

P 3 D

***Patrimoine et Développement
de l'Individu, de la Société, de l'Economie
Comité de Sauvegarde du Vieux Grenoble***

Numéro spécial 13 ter, septembre 2002

Neufs étudiants de l'I.U.P. Aménagement et Développement Territorial, ayant conduit une "Analyse des stratégies et des acteurs dans l'implantation osée du stade au sein du parc Mistral de Grenoble", ont bien voulu résumer leur étude.

J.P. Charre

***Le Pari
d'un Stade d'Agglomération
au Cœur de la Ville Centre***

Grenoble et son agglomération : 400 000 habitants, des équipements culturels, des patinoires, une flopée de terrains de tennis et pas de stade ou plutôt pas de grand stade digne de ce nom. Grenoble est la dernière grande ville de France, avec Besançon, à ne pas bénéficier d'un tel équipement sportif.

La plupart des stades en France se situent à la périphérie de la ville, comme le Vélodrome à Marseille, Gerland à Lyon, le Parc des Princes à sa construction. Le choix de la Métro est celui d'implanter son stade au cœur de la ville-centre, et plus particulièrement au sein du parc Paul Mistral.

Ce choix est-il pertinent ?

Le 16 juillet 2000, le Conseil de la Métro, constitué des élus des vingt-trois communes, sélectionne trois sites sur les dix-neuf pré-sélectionnés capables d'accueillir le grand stade : Grenoble, sur l'emplacement du vieux stade municipal Charles Berty, qui serait rasé, Saint-Martin-d'Hères, à l'amorce de l'avenue Gabriel Péri, sur le site des terrains Elf, et Sassenage, où deux emplacements sont possibles : l'Ovalie et l'Argentière.

L'étude de pré-faisabilité conduit une analyse détaillée des trois sites et note onze critères différents. Grenoble l'emporte sur Saint-Martin-d'Hères par 111 points contre 99, distançant largement l'Ovalie (80) et l'Argentière (67).

Le site Charles Berty devance nettement les terrains Elf dans deux domaines : la « dureté foncière » (9 sur 10 pour Grenoble contre 5 sur 10 pour Saint-Martin-d'Hères), et les « coûts directs d'insertion » (16 sur 20 pour Grenoble, 6 sur 20 pour Saint-Martin d'Hères). A Grenoble, « le foncier appartient au domaine privé de la Ville » et « la maîtrise foncière est sans difficulté », alors que, à Saint-Martin-d'Hères, « l'acquisition des terrains nus est en cours ». L'emprise des 10 000 m² de bureaux Elf en activité aurait conduit à une déclaration d'utilité publique onéreuse.

Mais quel est le coût d'un stade dans un parc ?

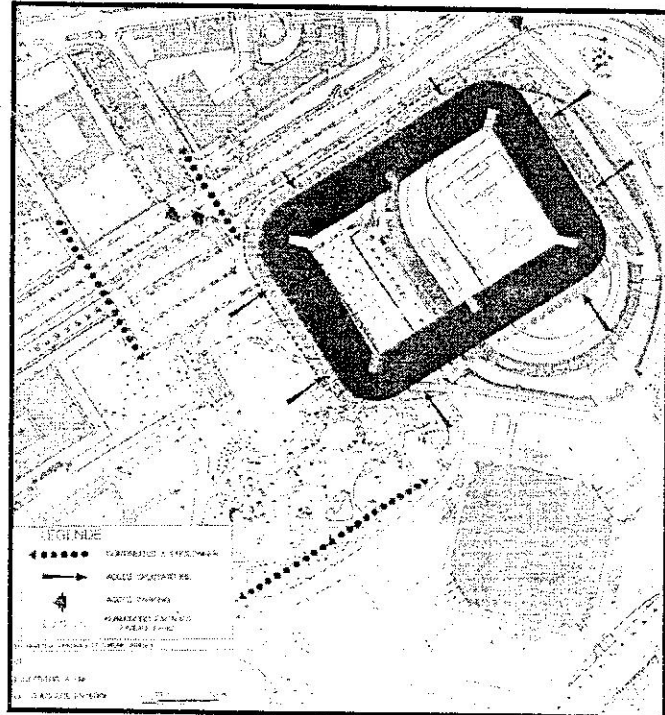
Le projet architectural, l'insertion dans la ville et le parc

Une des grandes discussions a porté sur l'emplacement choisi, au sein du parc Paul Mistral. Après plusieurs simulations d'implantation, il a finalement été décidé que le stade serait construit à la place de l'ancien équipement municipal Charles Berté.

