

Le contexte

Le LOSC, suite à sa privatisation en 1999, a demandé la construction d'un nouveau stade agréé par l'UEFA. Dans un premier temps, il pouvait se satisfaire de l'agrandissement du stade Grimonprez-Jooris.

Les textes d'urbanisme se sont adaptés à la demande du LOSC. Le schéma directeur (2002) et le plan local d'urbanisme (2004) prévoient l'agrandissement du stade ainsi que la construction d'un nouveau stade à une échéance plus lointaine.

Le projet lancé par la Commune de Lille puis repris par la Communauté urbaine a été abandonné suite à l'invalidité du permis de construire.

« Le bassin du Nord est une belle zone, mais le club était inféodé à la mairie socialiste. J'ai coupé le cordon avec le politique », rappelle Seydoux, homme libre et amoureux de la mer, qu'il sillonne sur son bateau, son principal hobby. Cette coupure a été facilitée par le dossier du grand stade. Seydoux s'oppose alors violemment à Martine Aubry, qui veut l'agrandissement de Grimonprez-Jooris, pourtant bloqué par une décision du Conseil d'Etat.

Il gronde, menace de partir et obtient en mars 2006 la construction d'un autre stade, prévu pour 2010. En attendant, Lille doit jouer à Villeneuve-d'Ascq, sur un stade d'athlétisme de 18 000 places. Un terrible manque à gagner.

Le Point - 07/06/2007

La chambre de commerce et de l'industrie défendait pour sa part la construction d'un stade à Lesquin en cohérence avec leur grand projet à vocation économique à l'horizon 2020.

Le choix de Lezennes est défendable mais c'est celui du court terme. "Un stade et vite", tel est le slogan des supporters qui ne se contenteront pas des travaux pourtant considérables décidés pour améliorer le confort du Stadium. C'est ainsi que l'on va décider en cinquante jours, l'emplacement d'un stade qui sera encore là dans cinquante ans ! C'est ainsi que l'on va peut-être, en achevant un quartier de Villeneuve d'Ascq, passer à côté de l'opportunité d'amorcer un nouveau quartier d'affaires de Lille-Métropole. Bruno Bonduelle (président de la CCI)

FACE – mars 2006

MM. Seydoux et Partouche, principaux actionnaires du groupe, décident de construire leur nouveau centre d'entraînement de Luchin à Camphin en Pévèle. Symboliquement, le LOSC s'éloigne de la Communauté urbaine de Lille sans toutefois quitter l'arrondissement de Lille.

Pour autant, le LOSC ne fait pas le choix, comme son homologue lyonnais, de construire sur des fonds privés son propre stade.

Lille Métropole Communauté urbaine et le Losc ont partie liée depuis de nombreuses années. La métropole lilloise ne peut figurer parmi les grandes villes européennes sans disposer des équipements sportifs adaptés. La valeur des équipes, de nombreux exemples en témoignent, dépend aussi, en partie, de la qualité des infrastructures. C'est précisément pour développer cette attractivité internationale de la métropole et faciliter l'accès du club au niveau des équipes européennes que Lille Métropole Communauté urbaine et le Losc partagent ce projet du Grand stade.

Lille métropole Info – Mai 2007

L'ambiguïté des rapports entre le LOSC et LMCU n'a pas été levée. Le projet de Grand Stade est imposé ; il se fera à la Borne de l'Espoir et sera livré dès 2010. Bousculant les principes d'aménagement à l'échelle de l'agglomération, le projet de stade devient une priorité.

Compatibilité avec le schéma directeur

Économie générale du PADD et du schéma directeur

Aux termes du 1er alinéa de l'article L 123-13 du code de l'urbanisme, la procédure retenue pour procéder à ce remaniement ne peut être celle de modification, car l'opération porte atteinte à l'économie générale du projet d'aménagement et de développement durable du plan local d'urbanisme. En effet, le projet d'aménagement et de développement durable mentionne la réalisation d'un grand stade par l'extension de Grimonprez-Jooris.

Dossier de révision du PLU (page 6)

Le schéma directeur mentionne également « l'extension à 35 000 places du stade Grimonprez-Jooris à Lille » (page 80). Si la logique est la même, l'opération porterait atteinte à l'économie générale du schéma directeur. Il faudrait donc le réviser.

Positionner la métropole à la bonne échelle

Conduire un projet métropolitain qui intègre la diversité et la multiplicité des échelles constitue un véritable défi pour les acteurs de l'aménagement. Une évolution des mentalités et des comportements y sera nécessaire, ne serait-ce que pour privilégier les coopérations entre villes et territoires au détriment de compétitions stériles.

Schéma directeur (page 27)

Le schéma directeur met particulièrement l'accent sur la dimension régionale et transfrontalière des projets d'aménagement. Il est envisagé un aéroport commun à Bruxelles et Lille. Le plan universitaire, la plateforme logistique européenne de Dourges « Delta 3 » et le parc de la Deûle sont des exemples de la collaboration entre agglomérations (page 32). Dans le domaine culturel, Lille 2004 a eu une cohérence territoriale large (exemple des maisons folies de Maubeuge, Tournai...). On peut aussi citer le projet de Louvre à Lens qui a une dimension résolument régionale ou encore le stade couvert de Liévin qui va être agrandi.

En matière de grands équipements, le schéma directeur préconise très clairement une échelle régionale et transfrontalière.

Football, le régime d'exception

Le stade accueillant prioritairement le LOSC-LM, accompagnera celui-ci dans son développement sportif et permettra à la métropole lilloise de relayer pleinement son impact médiatique.

