

PRÉFET DE LA RÉGION  
NORD - PAS-DE-CALAIS

## DOSSIER DE PRÉSENTATION

### ACHÈVEMENT DES TRAVAUX DE L'ÉCHANGEUR « ACCES SUD » DU FUTUR GRAND STADE DE LILLE



Dossier de présentation disponible sur :

<http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/?Echangeur-Grand-Stade-de-Lille>

Christine Diéval,  
Responsable du service communication  
Michel Leblanc  
Responsable service Déplacement  
Intermodalité Infrastructures

03 20 13 48 76  
06 76 80 08 56

03 20 40 55 96

[christine.dieval@developpement-durable.gouv.fr](mailto:christine.dieval@developpement-durable.gouv.fr)

[michel.leblanc@developpement-durable.gouv.fr](mailto:michel.leblanc@developpement-durable.gouv.fr)

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement

44, rue de tournai – 59019 Lille cedex

Tél : 03 20 13 48 48 – Télécopie : 03 20 13 48 78 – [www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr](http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr)

## **SOMMAIRE**

### **1. Fiches annexes**

Description de l'échangeur

Les ouvrages de l'échangeur

les mesures en faveur de l'environnement

L'action de l'Etat

Dates

Chiffres clés

### **2. Photographies des travaux mises à disposition sur l'espace presse :**

<http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/?Echangeur-Grand-Stade-de-Lille>



PRÉFET DE LA RÉGION  
NORD - PAS-DE-CALAIS

Lille, le 8 août 2012

## ACHÈVEMENT DES TRAVAUX DE L'ÉCHANGEUR « ACCES SUD » DU FUTUR GRAND STADE DE LILLE



Lancé en novembre 2010, les travaux de construction de l'échangeur d'accès Sud au futur Grand Stade de Lille ont progressé rapidement en vue d'une mise en service concomitante avec celle de ce grand équipement sportif.

Sa construction, initialement estimée à 47 Millions d'euros, coûtera finalement 34,2 millions d'euros grâce à la technicité mise en œuvre par l'Etat et à une conjoncture économique favorable. Elle est financée pour 25,6 millions d'euros par l'Etat et pour 8,6 millions d'euros par LMCU. Elle intègre, en complément de l'ouvrage, une signalisation en couleur des parkings et évolutive en fonction des événements au Stade.

L'échangeur et les aménagements font partie intégrante d'un programme d'amélioration des conditions de circulation autour du futur équipement. Ils permettront d'assurer dans les meilleures conditions la desserte du stade et d'améliorer l'accès au site de synergie park et à la cité scientifique.

Le chantier a été également l'occasion pour l'État de mettre en œuvre les objectifs du Grenelle de l'environnement en rendant conforme aux dernières normes l'assainissement de la RN227 dans ce secteur et par l'emploi sur le chantier de personnels en insertion.

Les travaux ont été conduits avec la préoccupation de limiter au maximum la gêne à l'usager. Les fermetures de voies indispensables ont été réalisées exclusivement de nuit et le week-end, et n'ont provoqué aucun accident.

Le programme de l'opération de l'échangeur comporte :

- un viaduc franchissant la RN227 et diverses bretelles
- un ouvrage d'art de franchissement de l'A22
- le doublement de l'ouvrage d'art supportant la RD146 au dessus de la RN227
- 2 murs de soutènement le long de synergie park
- 2 parois clouées pour permettre la création de l'accès direct au stade
- l'implantation d'une signalisation directionnelle dynamique en couleur