Comme on a pu le voir dans la presse, ce sera un stade de lumière, fait de bois et de verre, et compact (formes arrondies). Ses dimensions seront quasi identiques à celles de l'actuel.

Toutefois, l'orientation et donc l'espace couvert changent.

Cet ouvrage de 20 000 places, construit dès la première phase sur ses quatre côtés, dispose d'une option d'extensibilité de 10 000 places, soit une capacité d'accueil totale et finale de 30 000 places.



Le projet de stade s'inscrit dans un projet global de requalification et d'extension du parc Paul Mistral, qui devrait s'allonger jusqu'aux rives de l'Isère et provoquer ainsi une restructuration routière (échangeur des Sablons et rue de Valmy).

Le stade a été conçu pour s'intégrer au contexte paysager du parc et plus largement à l'environnement urbain.

L'absence de clôture autour du stade fait que les pelouses du parc arriveront au bord du stade et que celui-ci s'insérera dans son environnement. Le stade ne sera pas entouré de constructions annexes, ce sera une image directement perceptible qui prévaudra, sans dissimulations obstruant la vision. Mais des commerces sont prévus dans l'enceinte du stade, afin de créer un dynamisme économique ...

L'architecture présente une volonté d'harmonie avec l'environnement. Le bois qui sera fortement présent dans la charpente, les structures et les façades, ainsi que dans les aménagements intérieurs, contribue à cette harmonie.

L'une des spécificités techniques, sans doute la plus innovante, est de placer un parc de stationnement sous le stade. Toutefois, sachant que le sous-sol est gorgé d'eau (nappe phréatique, ruisseau du Verderet), il conviendra de prendre des précautions.

Par ailleurs, il représente un investissement important dont le financement est difficile à établir : où commencent et s'arrêtent les parts respectives de la Métro et de la Ville ?

Quatre grandes questions

Le financement :

La Métro est le maître d'ouvrage de cet équipement intercommunal et en assurera la charge financière. Le coût total annoncé est de 36, 3 millions d'euros. Mais il devrait s'en soustraire 9, 9 millions (contributions de l'Etat, la Région, le Département, ...), et s'y ajouter diverses opérations, comme d'éventuelles fondations spéciales.

Ce coût, qui s'affinera au fil de l'avancement des travaux, suscite des contestations. Selon certains, un stade plus petit, de l'ordre de 15 000 places, aurait suffi. D'autres relèvent la distorsion entre l'investissement et l'utilisation, d'autres craignent que la construction du stade réduise d'autres lignes budgétaires, d'autres encore observent que, le stade ne servant qu'à l'équipe grenobloise, il ne sera pas utilisé par l'ensemble des contribuables qui l'auront financé, ou pensent que la présence d'eau dans le sous-sol viendra augmenter le coût.

L'impact :

L'équipement sportif s'inscrit au sein de la ville, plus précisément en bordure du centre au bâti dense. Le choix du centre est, selon certains, judicieux, notamment en matière d'économie, car plus opérationnel pour la vente (il est question de galeries commerciales).

Le stade sera construit parallèlement au boulevard Jean Pain, dans un autre sens que celui de l'actuel stade municipal. Cela évitera que le palais des sports et le stade soient situés côte à côte et créent une rupture dans le parc. Mais une partie de celui-ci sera détruite pour permettre l'implantation du stade dans cette orientation est/ouest. Et l'ensemble stade - palais des sports constituera une barrière en direction de l'Isère, vers laquelle doit s'étendre le parc. Les promeneurs n'iront pas plus loin que ces deux bâtiments.