Dossier de révision du PLU (page 227)

Seul le football semble justifier une compétition entre communes du même territoire. L'équipe de Lens, de par ses résultats et l'engouement suscité, est le fer de lance de la région en matière d'image sportive. En réaction, Lille et Valenciennes souhaitent chacun construire un grand stade dédié à leur équipe locale.

Le schéma directeur ne mentionne pas que les aménagements liés au football puissent constituer une exception aux considérations d'échelles.

Il s'agirait d'ailleurs du seul équipement public qui se mettrait au service d'une société privée choisie préalablement (le contrat de location spécifie dès maintenant que le stade sera utilisé prioritairement par le LOSC). Cette autre exception ne figure pas dans le schéma directeur ni dans le PLU.

Le site d'implantation

À l'horizon du schéma directeur, on ne peut exclure l'idée d'un nouveau grand stade conçu comme un équipement polyvalent pour l'accueil de manifestations sportives, de spectacles ou d'expositions et associé à une zone d'animation et d'activités. Compte tenu du coût d'un tel projet, l'intervention du secteur privé paraît indispensable. Le site d'implantation de ce programme, forcément vaste (une cinquantaine d'hectares ou plus pourraient être nécessaires), reste à préciser.

Schéma directeur (page 80)

Le projet d'agrandissement du stade Grimonprez-Jooris abandonné, LMCU a décidé d'accélérer la construction du

grand stade envisagé à l'horizon du schéma directeur (à savoir 2015). La zone affectée à cet aménagement n'avait pas été prévue.

Lors du choix du nouveau site, la CCI par la voix de son président M. Bonduelle s'est prononcée pour Lesquin, en cohérence avec le schéma directeur qui préconise un minimum de 50 ha pour le stade et la zone d'activité associée.

La CCI Lille Métropole, gestionnaire de l'Aéroport, a demandé et obtenu le classement dans le Schéma Directeur de 160 hectares de terrains agricoles qui le jouxtent en zone « Extension urbaine à dominante économique », classement repris dans les PLU de Lesquin, Vendeville et Seclin. Elle propose aujourd'hui à la Communauté Urbaine qu'à l'horizon 2020 cette zone soit aménagée et couplée à une deuxième gare T.G.V. La construction du Grand Stade sur ce site pourrait en être la première phase.

Bruno Bonduelle (FACE – mars 2006)

Le site de la Borne de l'Espoir fait 27 ha. La partie dédiée à une « extension urbaine à dominante économique » (carte du schéma directeur page 239) ne dépasse pas 20 ha dans sa traduction au PLU (zone AUCa). En tenant compte en plus de l'orientation nord-sud du stade et des choix paysagers de la zone AUCa, il est évident que le projet ne pouvait pas se faire sur ce lieu.

Il est à cet égard édifiant que pour la réalisation effective du stade, la zone Ubs doit être libérée de toute contrainte urbaine : distance par rapport aux limites séparatives, emprise au sol, aires de stationnement (page 21 du dossier de révision du PLU).

Parc urbain

Parmi les grands projets d'aménagement, le schéma directeur cite à divers reprises le « parc récréatif et sportif à Lezennes – Ronchin - Lesquin - Villeneuve d'Ascq » (page 80). La carte de la couronne sud de Lille (page 239), localise relativement précisément la zone réservée. La traduction dans le PLU s'est faite par l'affectation en zone naturelle (SP) de l'essentiel du territoire choisi. A été intégrée au projet une zone de parc urbain (UP) sur la Borne de l'Espoir. Il s'agit de la seule zone de la commune de Villeneuve d'Ascq affectée au projet.

Dans la révision du PLU, la zone de parc urbain est supprimée. La raison s'en trouve page 20 :

Ces orientations, qui correspondaient aux projets à l'étude au moment de l'approbation du PLU le 8 octobre 2004, ont été abandonnées. En effet, le réaménagement du site de la Borne de l'Espoir pour accueillir le Grand Stade nécessite la résorption de cette butte.

L'argumentaire, quant à lui, fait état à multiples reprises d'une butte polluée, dangereuse, inaccessible et inadaptée... (page 20 et page 32). A titre de comparaison, un projet de parc urbain est lancé par LMCU sur un des sites les plus pollués de l'agglomération, le site Uguine-Kuhlman (Roubaix-Wattrelos), ancienne emprise de l'industrie chimique. Il est envisagé en compensation qu'un parc urbain se fasse sur la zone urbaine UB qui fera peut-être l'objet d'une procédure ZAC. Aucune contrainte urbaine ne garantit qu'il pourra se faire, la meilleure preuve est que la zone a purement et simplement disparu de la carte « qualité » du PADD. La localisation du « nouveau parc » n'est pas imposée, sa surface n'est pas réglementée. Le développement de la zone UB devra se faire en cohérence avec le stade. Initialement, le projet de parc urbain sur la butte devait se faire en cohérence avec l'ensemble du parc récréatif. Le stade devient ainsi l'aménagement prioritaire de ce territoire. Les autres aménagements devront s'adapter au stade.

Transports

Le schéma directeur reprend dans les grandes lignes les orientations du Plan de Déplacements Urbains. Il définit l'aménagement de transports en commun comme une priorité.

Il cherche ainsi à contenir le développement des réseaux routiers. En particulier, il est vigilant sur la création d'échangeurs.

L'implantation des échangeurs devra se faire après une évaluation précise des impacts, positifs et négatifs, sur les déplacements ainsi que sur l'environnement à proximité.