## DESCRIPTION DE L'ÉCHANGEUR

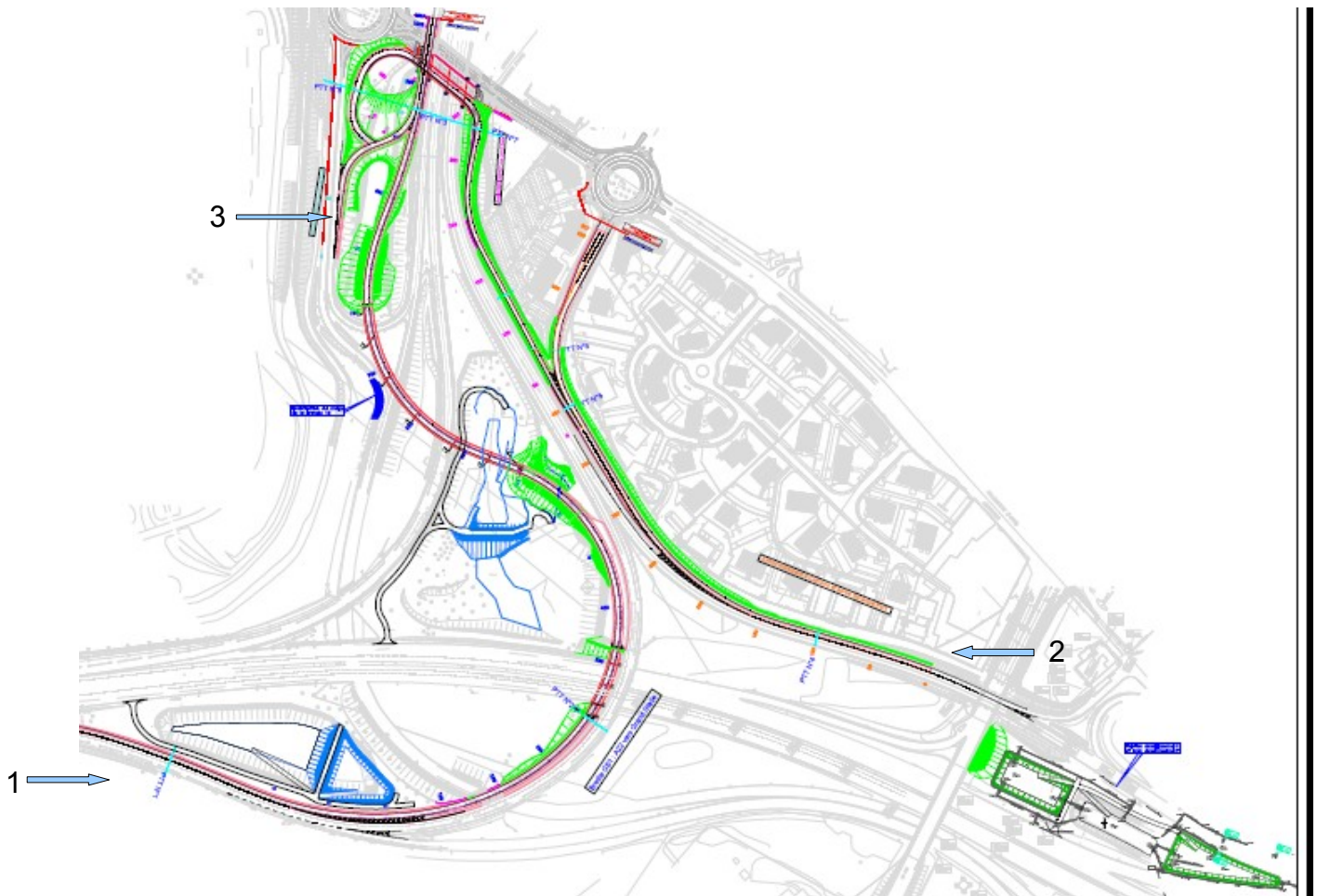


Toutes les nouvelles bretelles d'accès au Grand Stade depuis le réseau autoroutier, mènent à une contre-allée qui longe la N227 (boulevard du Breucq) du sud vers le nord et qui dessert les parkings du site du Grand Stade.

**1) L'accès en provenance de l'autoroute A1** : Cet accès se fait depuis la bretelle existante entre l'autoroute A22 (tronçon à 4 voies entre A1 et A23/A27) et la N227. La particularité de la nouvelle bretelle est qu'elle constitue une sortie à gauche vers le Grand Stade. Pour l'accès au Grand Stade, cette nouvelle bretelle emprunte deux ouvrages d'art : un premier pont qui franchit la liaison A1 vers A23/A27 ; un viaduc qui franchit les liaisons entre N227 et les autoroutes A1, A23 et A27. Elle débouche ensuite sur la contre-allée.

