

Les dix-huit projets présentés pour le concours du Stade de France appartiennent à deux grandes familles de réponses : *“d’une part, le stade monument, implanté au milieu d’un espace vide important (parc ou parvis) créant l’interface entre l’équipement et la ville ; d’autre part, le stade situé au coeur d’un tissu urbain serré directement au contact du quartier.”* (Note 47)

Le 27 juillet 94, le jury du concours retient le projet de Nouvel-HOK Sport/Dragages-Travaux Publics (deuxième famille). Le 5 octobre 94, Mr Balladur choisit le projet de Macary-Zubléna-Régembal-Constantini/Bouygues-Dumez-SGE (première famille).

“Le choix Macary-Zubléna/Constantini-Régembal, tel que l’affirment les architectes est celui d’une “image du sport qui renoue avec les valeurs de l’olympisme”. Mis en scène par un parvis planté d’arbres qui le distancie du tissu urbain environnant, le monument, et là est le pari, crée une place génératrice pour l’ensemble du quartier.” (Note 47)

Le 6 septembre 1995, la première “pierre” du Grand Stade est posée par Mr Juppé.

En parallèle s’engagent les travaux que la municipalité avait exigés en contrepartie de l’implantation du stade dans la Plaine : couverture d’une partie de l’Autoroute A1 intégrant divers équipements ; ouverture de la ligne de tramway entre Bobigny et St-Denis ; construction de la gare RER B “Plaine Voyageurs” (avec la réalisation d’une voie piétonne plantée, la reliant au stade) et de la gare RER D “Stade de France” (avec la réalisation de l’avenue Mitterrand, la reliant à l’avenue Wilson puis au stade) ; prolongement de la ligne de métro 13 vers “St-Denis Université” et restructuration de la station “Porte de Paris” ; création d’une esplanade (en supprimant deux bretelles de l’A1) reliant la station de métro précitée au stade avec une passerelle passant au-dessus de l’écluse du canal ; construction d’une autre passerelle reliant la Place du Cornillon au quartier du Franc-Moisin ; etc...

Le mercredi 28 janvier 1998, le Stade de France est inauguré.



CARTE POSTALE - 1998

“Le Stade de France”

• FIGURE 53 •

“A la tombée du jour, qui sera son heure favorite et bénie, il apparaît soudain brillant et solide. Tous, mêmes ceux qui furent ses plus farouches détracteurs, en conviennent : sa présence ici, au jour dit, épate et rassure dans la nébuleuse complexe des autoroutes, des canaux, des chemins de fer et des couloirs de toutes sortes qui, tout autour, tissent la toile mystérieuse du siècle. [...]. La plus évidente métaphore qui vient devant le stade est d'ailleurs celle de l'engin aérien. Et plus précisément celle de la soucoupe volante telle qu'elle apparaît dans un célèbre film de science-fiction - Le jour où la Terre s'arrêtera - qui, à l'atterrissage, déploie d'élégantes passerelles. [...]. On peut regretter, en revanche, la brutale passerelle de Rémy Butler qui conduit au métro le plus proche, le traitement du parvis, désert minéral inhospitalier, et l'absence de toute urbanité à proximité du stade. [...]. On s'en consolera grâce aux amples dégagements qui, tout autour, permettent une lecture sans cesse renouvelée de ce moderne Colisée, plus accueillant de 30000 places que son modèle romain.” (Note 48)



PHOTOGRAPHIE de N. TURQUAUD - 1999
“Le Stade de France... autrement”

En parallèle, la réflexion sur le Carrefour de la Porte de Paris est poursuivie. Grâce à la position du stade, il n'est plus possible d'ignorer ce site qui devient une priorité...

Le 1er mars 1996, la commune de Saint-Denis confie à la SEM Plaine-Développement, la mission d'étudier les possibilités de réorganisation de ce “secteur”. Après consultation, différents bureaux d'étude sont désignés : Chemin Faisant (urbanisme), ITG (analyse et expertise de la valorisation économique), ETC (étude de la circulation), et Bet Berim (chiffrage)...

Simultanément, une étude est confiée aux paysagistes C. Mosbach et D. Besson-Girard pour le réaménagement des berges du canal.

Tout au long des études, de nombreuses réunions ont lieu entre les bureaux d'études, les représentants des services de la mairie, de la DDE, d'Hippodamos, de la Sanem, les responsables de quartiers et du Comité de la Porte de Paris. Une première présentation a lieu en janvier 97, mais c'est une étude enrichie qui sera diffusée un an plus tard. En mars 1998 donc, après ces différentes phases de travail, une étude de faisabilité est officiellement proposée.