Schéma directeur (page 184)

Dans le secteur, le seul nouvel échangeur envisagé était celui de la Haute-Borne (page 184). Il n'est à ce jour pas réalisé.

Le dossier de révision du PLU prévoit un échangeur pour doubler celui de « cité scientifique » ainsi qu'un

aménagement de la sortie « 4 cantons ». Nous n'avons pas connaissance de l'évaluation d'impact qui justifie l'abandon de l'échangeur de la Haute-Borne. Dans le dossier de révision du PLU, au chapitre « impacts et incidences sur l'environnement », rien n'est dit sur les impacts de ces nouveaux aménagements routiers.

Les emplacements réservés pour la création d'échangeurs à proximité immédiate de la Borne de l'Espoir se font sur un terrain classé zone naturelle dans le schéma directeur ainsi que dans le PLU. Ceci est une illustration supplémentaire du peu de cas fait aux espaces naturels et à l'intérêt paysager.

Priorités

Si le schéma directeur n'a pas pour objet de programmer précisément dans le temps les projets d'aménagement, il définit clairement les priorités et fait le diagnostic des insuffisances.

Mieux loger tous les habitants de l'arrondissement constitue un des objectifs majeurs du schéma directeur. Cette préoccupation s'inscrit aussi dans la logique d'un développement durable de notre agglomération.
Schéma directeur (page 47)

La Borne de l'Espoir n'était pressentie pour la construction de logement toutefois nous pouvons nous interroger sur la priorité budgétaire liée aux investissements considérables pour le Grand Stade.

Le Grand Stade devra compter 30 000 places de plus que le Stadium Nord. 30 000, c'est aussi le nombre de familles qui sont en attente d'un logement social.

Repères 2004 : Il y a plus de 30000 demandes de logement social en attente sur l'agglomération lilloise
<http://aitec.reseau-ipam.org/spip.php?article219>

Une autre grande priorité concerne les espaces naturels.

La métropole connaît un retard en équipements de détente de type parcs d'agglomération et parcs intercommunaux : combler ce retard est une priorité.
Schéma directeur (page 80)

Les espaces verts sont qualifiés de « nouveaux « grands équipements » de la métropole lilloise » (page 195). Il est affirmé que le projet de trame verte et bleue est « la grande œuvre de la métropole lilloise pour les vingt années à venir. » (page 195)

Le projet de parc récréatif autour de la Borne de l'Espoir est une des composantes de ce projet d'envergure. Il est annoncé pour la phase intermédiaire de réalisation à l'horizon 2008 (page 212).

La phase intermédiaire de réalisation a pour but, à l'horizon 2008, d'afficher la priorité accordée aux grands équipements publics et aux opérations d'urbanisme majeures.
page 210

Le schéma directeur argumente aussi sur la faisabilité de tels projets dans de courts termes.

Les espaces publics peuvent évoluer plus rapidement [que l'espace bâti] et se prêtent davantage à la mise en œuvre d'une politique ambitieuse de valorisation.
page 201

Il est difficile de parler de retard du projet dans la mesure où rien n'a été fait depuis la création du golf. Les riverains demandent depuis longtemps qu'une promenade soit aménagée autour de ce golf.

En 2002, le schéma directeur donnait aussi une idée du phasage des infrastructures de transports. Pour la phase intermédiaire, horizon 2008, il était prévu sur le territoire concerné (carte page 211):

– un tram-train passant par Villeneuve d'Ascq ;

- une ligne de bus à haut niveau de service reliant Pont de Bois à la ligne 2 du métro.
 - une autoroute reliant l'A1 à l'A27 (contournant ainsi le secteur de la Borne de l'Espoir)
 - un échangeur autoroutier desservant la Haute Borne (pôle d'excellence)
- Le doublement du métro était envisagé pour 2006 (page 149).

A ce jour (juin 2007), rien à été fait. Le stade était évoqué pour 2015, il est avancé à 2010.

Efficienc

Le schéma directeur doit être efficient, ce qui veut dire que sa mise en œuvre doit permettre d'obtenir des résultats tangibles.

Schéma directeur (page 20)

Une évaluation de l'efficacité du présent schéma directeur sera engagée quelque temps après le début de sa mise en œuvre. Cela constituera le programme de travail du syndicat mixte. Il se conformera ainsi avec les dispositions de la loi SRU qui prévoient qu'une telle évaluation doit être accomplie avant la fin de la dixième année de mise en œuvre du schéma.

Schéma directeur (page 20)

L'Agence de l'Urbanisme travaille actuellement à la mise en œuvre de l'évaluation. Y seront analysés les aménagements réalisés mais aussi les retards et les abandons.

Questions :

A votre avis, peut-on considérer que la révision du PLU proposée est compatible avec le schéma directeur établi en 2002 ?

A votre avis, peut-on considérer que la révision du PLU proposée peut se faire raisonnablement avant l'évaluation à mi-parcours du schéma directeur établi en 2002 ?

Compatibilité avec le plan de déplacements urbains

Les projets du PDU

Le plan de déplacements urbains établi en 2000 donne les grands axes de développement des transports dans la métropole.

L'accent est mis sur les transports en commun ; des projets à réaliser à l'horizon 2006 sont clairement définis.

Le PDU se fixe pour objectif de doubler l'usage des transports collectifs à l'horizon 2015.

page 8

Des projets précis sont mis en avant.