L'accessibilité :

La Métro a prévu que, pour se rendre au stade, un tiers des personnes viendrait en voiture, un tiers à pied et un tiers en transport collectif. Ces chiffres ne sont-ils pas un pari ?

Comme le futur stade ne pourra accueillir que 1000 places de parking, cela ne va-t-il pas créer des problèmes de circulation, d'accessibilité et de stationnement diffus en centre-ville ? Pour les jours de grand match, un plan de circulation spécifique est prévu et des navettes-bus seront mises à disposition.

Le fonctionnement :

Certains sont convaincus du potentiel économique que le stade apportera : l'extra football, avec des boutiques, des restaurants, des bars, fonctionnera toute l'année, donnant ainsi au stade une activité économique qui redynamisera le quartier. Cette idée ne fait pourtant pas l'unanimité. Certains pensent que l'activité se limitera aux jours de match, soit une trentaine par an. Enfin, le club a fini dans le bas du classement de la Division 2, avec 5133 spectateurs en moyenne. Qu'en sera-t-il pour un stade de 30 000 places ? Le niveau du club justifie-t-il un tel investissement ?

Conclusion. Les critères d'évaluation des différents sites sont discutables. Le coût du stade, les modes de transport et les impacts paysagers sont mal évalués. Si nous avons été unanimement favorables à la construction d'un nouvel équipement sportif de grande ampleur à Grenoble, nos avis ont divergé sur le projet. Cinq d'entre nous se sont prononcés contre l'implantation d'un tel ouvrage au sein d'un parc et l'auraient mieux vu en périphérie.

*Synthèse réalisée par Lydie Swiat et Gauthier Vereecken,
avec la collaboration de J.P. Charre*

Qu'a fait P 3 D ?

Patrimoine et Développement a travaillé avec d'autres associations. Nous avons constitué un dossier, élaboré un discours, monté des actions et participé à la discussion.

Une collaboration exemplaire

Nous avons travaillé d'abord avec deux structures thématiques, l'une d'envergure nationale, Paysages de France, l'autre de niveau départemental, la FRAPNA Isère. Puis une association territoriale de proximité, SOS Parc Paul Mistral, nous a rejoint. Cela a permis d'une part de considérer à différents niveaux d'échelle cet équipement concernant à la fois les riverains, le centre-ville, la commune, l'agglomération, et d'autre part d'engager des actions qu'aucun des partenaires n'aurait pu réaliser seul.

Une réflexion serrée

Les trois partenaires initiaux, Jean Roinat pour Paysages de France, Jean Jonot pour la FRAPNA et J.P. Charre pour P 3 D, ont élaboré un discours argumenté demandant :

- . une concertation démocratique au niveau de la Communauté d'Agglomération.
- . une réflexion urbanistique sur la justification et la localisation de cet équipement.
- . une exigence de qualité dans les insertions environnementale et paysagère.
- . un vrai projet pour le Parc Paul Mistral.

Des actions médiatiques

Ce discours, mis sous forme d'un quatre pages couleurs, illustré, faisant ressortir les principaux points (*disponible au siège*), a été adressé aux élus et a nourri, début mars, une conférence de presse suivie d'articles dans les journaux et de passages à la télévision.

Les quatre partenaires ont monté, début juin, lors du Printemps de l'Environnement organisé par la FRAPNA, une manifestation originale, consistant à matérialiser, avec 300 ballons gonflés à l'hélium, la surface et le volume du stade. Durant la journée, des « cahiers d'expression » ont enregistré l'avis, vivement négatif, des passants.

Lors de la Journée du Patrimoine de Pays, fin juin, nous avons fait une animation au cours de laquelle Roger Mülher a présenté sa chère Tour Perret, fleuron spectaculaire, délaissé et menacé du patrimoine grenoblois.