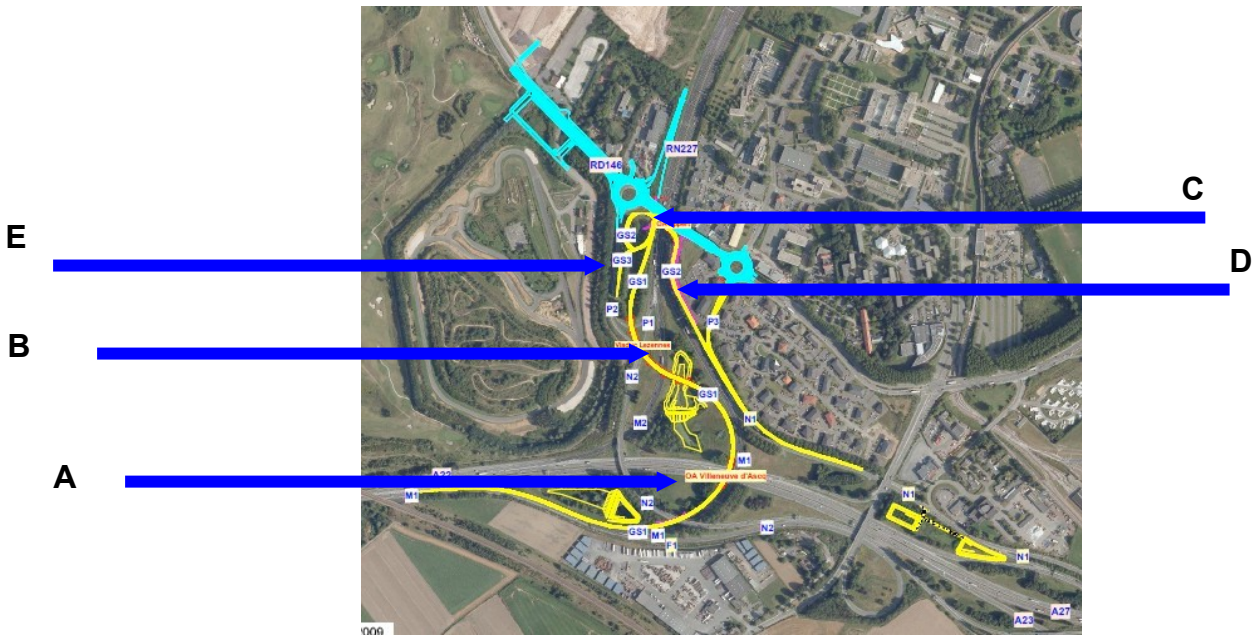
**2) L'accès en provenance des autoroutes A23 et A27** : L'accès se fait depuis la bretelle existante entre ces autoroutes et la N227. Il utilise une sortie déjà existante qui permet d'accéder à la zone d'activité située au sud de la Cité scientifique. Pour l'accès au Grand Stade, cette nouvelle bretelle emprunte ensuite un pont qui franchit la N227 puis débouche sur la contre-allée.

**3) L'accès en provenance de la N227, en venant du nord de l'agglomération** : Une nouvelle sortie est créée depuis la bretelle existante d'accès au sud de la Cité scientifique. Elle débouche directement sur la contre-allée.





# LES OUVRAGES DE L'ECHANGEUR



**A – L'ouvrage d'art de franchissement de l'A22**



**B – le viaduc**



**C - L'ouvrage d'art « APPERT » : doublement de l'ouvrage supportant la RD146 au dessus de la RN227**



**D - 2 murs de soutènement le long de synergy park**



**E- 2 parois clouées pour permettre la création de l'accès direct Grand Stade**



## Exemple de panneau à prismes.

Cette innovation technique permettra une signalisation dynamique adaptée aux événements



## LES MESURES EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT



Avec cette opération d'aménagement des nouveaux accès, il est apparu nécessaire d'améliorer le traitement des eaux pluviales recueillies dans l'échangeur avant leur rejet dans le milieu naturel. En effet, le projet se situe dans une zone de vulnérabilité forte vis à vis de la protection de la ressource en eau.

Deux bassins existaient pour la collecte des eaux mais ils n'avaient qu'une fonction de régulation avant infiltration des eaux dans le sous-sol.