Compte tenu de l'afflux de trafic qui sera apporté par la mise en service complète de la ligne 2, la longueur des rames de la ligne n°1 du métro devrait être doublée entre 2002 et 2006. La fréquence des rames sur la ligne 2 sera améliorée.

page 27

Lignes de bus expressives - Trois projets seront expérimentés rapidement :

– Villeneuve d'Ascq - Pont de Bois -Fort de Mons,

– Lille CHR B - Wattignies,

– Tourcoing - Halluin.

page 30

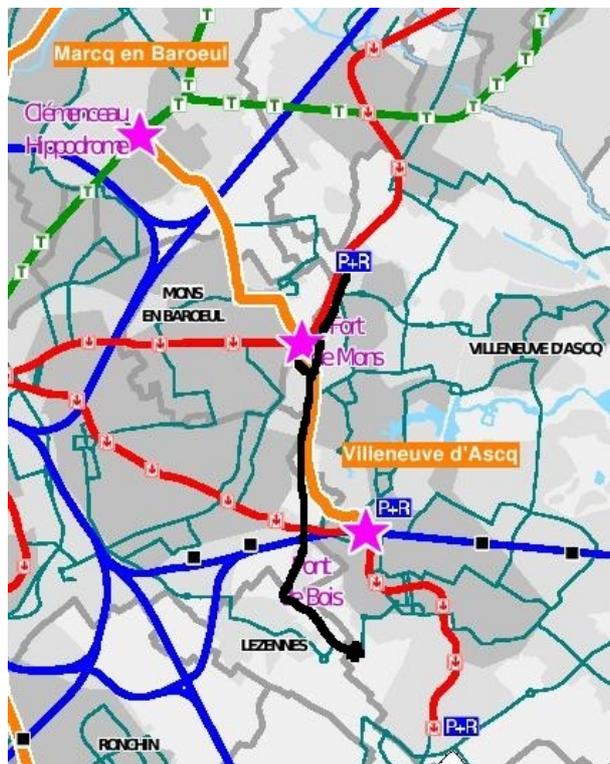
La gare Lille-Flandres étant particulièrement saturée, le PDU définit d'autres pôles d'échange. Parmi les sept pôles multimodaux à améliorer ou à créer (page 27), seul celui de Pont de Bois correspond au secteur de la Borne de l'Espoir.

Les projets liés au Grand Stade

Le pôle « Pont de Bois » n'a pas encore subi les transformations annoncées. Il n'est pas évoqué dans le projet Grand Stade. L'essentiel des spectateurs utilisant les transports en commun transitera par Lille-Flandres (lignes 1 et 2) au mépris des diagnostics du PDU.

Outre le doublement de la ligne 1 prévu initialement avant 2006 et programmé pour 2013, le seul aménagement de transports en commun envisagé dans le projet Grand Stade est la création d'une ligne de bus en site propre reliant la ligne 2 au Grand Stade (en noir sur la carte).

Cet aménagement est annoncé comme contribution à la création de la ligne reliant Pont-de-Bois à Marcq en Baroeul (en orange sur la carte).



carte « schéma directeur des itinéraires bus à haut niveau de service horizon 2006
+ ajout de la ligne spéciale (en noir)
(annexe du PDU)

Le site propre envisagé pour les navettes transitant des stations « les Près » et « Fort de Mons » jusqu'au stade nécessite 6 km d'aménagement de boulevards.

La ligne express Villeneuve d'Ascq – Marcq en Baroeul prévue devait faire 7 km.

Seuls 2 km de la ligne de navettes pourront être réutilisés par la ligne express (de Fort de Mons à l'intersection du boulevard de l'Ouest avec l'avenue du Pont de Bois). Seront donc aménagés 4 km de boulevard dédiés à la seule desserte du stade.

Au regard du retard constaté dans le développement des transports en commun, cet investissement spécialisé est très surprenant.

Il est à noter qu'un site propre doit servir à diminuer sensiblement le temps de parcours des bus qui ont de nombreux arrêts. Les navettes prévues entre la ligne 2 et le stade seront sans arrêt. Il n'y a donc pas de raisons objectives pour qu'elles soient moins compétitives que la voiture (moins de dix minutes en conditions normales). L'objectif est donc bien que les navettes ne soient pas prises dans les inévitables embouteillages provoqués par le stade (embouteillages où seront les riverains qui tenteront de regagner leur domicile).

Cette spécificité dans la gestion des priorités d'aménagement n'est pas compatible avec les intentions du PDU.

Arguments fallacieux et mensonges du dossier de révision du PLU

Dans l'argumentaire du dossier de révision, chaque aménagement lié au Grand Stade est présenté comme amélioration potentielle pour les riverains. En particulier, les aménagements de desserte du stade devraient être les éléments moteurs des déplacements urbains sur le territoire.

Il est envisagé d'agrandir le parking « 4 cantons » afin d'accueillir des spectateurs. Un diagnostic est fait :

Ce parking a une capacité actuelle de 772 places et il est occupé en moyenne à 40 %. (page 25)

Il est fait état de sa sous-utilisation (40 %). Pourtant quelques pages plus loin :

L'extension de la capacité du parking des Quatre Cantons profitera au quotidien aux usagers de la Cité scientifique et constituera un renforcement de ses fonctions de parc relais pour la station de métro. (page 28)

Il est dit que le boulevard de Tournai sera préservé de l'afflux lié au stade (aucune stratégie de mise en application n'est donnée).

Le boulevard de Tournai (RD 506) au nord, ne sera pas considéré comme une voie d'accès au Stade pour les

automobiles. Ses fonctions routières seront réservées au maintien de la desserte de Lezennes et surtout du centre-ville et du centre commercial de Villeneuve-d'Ascq. (page 26)

Cet argument est contredit dans la partie réglementaire du dossier où il est envisagé l'amélioration du parking P5 et de son accès sur le boulevard de Tournai.