Une contribution au débat

Nous avons été reçus, en mai, par M. Didier Migaud, Président de la Métro. Début juillet, nous lui avons adressé une lettre demandant l'étude de solutions alternatives pour l'implantation du stade. Une autre est partie vers M. Pierre Kermen, Maire Adjoint à l'Urbanisme et à l'Environnement de Grenoble, déplorant la faiblesse de la réflexion sur l'extension et la requalification du parc Paul Mistral. Début août, nous avons été reçus par M. Kermen et il a été entendu que, lors d'une prochaine réunion sur ce sujet, les quatre associations traiteraient différents thèmes et présenteraient des orientations d'action.

Nous ne désespérons pas de faire évoluer le projet.

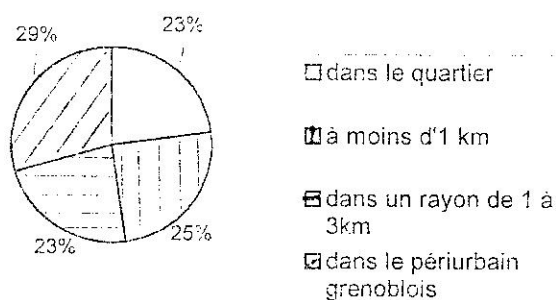
Jean-Pierre Charre

Le sentiment de la population

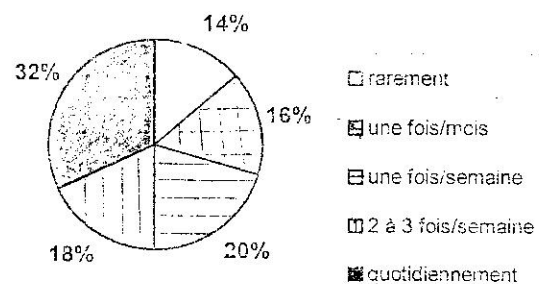
Les usagers du parc Mistral sont sans doute les plus concernés et les moins concertés à propos du projet de stade d'agglomération implanté sur le site de l'actuel stade municipal. Bien que ces personnes ne soient pas directement impliquées dans le projet, dans le sens où elles n'agissent pas à proprement parler (à moins d'appartenir à une union de quartier riveraine ou une association), il nous a paru pertinent d'aller à la rencontre des utilisateurs du parc, afin de connaître leur point de vue. Nous avons donc interrogé une cinquantaine de personnes, en essayant d'avoir un échantillon représentatif de la population.

La première tâche consiste à caractériser les usagers du parc Mistral.

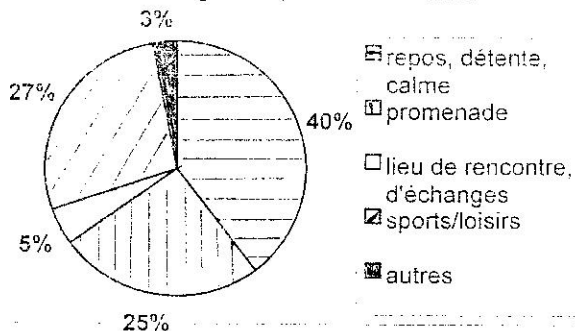
Lieu d'habitation



Fréquence d'usage du parc



Les usages du parc Paul Mistral



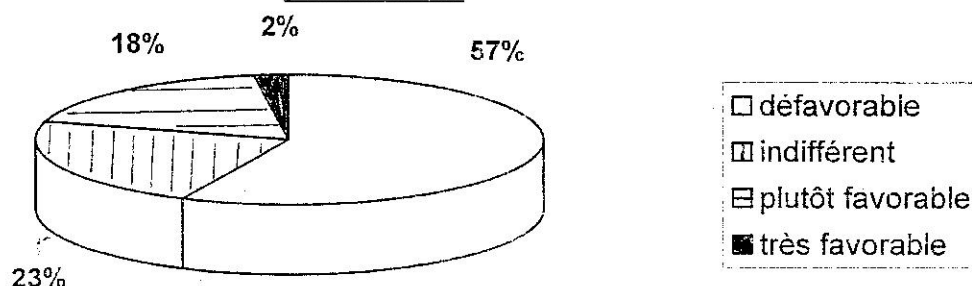
| Classe d'âge | Part en % |
|----------------|-----------|
| 15-25 ans | 34 |
| 25-40 ans | 39 |
| 40-60 ans | 20 |
| Plus de 60 ans | 7 |