Des constatations d'ordre général sont exposées : *“L'échangeur autoroutier de la Porte de Paris, à proximité immédiate du centre historique de Saint-Denis, fait partie de ces ouvrages qui, parce qu'ils répondent à une fonction exclusivement routière, annihilent les autres fonctions urbaines du site où ils sont implantés. Leur caractère destructurant n'est plus à démontrer. Supprimer ou, à tout le moins, réduire l'échangeur de la Porte de Paris fait aujourd'hui partie des choses qu'il est possible de proposer sans être soupçonné d'irresponsabilité ; [...]. Une série d'évènements [...] modifie la donne en matière de circulation : une première simplification de l'échangeur routier réalisée par les services de l'Etat afin d'assurer la relation piétonne entre la station de métro située sur le site de la Porte de Paris et le stade de France ; la RATP prévoit à court terme de réduire le nombre de terminus des lignes de bus à la Porte de Paris (leur nombre passerait de 9 à 3) et de conserver 4 lignes passantes ; des aménagements ont été réalisés au titre du programme routier pour relier l'A1 et l'A86 et pour améliorer le fonctionnement de l'échangeur Playel ; l'ouverture prochaine du stade de France ; la couverture de l'autoroute A1 entre la Porte de Paris et la Porte de la Chapelle ; le programme de réaménagement des berges du canal.”* (Note 49)

Trois grands principes sont définis : *“préserver l'espace vide, assurer la co-visibilité des “monuments” ; un plan simple, clair, pour pacifier les conflits ; un sol horizontal, un épannelage régulier.”* (Note 49)

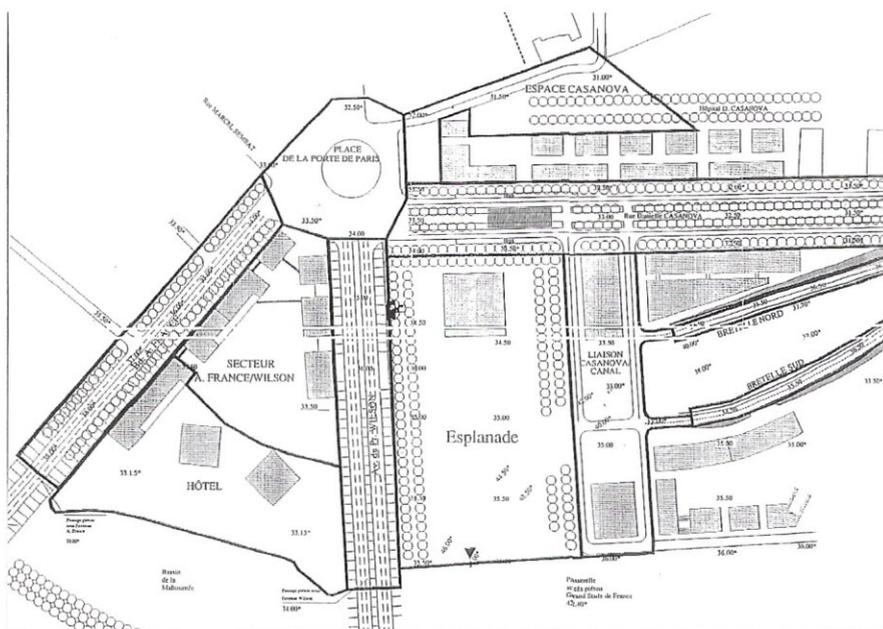
Trois secteurs sont isolés : *“le quadrilatère situé au nord des bretelles transversales, essentiellement occupé par la gare de bus et le parc de stationnement ; l'hexagone situé au sud-est, qui est inoccupé mais survolé par le viaduc de l'A1 ; le triangle devant le bassin du canal [...]”* (Note 49)

Six exigences sur la composition urbaine sont exprimées : *“retrouver la continuité du sol urbain mise à mal par l'échangeur, depuis le front bâti qui limite au Sud le centre-ville jusqu'au bord du canal et du bassin ; ménager les points de vue sur les différents “monuments” qui entourent le site (la basilique, le canal et le bassin, le viaduc autoroutier, le stade de France...) ; réorganiser la trame viaire de façon à réduire au maximum l'emprise affectée à la voirie ; créer un système d'espaces publics différenciés ayant chacun leurs qualités particulières et communiquant aisément entre eux ; redonner au Boulevard Anatole France et à l'Avenue Wilson leur caractère d'axes urbains majeurs ; valoriser l'effet de pont de l'avenue Wilson de manière à marquer l'effet de “porte” entre le Nord et le Sud, entre le centre-ville et la Plaine (et, par là-même préserver la vue sur le canal et le bassin).”* (Note 49)