Le parking communautaire P5 de la Cité scientifique (à proximité du bâtiment de l'I.U.T.) pourra être exploité pour le stationnement des spectateurs du Grand Stade. L'amélioration de l'accès à ce parking depuis le boulevard de Tournai (RD 506) est également prévue. (page 236)

La « voie de service » qui permettra l'accès au site aura son entrée au sud et sa sortie au nord sur une bretelle du boulevard du Breucq (carte page 217). Elle n'aura donc aucune utilité pour les riverains qui peuvent déjà accéder directement au boulevard du Breucq. Il est pourtant affirmé qu'elle serait reliée au boulevard de Tournai et que par conséquent elle sera utile à la desserte locale.

Une voie nouvelle sera réalisée le long de la limite est de la Borne de l'Espoir, en bordure du boulevard du Breucq (RN 227). Elle aura pour fonction principale la desserte des parkings du Grand Stade. Reliée d'une part à la RD 146 et à la RN 227 et d'autre part au boulevard de Tournai, elle participera également à la desserte et au maillage de voiries de la Borne de l'Espoir pour les usages quotidiens. (page 236)

Les voies nouvelles d'accès au site (bretelles, voies de service, site propre pour navette) n'ont aucune utilité pour la desserte locale. En particulier, il n'y a aucune amélioration des transports en commun (sauf le doublement du métro prévu de longue date). Il est pourtant affirmé :

*Les incidences liées à l'aménagement de ce quartier et à l'arrivée du Grand Stade, notamment concernant les déplacements, seront donc compensées par des aménagements durables en terme de voirie, d'espaces publics et de transport en commun.
(page 33)*

Évaluation du PDU

La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie impose une évaluation du PDU pour 2005 (page 70 du PDU). Renseignements pris, nous apprenons que l'évaluation vient d'être finalisée (mi-juin) par les services techniques. Nous avons demandé à en prendre connaissance sans succès. Nous ne pouvons donc pas nous prononcer par rapport à un document qui aurait dû être réalisé deux ans auparavant et qui conditionne les aménagements futurs de déplacements urbains.

Questions :

A votre avis, peut-on considérer que la révision du PLU proposée est compatible avec le plan de déplacements urbains établi en 2000 ?

A votre avis, peut-on considérer que la révision du PLU proposée peut se faire raisonnablement avant l'évaluation à mi-parcours du plan de déplacements urbains établi en 2000 ?

La concertation préalable

Les principes du PADD

Adopter la transparence et la lisibilité des actions, décloisonner les savoirs, organiser les échanges et le débat public, construire des outils de concertation, de suivi et d'évaluation, sont les étapes clés d'une démocratie participative, qui constitue souvent une véritable « révolution culturelle », tant nos habitudes sont ancrées dans la relation frontale entre décideurs et citoyens. C'est cette démocratie renouvelée qui fonde l'adhésion des citoyens à un projet de développement.

Projet d'Aménagement et de Développement Durable

Pour cette concertation, nous n'avons pas vécu de « révolution culturelle » ; nous sommes restés dans une « relation frontale entre décideurs et citoyens ».

Les décideurs ont mis comme postulats à la concertation deux choix non discutables :

- le stade se fera à la Borne de l'Espoir
- la jauge du stade sera de 50 000

Beaucoup de citoyens ont exprimé des réserves sur le projet ainsi présenté. Certains souhaitaient une jauge de 30 000, d'autres trouvaient que le site n'était pas adapté.

LMCU ne voulait entendre que des remarques quant à la manière d'arranger les abords du site. A cet effet, elle a décidé de mener simultanément une concertation sur la zone d'aménagement concerté limitrophe. La ZAC devait être le lieu de l'expression citoyenne.

Nous apprenons à la lecture du dossier de révision que le projet ZAC est différé à la demande du maire de Villeneuve d'Ascq (page 4). Une lecture plus détaillée (page 249) confirme cette demande mais elle nous apprend aussi que la ZAC n'était de toute façon pas à l'ordre du jour et que « s'il était décidé de réaliser un jour une zone d'aménagement concerté » il faudrait une nouvelle modification du PLU.

Il n'y a eu ni « transparence » ni « lisibilité ». Même le maire de Villeneuve d'Ascq s'y est trompé, la ZAC n'a jamais été associée dans le temps à la révision du PLU.

Bilan de la concertation

Sur le registre, la plupart des remarques et des questions ne portaient pas sur les aménagements aux abords du site mais bien sur la faisabilité d'un tel projet.

Le bilan provisoire de la concertation préalable

A ce jour, 238 remarques ont été comptabilisées. Beaucoup de remarques portent sur l'opportunité du stade avec quasiment autant d'observations favorables que défavorables. Madame Chambolle – Communauté Urbaine de Lille – précise que l'opportunité du stade avait déjà été affirmée précédemment puisque la nécessité d'un grand équipement sportif pour la métropole figure déjà dans le PADD du PLU. La révision du PLU n'a donc pas pour objet l'opportunité du stade mais plutôt sa localisation sur le site de la Borne de l'Espoir.

Dossier de révision du PLU (page 246)

Seul un paragraphe résume les 238 remarques du registre. C'est bien peu pour une appropriation populaire massive. Aucune synthèse n'est faite, aucune problématique n'est dégagée. Libre à chacun de voir si le dossier de révision répond à ses interrogations. On ne peut prétendre apporter des réponses que lorsque les questions sont explicitées.