Dans le cadre des nouveaux aménagements, les deux bassins existants sont requalifiés, par la création de nouveaux bassins étanches en amont pour le traitement des eaux avant rejet dans le milieu naturel. Un troisième bassin de collecte et de traitement est créé pour améliorer le fonctionnement des écoulements dans l'échangeur et éviter des zones d'accumulation d'eau qui avaient pu être constatées depuis la création de l'échangeur.





## L'ACTION DE L'ÉTAT



L'État intervient aux différentes phases d'avancement du Grand Stade et de ses projets connexes (parkings, différents accès...).

### **Les travaux de l'échangeur d'accès Sud :**

- La Direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement (DREAL) est maître d'ouvrage de l'opération, elle en définit le programme et est garante du respect du coût et des délais.
- La Direction interdépartementale des routes Nord (DIR Nord) est maître d'œuvre de l'opération, elle est chargée de la conception technique des ouvrages et des relations avec l'entreprise.
- La DIR est également exploitant du réseau routier national. À ce titre, elle veille à ce que les restrictions de circulation soient les moins pénalisantes possible pour les automobilistes du secteur. A la mise en service de l'échangeur elle gèrera la signalisation dynamique permettant d'indiquer les accès aux différents parkings

### **Pour le Grand Stade, la DREAL est intervenue également sur :**

- Les demandes d'autorisation de transports exceptionnels, qui ont permis l'acheminement des gros matériaux (poutres...) et matériels (grues...) sur les différents chantiers du site « Grand Stade ».
- Les dossiers enquête publique des différents projets des collectivités (accès réalisés par le conseil général et LMCU par exemple).
- Les demandes d'autorisation pour les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE).



## Chronologie



### **24 septembre 2008**

Confirmation de la création d'un échangeur d'accessibilité sud au stade par le Ministre de l'Ecologie, de l'énergie, du Développement Durable et de la Mer

### **18 novembre 2009**

le projet d'aménagement est déclaré d'intérêt général à l'issue de l'enquête publique prévue au Code de l'Environnement

### **17 août 2010**

notification du contrat confiant la réalisation de l'échangeur d'accessibilité sud au stade au groupement d'entreprises BOUYGUES TP Région France – COLAS- Démarrage des études d'exécution

### **17 novembre 2010**

démarrage effectif des travaux

### **Novembre 2010 à novembre 2011**

terrassements et requalification de l'assainissement existant

### **Décembre 2010 à avril 2011**

raidissement des perrés

### **Mars à octobre 2011**

construction de l'ouvrage « Villeneuve d'Ascq »

### **Janvier 2011 à février 2012**

construction de l'ouvrage « Lezennes »

### **Décembre 2010 à août 2011**

construction de l'ouvrage « Appert »

### **Mai à octobre 2011**

mur de soutènement de la bretelle GS2

### **Janvier à juillet 2012**

chaussées, équipements et premiers aménagements paysagers

**8 août 2012 remise de l'échangeur à LMCU**

### **Novembre 2012 à mars 2013**

aménagements paysagers

## Chiffres clés



Une bretelle principale de 930 m de long desservant le grand stade depuis Lille, comprenant :

- 1 ouvrage courant de 60m (ouvrage d'art « Villeneuve d'Ascq »)
- 1 viaduc au dessus de la RN 227 de 205 m

Une bretelle secondaire de 474 m de long comprenant l'ouvrage d'art « Appert », d'une portée de 60 m

3 nouveaux bassins de traitement des eaux pluviales

55 000 m<sup>3</sup> de matériaux extraits du site, recyclés au sein du chantier dans les remblais ou les structures de chaussées, et permettant de limiter les apports extérieurs.

Pour l'ouvrage Villeneuve d'Ascq : 2 culées et 3 piles, 180 m de pieux de fondation, 85 tonnes d'aciers passifs pour le tablier, 12 tonnes d'armatures de pré-contrainte.

Pour le viaduc au dessus de la RN 227 : 2 culées et 5 piles, charpente métallique d'un poids estimé de 724 tonnes, 262 tonnes d'aciers passifs pour le tablier, mise en place sur les appuis en 3 lançages.

Pour l'ouvrage Appert : 2 culées et 3 piles, 275 tonnes de poutrelles métalliques pour l'ossature du tablier, 220 tonnes d'aciers passifs pour le tablier, 180 m de pieux de fondation