Quatre exigences en terme de fonctionnement urbain sont mises en avant : *“restituer au site sa fonction de carrefour et d'articulation entre les quartiers de la ville [...] ; réorganiser le système viaire de manière à répondre correctement aux besoins en matière de circulation et à assumer la fonction de carrefour de la Porte de Paris ; améliorer les cheminements ; mettre en relation le Parc de la Légion d'Honneur avec la Porte de Paris [...]”* (Note 49)

A partir de ces éléments deux scénarios et plusieurs variantes sont proposés. L'ensemble de ces propositions tourne autour du problème posé par les deux bretelles d'autoroute : le premier scénario supprime la jonction directe entre l'autoroute A1 et le boulevard Anatole France, le second la conserve.

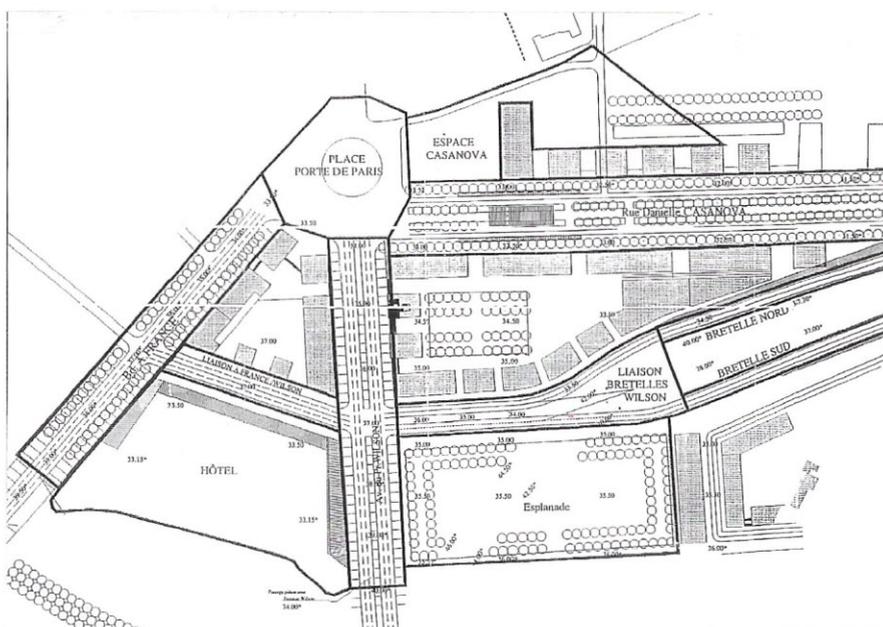
Deux propositions (choisies comme étant les plus réalistes et les plus intéressantes...) issues de ces deux scénarios, sont mises en avant par les concepteurs : le scénario A et le scénario C bis.



CHEMIN FAISANT
SCENARIO A
MARS 1998

Proposition d'aménagement du Carrefour de la Porte de Paris

• FIGURE 54 •



CHEMIN FAISANT
SCENARIO C BIS
MARS 1998

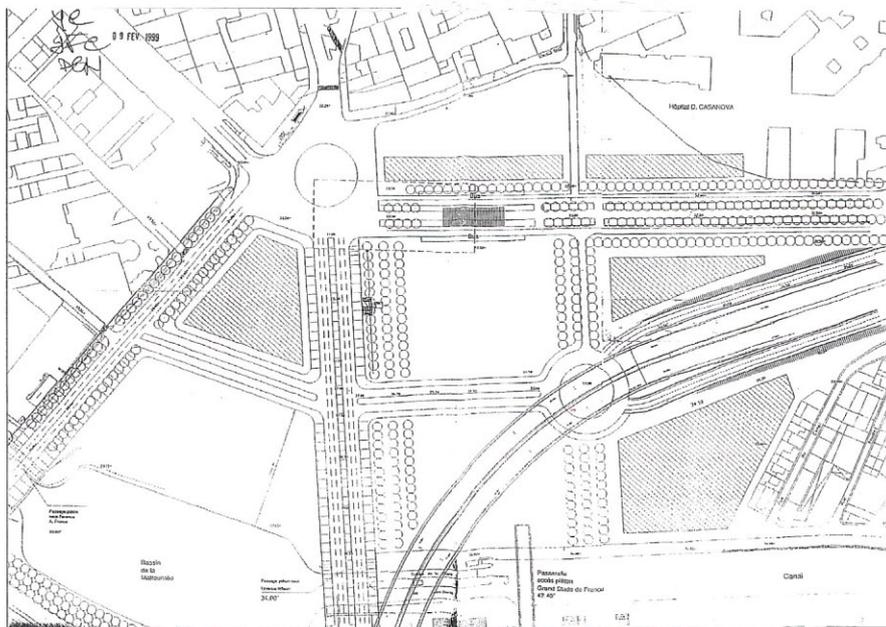
Proposition d'aménagement du Carrefour de la Porte de Paris