La manière d'évacuer l'ensemble des remarques est cavalière. La révision du PLU doit évaluer le bien fondé du projet avant de considérer les aménagements possibles. C'est précisément sur le premier point que la plupart des citoyens se sont prononcés. Le premier vrai problème est d'étudier la faisabilité du stade sur le site choisi.

Si effectivement un stade de 45000 places était déjà envisagé dans le diagnostic du PLU, sa situation n'avait pas été précisée et la Borne de l'Espoir n'était pas prévue pour cette affectation.

Les acteurs de la concertation

Malgré nos diverses actions et notre demande écrite de rencontrer le président de LMCU, le collectif « les 2sous du Grand Stade » ne figure pas parmi les acteurs cités dans le bilan de la concertation. Ne figurent pas non plus les représentants de l'Université qui ont fait savoir à divers reprises leur désir d'être concertés. Ne figurent pas non plus les commerçants riverains, en particulier ceux de la zone commerciale V2. Rien n'est dit non plus sur le LOSC,

futur locataire du stade qui pourtant a bien dû donner son avis.

La lecture du dossier n'apprend rien sur la concertation préalable ni sur l'avis des riverains et utilisateurs. A lire entre les lignes il est possible de repérer quelques ripostes ou concessions face à des problèmes soulevés.

La concertation sur la desserte de la borne de l'Espoir

La troisième concertation simultanée portait sur les infrastructures de desserte du site. Aucun élément précis sur les flux routiers n'a été donné et jusqu'à présent ; la concertation n'a fait l'objet d'aucun bilan. C'est pourtant, aux yeux de beaucoup le problème majeur du projet.

Question :

A votre avis, peut-on considérer , au regard du PADD et des règles de l'enquête publique, que la concertation préalable s'est passée correctement ?

Irrégularités du dossier de révision du PLU

Commune de Mons en Baroeul

Le dossier de révision du PLU doit associer toutes les communes concernées par les aménagements prévus. Sont associées les communes de Lezennes, Villeneuve d'Ascq, Hellemmes-Lille, Lesquin et Ronchin.

Il manque Mons en Baroeul pourtant très impliquée dans le projet. Le plan de transports en commun prévoit que des navettes emmènent quelques milliers de spectateurs de la station « Fort de Mons » jusqu'au nouveau stade. Une gare routière devra être envisagée même si elle n'est pas évoquée dans le dossier. La station « Fort de Mons » donne sur un quartier résidentiel, aucune étude d'impact n'est citée. La commune de Mons et ses habitants n'ont pas participé à la concertation préalable.

Pièces manquantes du dossier

Il manque plusieurs pièces importantes au dossier de révision :

- L'avis de la commune de Villeneuve d'Ascq. Le compte-rendu du conseil municipal ne figure pas dans le dossier.
Seul un ordre du jour est fourni. Il n'est fait état d'aucun avis et d'aucun vote.
- L'avis de la commune de Mons en Baroeul (et pour cause, elle n'a pas été consultée).
- L'avis de l'Université Lille I
Dans le dossier, il n'est fait aucune référence à une concertation avec l'Université. Le campus est pourtant une des premières zones concernées avec l'arrivée du métro et les deux parkings réaménagés (IUT et 4 cantons). En particulier il n'est fait aucun cas de la procédure de classement Seveso de certains bâtiments.
- Le bilan de la concertation préalable.
A la lecture du dossier, nous comprenons que la concertation préalable n'était qu'une formalité.
- Le plan transports.
Aucune stratégie de desserte du site n'est explicitée : ni la répartition entre différents modes (voiture – transports en commun), ni l'organisation des axes routiers, ni l'inventaire des parkings utilisés...
La connaissance précise de ces données est pourtant primordiale pour entamer une réflexion sur l'aménagement urbain.
Lors de la réunion publique du 27 juin 2007 (une semaine avant la clôture de l'enquête publique), quinze petites minutes ont été consacrées au plan transports. Nous ne pouvons donc toujours pas nous appuyer sur des documents écrits fiables et détaillés.

Incohérences significatives entre intentions annoncées et réglementation urbaine

L'argumentaire du dossier est trompeur, plusieurs intentions sont contredites par les documents réglementaires.

Déjà cités :

- Voie de service de la Borne de l'Espoir qui ne débouche pas sur le boulevard de Tournai contrairement à ce qui est annoncé.
- Boulevard de Tournai interdit aux spectateurs alors qu'un parking y est aménagé pour eux.
- Disparition de quelques hectares de parc urbain alors qu'il est annoncé qu'il ne s'agissait que d'un changement de localisation.

De manière générale, l'argumentaire est partisan, il cherche à dissimuler les aspects négatifs de la construction d'un stade.

Erreurs du dossier

Nous avons pris connaissance très tardivement du courrier de LMCU daté du 29 juin vous étant adressé sur les registres. Nous regrettons que LMCU se permette de corriger son dossier une semaine avant la clôture de l'enquête. N'étant pas lié au dossier de révision, ce courrier n'a pas valeur d'engagement ; il n'est que l'aveu d'un travail

approximatif. Il est à noter qu'aucune communication n'a été faite auprès des citoyens.

Retenons de ce courrier un point révélateur. La suppression du « cône de vue » en direction du golf n'est pas une « erreur matérielle ». Elle intervient après la diffusion d'un texte des *2sous du grand stade* qui montrait en quoi ce point de vue correspondait à la nécessité d'un stade qui se voit de partout.