Ce sont des personnes jeunes, des adolescents ou des adultes actifs depuis peu (soit au total près de 75 %), qui utilisent le parc Mistral. C'est en effet l'un des rares grands espaces verts proches du cœur de Grenoble. Son aire d'attraction est vaste et bien répartie, puisqu'il est utilisé aussi bien par des personnes demeurant à proximité (50 % habitent dans le quartier ou à moins d'1 km), que par personnes issues du périurbain grenoblois (50 % habitent à plus de 3 km). Beaucoup de citoyens l'apprécient car il permet de multiples usages, dont les principaux sont le repos (40 %), la promenade (25 %) ou encore le sport (27 %). Ces activités correspondent probablement au stéréotype de la vie citadine, à savoir une volonté d'évacuer le stress, d'entretenir son corps, ...

Les usagers du parc étant identifiés, voyons leur avis sur la décision d'implanter le stade d'agglomération.

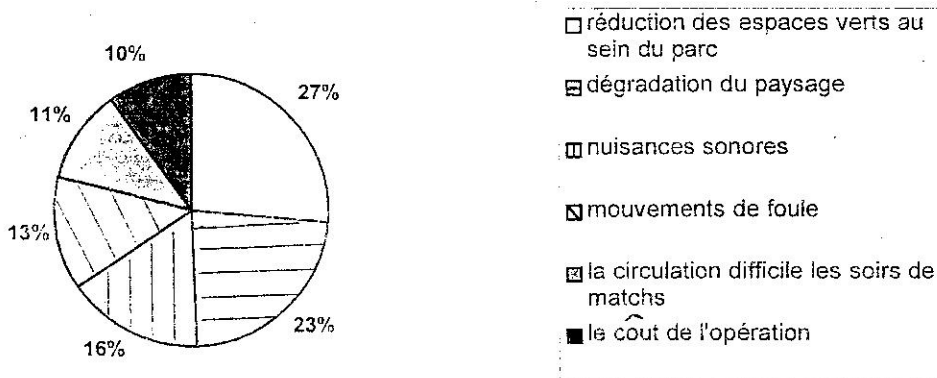
Notre hypothèse de départ était que les bénéficiaires du parc protesteraient massivement contre l'idée de l'installation d'un tel équipement sportif.

Avis des usagers sur le projet grand stade d'agglo dans le parc Mistral



Les résultats confirment assez bien notre hypothèse : 57 % des usagers sont défavorables au projet et 23 % seulement le soutiennent. On peut se demander si les élus ont pris la peine de solliciter la population et de l'informer (près de 15 % des personnes interrogées ignoraient l'existence du projet. Mais, à la question sur le besoin de construire un stade de 30 000 places dans l'agglomération grenobloise, la tendance s'inverse. En effet, si beaucoup ne souhaitent pas voir l'image de leur parc entachée d'un stade, aussi harmonieux qu'il puisse être, plus de la moitié (53 %) des utilisateurs estime nécessaire un nouveau stade, alors que seulement 27 % le rejettent. Nous leur avons donc demandé ce qu'ils redoutaient si le stade se construisait dans le parc. Les arguments avancés sont extrêmement diversifiés.

Les causes du refus de ce nouveau stade dans le parc Mistral



Toutefois, on note une attention particulière à l'atteinte environnementale, écologique, que pourrait subir cet espace vert en cas de réalisation du projet. 50 % des usagers craignent une réduction des espaces verts au sein du parc ou une dégradation de ce paysage. Les autres causes de refus du choix de ce site pour le grand stade obtiennent des résultats similaires. Elles sont davantage liées à la construction d'un tel équipement en centre-ville, comme les nuisances sonores, les problèmes de congestion automobile, de sécurité (mouvements de foule), ou au coût d'une telle infrastructure, qui se répercutera forcément sur les contribuables.