• FIGURE 55 •

En terme de programmation, trois voies sont étudiées. (1) Les bureaux : *"Il semble préférable de ne pas envisager la création d'un pôle tertiaire (car concurrentiel avec le quartier Pleyel) mais par contre d'étudier toute éventualité concrète d'implantation d'un ensemble conséquent, type CNAM ou autres."* (2) Les commerces : *"Pour créer un réel pôle commercial sur la Porte de Paris, ayant un impact positif sur le commerce du centre ville, l'étude montre qu'il peut être envisagé deux types de programme : un centre commercial d'environ 25000 m2 comprenant un alimentaire de la même taille que "Carrefour" soit 5000 m2 complété par des moyennes surfaces liées à l'équipement de la maison. Un programme plus modeste d'environ 10 à 12000 m2 GLA. Ce programme pourrait se composer d'un magasin de bricolage d'environ 6000 m2 et de surfaces complémentaires liées à l'équipement de la maison."* (3) Les hôtels : *"L'étude montre qu'il y a une demande pour des hôtels économiques, mais pas pour des 2 ou 3 étoiles, dont le marché semble saturé. C'est pourquoi la proposition d'un Novotel sur le bassin de la Maltournée présente un intérêt certain, surtout en raison des services annexes proposés par ce type d'établissement."* (Note 50)

Consciente des conséquences graves que pourrait avoir une programmation mal étudiée, la municipalité de Saint-Denis reste prudente : *"il n'y a pas, à ce jour, de programme arrêté, précis, pour la Porte de Paris. Il n'y a que des opportunités, qui ne constituent pas un programme. Or, il ne faudrait pas que le programme de la Porte de Paris ne soit qu'une retombée du stade. Trop banal, ce programme retirerait à la Porte de Paris toute chance d'exister."* (Note 51)

En février 1999, une nouvelle proposition, synthétisant les remarques faites sur l'étude de faisabilité de 1998, est diffusée...



CHEMIN FAISANT
 FEVRIER 1999
 Dernière Proposition d'aménagement
 du Carrefour de la Porte de Paris
 • FIGURE 56 •

En parallèle, les études menées par l'équipe de paysagistes C. Mosbach et D. Besson-Girard sur le réaménagement des berges du canal Saint-Denis, se poursuivent...

Les principes généraux sont de : réaménager la promenade sur le chemin de halage, en jouant sur le contraste visuel et "tactile" des matériaux, pour séparer le passage des vélos (lisse, sur 2,80 m de largeur) et le passage des piétons (rugueux, sur 4 m de largeur) ; le long de cette promenade, se déroule une banquette végétale de 40 à 50 cm de hauteur, traitée avec des petits arbustes à feuilles persistantes, et parsemée de fleurs "simples" ; au hasard de cette banquette, rythmant le parcours, se développent des bouquets de grands arbres ; des "petits salons" de repos, contemplation, discussion, y sont également installés, sorte d'ilôts protégés au milieu des plantes, où une certaine intimité peut être trouvée... En terme d'éclairage, les paysagistes prévoient des diodes de balisage le long du chemin de halage, des "bornes" lumineuses de petite hauteur dans la banquette végétale et un éclairage plus soutenu, orienté sur les bouquets d'arbres.

Mais pour le moment, seule la rive droite, côté quartier de Bel Air est programmée. Et il n'est pas encore prévu de traiter l'écluse devant le stade... Le projet actuellement en cours, s'arrête donc en fait, juste avant de pénétrer sur le site du Carrefour de la Porte de Paris...



MOSBACH & BESSON-GIRARD

1998

Proposition d'aménagement
des berges du canal.

Perspective montrant l'arrivée sur le site
du Carrefour de la Porte de Paris

• FIGURE 57 •