(<http://nonaugrandstade.free.fr/?choix=paddagogie>)

Le courrier précise que « ce cône ne correspond pas à une vue privilégiée à créer vers le golf ou vers le stade », ce qui est faux à la lecture des pages 215 et 220 du dossier de révision du PLU où il est clairement spécifié l'objectif de créer « des vues et des accès lisibles vers le golf depuis le site ». Apparaît donc ici une contradiction forte entre le texte et la « modification » de la carte.

Cette fébrilité montre que les responsables du projet commencent à douter sérieusement de la compatibilité du stade et de son traitement paysager avec l'espace naturel qui devait se développer.

De tels bricolages sont de mauvaise augure pour la suite des événements.

Dossier à géométrie variable

L'ajout du courrier signé par M. Daubresse (vice-président de LMCU) et précédemment cité pose un réel problème de procédure. Soit il peut être interprété comme une ingérence dans une procédure en cours soit comme une manipulation ou une intimidation sans fondement véritable. En tout état de cause cela pose un discrédit sérieux sur la transparence et la régularité de la procédure.

Phasage avec les études sur les infrastructures

*Jusqu'à présent les projets d'aménagement des villes concevaient en priorité l'urbanisation de territoires, qu'ils irriguaient ensuite d'infrastructures nécessaires au « bon fonctionnement » de ces espaces. **Il s'agit désormais de produire une réflexion urbaine à partir de l'infrastructure de transport présente sur un espace donné** (ici les réseaux de transports en commun) et de concevoir à partir de celle-ci un aménagement urbain intégrant et valorisant ce réseau.*

Projet d'Aménagement et de Développement Durable

Nous venons d'apprendre à la réunion publique du 27 juin 2007 que ce qui est relatif à la desserte du site fera l'objet d'enquêtes publiques courant 2008. Il semblerait donc que, contrairement aux préconisations du PADD, LMCU continue à envisager les aménagements urbains de manière archaïque. Les décisions relatives à la construction du stade sont entérinées avant l'examen des infrastructures permettant d'accueillir un tel équipement.

Questions :

A votre avis, peut-on considérer que la procédure de révision du PLU proposée est régulière et satisfaisante ?

A votre avis, peut-on considérer que la procédure de révision du PLU intervient au bon moment dans la programmation du projet et qu'elle n'est pas prématurée au regard des études sur les infrastructures ?

L'intérêt général

Le caractère d'intérêt général est très contesté par les citoyens. Cette notion est sujette à des interprétations diverses et variées, elle conditionne pourtant la régularité de la procédure.

L'article L 123-13 du code de l'urbanisme qui donne le cadre des révisions du PLU précise qu'on ne peut engager une « révision simplifiée » que si le projet présente un « intérêt général ». Il faut donc que cette condition soit examinée avec soin.

Il est évident que la prétendue urgence de la construction du stade concerne spécifiquement la société privée LOSC. L'aspect multifonctionnel n'a jamais été présenté comme une priorité dans l'aménagement de la métropole. Il est donc légitime de s'interroger sur l'intérêt pour la collectivité d'investir autant pour se mettre au service d'un club de football.

Lille Métropole Communauté urbaine et le Losc ont partie liée depuis de nombreuses années. La métropole lilloise ne peut figurer parmi les grandes villes européennes sans disposer des équipements sportifs adaptés. La valeur des équipes, de nombreux exemples en témoignent, dépend aussi, en partie, de la qualité des infrastructures. C'est précisément pour développer cette attractivité internationale de la métropole et faciliter l'accès du club au niveau des équipes européennes que Lille Métropole Communauté urbaine et le Losc partagent ce projet du Grand stade.

Lille métropole Info – Mai 2007

La stratégie est clairement explicitée. La construction du stade doit permettre d'accélérer le développement du LOSC. Il est à noter, qu'en moyenne, les matches du LOSC attirent 12 000 spectateurs et que ses résultats sportifs restent très aléatoires (par exemple cette année, le LOSC ne participe pas aux coupes européennes). Un investissement aussi considérable semble très risqué d'autant que les retombées relatives au « rayonnement » de la métropole n'ont jamais fait l'objet d'études précises. Il est surprenant de partir avec tant d'assurance dans des stratégies aussi hasardeuses.

La réalisation de ce projet présente un caractère d'intérêt général pour la métropole lilloise, d'une part parce que cet équipement multi-fonctionnel a vocation à accueillir un grand nombre d'habitants d'horizons divers, à l'occasion de matchs de football, mais aussi de compétitions sportives ou d'événements culturels variés (spectacles, concerts, opéras...). D'autre part, cet équipement d'envergure viendra conforter l'offre en équipements sportifs, culturels et de loisirs de la métropole lilloise, participant ainsi à son rayonnement national et international. A l'heure où les grandes métropoles sont en situation de concurrence pour attirer de nouvelles entreprises et développer l'emploi, le rayonnement de la métropole et la qualité de ses équipements sont des atouts essentiels pour son avenir.

Dossier de révision du PLU (page 6)

Le dossier de révision, quant à lui, est beaucoup plus évasif sur les liens étroits avec le LOSC et axe l'intérêt général sur les services donnés aux habitants ainsi que sur ce rayonnement toujours aussi peu argumenté.

Ce projet va asphyxier encore un peu plus un secteur congestionné. Pour les riverains, il s'agit d'un sacrifice plus que d'un intérêt. Ce projet a un coût exorbitant, il sera payé sur 30 ans par les contribuables, et cela aux dépens d'équipements de proximité (crèches, piscines, logements...). Autre sacrifice !

