures neuves du Grand Stade

Stade” zou jaarlijks het decor zijn voor grosso modo 25 voetbalwedstrijden, maar ook voor een vergelijkbaar aantal andere, al dan niet sportieve, evenementen.

Uiteindelijk viel de keuze op de locatie “Borne de l’Espoir” aan de “porte sud” van Rijsel. Dit terrein ligt ten dele in Villeneuve d’Ascq en ten dele in Linselles, in de nabijheid van belangrijke snelwegen. De bouw van een stadion in de “Borne de l’Espoir” zou het oude project van het “parc olympique” kunnen concretiseren en zou een nieuw elan geven aan de stedenbouwkundige voltooiing van de “ville nouvelle”. Met het oog op de concrete realisatie van het project richtte de “Communauté urbaine de Lille” een samenwerkingsverband op tussen de openbare en de privésector. Er werd een wedstrijd georganiseerd die het beste project moest opleveren voor een stadion met 50.000 plaatsen en een aangepast net van toegangswegen. Op 1 februari 2008 werd de winnaar bekend gemaakt: de groep onder leiding van “Eiffage” en met de architectenbureaus “Valode & Pistre” en “Pierre Ferret”. De kosten zouden 282 miljoen euro

bedragen (voor het stadion zelf), 42 miljoen voor de bijhorende infrastructuur en 173 miljoen voor de uitbouw van de toegangswegen (te betalen door de Communauté urbaine de Lille).

Zoals elk groots opgezet project kan het “Grand Stade” uitpakken met interessante cijfers, zoals een capaciteit van 50.283 plaatsen voor de grote evenementen, 5.000 voor de kleinere (in een ruimte onder de grasmat) en een tussencapaciteit voor 29.500 toeschouwers. Bij het bouwen van het stadion kon men pronken met verschillende technische hoogstandjes. Toch is de structuur van het “Grand Stade” al bij al vrij eenvoudig, met twee ruimtes die als het ware als Russische popjes in elkaar passen. Alle verhoudingen in acht genomen, maakten de Romeinen al gebruik van dezelfde indeling bij de bouw van al hun arena’s. Van het Colosseum tot het “Grand Stade”: op zich geen grote stap.

Het zicht dat de toekomstige toeschouwer op het eivormige stadion heeft, is fascinerend. Maar de onmiddellijke omgeving wordt nu al ernstig schade toegebracht, onder meer door de opportunistische bouw van allerlei hotels en fitnesscentra. Iedereen die betrokken is bij het “Grand Stade” en zijn omgeving zou nochtans conform de ambitie van het “parc olympique” in 1996 moeten beseffen dat men te maken heeft met een gemeenschappelijke ruimte die alle spelers met elkaar delen.

Wie vijftig maal per jaar tussen de 30.000 en 50.000 toeschouwers wil aantrekken, moet rekenen op een trouw publiek, afkomstig uit de Eurometropool zelf maar ook uit gebieden ver daarbuiten. Om alle toeschouwers goed op te vangen is er een uitgebreid net van parkeerplaatsen nodig, niet alleen voor auto’s maar ook voor fietsen en bromfietsen. Er worden alvast pendelbussen ingezet en rijstroken vrijgemaakt voor de aankomende toeschouwers.

90 Toch wordt er veel verkeershinder

verwacht, want in de uren voorafgaand aan de verschillende evenementen is het weggennet nu al overbezet. Het beeld dat het “Grand Stade” oproept zal echter niet worden bepaald door dit soort problemen, maar door het spektakel in het stadion zelf. ■

—Samenvatting door Hans Vanacker



Grand Stade et future passerelle d'accès piétons