Pour sortir des interprétations subjectives, il est bon de se rattacher aux documents fondateurs, à savoir le schéma directeur, le PDU et le PADD.

Le schéma directeur définit l'aménagement de parcs urbains comme une urgence et comme facteur essentiel du rayonnement de la métropole. C'est précisément ce qui était prévu autour de la Borne de l'Espoir. On peut s'étonner du manque d'entrain à réaliser les aménagements prévus et pourtant essentiels au rayonnement.

Le PDU accuse des retards considérables. Nous arrivons bientôt en 2008 et aucun engagement lié aux transports en commun dans le secteur n'a été tenu.

Le projet de stade est souvent présenté comme accélérateur de projets locaux. Le schéma directeur ainsi que le PADD préconisent exactement le contraire. Les grands équipements doivent se faire à la suite et en cohérence avec

les aménagements existants ou prévus.

Le P.A.D.D. se doit d'être efficient, ce qui veut dire que sa mise en oeuvre doit permettre d'obtenir des résultats tangibles.

Projet d'Aménagement et de Développement Durable

Les orientations du PADD doivent donc être respectées et doivent ainsi aider à définir concrètement ce qui relève de l'intérêt général. Les grands principes du PADD sont ainsi des critères fiables et objectifs. Ces principes ont été élaborés dans le schéma directeur (page 20) et sont repris mot pour mot dans le PADD.

Les grands principes fédérateurs du développement durable applicables à notre territoire peuvent se résumer en quelques points :

- fournir les services essentiels, y compris sportifs et culturels, à tous les citoyens sans causer de dégradation supplémentaire à l'environnement, mais au contraire en cherchant à l'améliorer, voire à le restaurer ;*
- maîtriser les flux, notamment en ce qui concerne les transports de personnes et de marchandises ;*
- accroître progressivement l'efficacité énergétique ;*
- réduire progressivement toute forme de pollution ;*
- gaspiller le moins possible et économiser le plus possible ;*
- combattre la pauvreté et les inégalités sociales ;*
- donner la priorité aux besoins des personnes fragiles et notamment des enfants et au respect de leurs droits ;*
- intégrer la planification environnementale au développement économique ;*
- impliquer l'ensemble des citoyens et des acteurs de la collectivité dans la gestion de l'environnement et viser à une coopération accrue entre les collectivités locales.*

L'ensemble de ces principes sont à prendre en compte par tous les acteurs qui, dès aujourd'hui, construisent la métropole de demain par :

- une coproduction de développement urbain viable ;*
- un développement urbain qualitatif pour réussir une ville vivable pour tous les habitants ;*
- un développement économique équitable et solidaire.*

Projet d'Aménagement et de Développement Durable

Seul le premier point correspond à des arguments avancés. Arguments fallacieux car le projet de grand stade relève bien plus de l'événementiel que du sport ou de la culture. Les autres points contribuent au contraire à prouver que le projet n'est absolument pas d'intérêt général. Il est précisé que le développement urbain doit rendre la ville vivable pour tous, ce qui exclut le principe de sacrifice de certains au profit du plus grand nombre. Les riverains du futur stade peuvent ainsi affirmer en cohérence avec le PADD que ce projet de relève pas de l'intérêt général.

Question :

A votre avis, peut-on considérer que le projet de Grand Stade relève de l'intérêt général ?

Contre-proposition

Le projet de stade à la Borne de l'Espoir s'est fait dans la précipitation et sans transparence. Il semble répondre plus à une décision autoritaire d'ordre politique qu'à un aménagement cohérent et réfléchi.

Nous demandons que soient reprises sereinement les orientations et priorités des textes d'urbanisme. Nous demandons que soient effectuées des évaluations intermédiaires de l'ensemble des projets à échelle métropolitaine avant de se précipiter dans des investissements lourds de conséquences.

Nord Éclair :

Ça ne passe pas sans mal. Certaines associations locales et des riverains tirent à boulets rouges sur le projet ?

Mme Demessine :

Le 100 % d'accord n'existe pas, quelle que soit la qualité du projet. Il y a toujours des mécontents. La population s'inquiète parce qu'elle ne sait pas tout. Elle pose beaucoup de questions. Les flux routiers, le bruit, les cheminements piétonniers qui seront aménagés et les parkings, voilà ce qui préoccupe. Je rappellerai tout de même que la communauté urbaine a adopté le préprojet à une large majorité.

Nord Éclair – 27/06/2007

Nous demandons que l'information aux citoyens soit exhaustive et rigoureuse. Nous demandons à avoir des réponses précises à nos questions. Nous demandons que les principes de concertation soient respectés et que les décisions ne relèvent pas uniquement d'une assemblée d'élus désignés par un suffrage indirect.

Notre contre-proposition est simple. Nous souhaitons que la réflexion sur projet de stade s'inscrive dans la durée et qu'elle respecte le calendrier et les engagements pris. Nous souhaitons que la faisabilité du projet (en particulier pour les transports) soit méthodiquement étudiée en amont de la décision du territoire d'affectation. Le choix d'un site ne peut se faire aussi rapidement, il faut mettre à plat l'ensemble des données pour offrir à la métropole un développement harmonieux.

Le projet de stade va avoir des impacts forts sur toute une partie de l'agglomération pour plusieurs décennies. Il faut donc reconsidérer le choix du lieu avant qu'il ne soit trop tard. Quelques mois « perdus » ne sont rien par rapport aux dégâts que pourrait provoquer un aménagement aussi brutal qu'impromptu.