

Contribution n°1043 (Web)

Par Association Brest à pied et à vélo (BAPAV)

Déposée le 22 avril 2025 à 10h12

Brest à pied et à vélo, membre de la FUB, est une association de promotion de la mobilité active en pays de Brest, et veille notamment au bon usage de l'argent public en matière de mobilité. A ce titre, l'association émet un avis défavorable au projet en nouveau stade, avec les arguments suivants :

- Ce projet nie la catastrophe environnementale qui touchera les joueurs et les supporters, déni illustré par l'absence de réflexion sur le sujet, relevée par la MRAE : « la réflexion relative à la prise en compte des enjeux climatiques et énergétiques et de préservation des ressources naturelles est quasiment absente de l'étude d'impact au-delà de la pose des panneaux photovoltaïques. Les incidences du projet sur ces thématiques ne sont pas quantifiées et l'étude d'impact doit être complétée ». Et plus loin « l'artificialisation d'une telle superficie de sols n'apparaît pas suffisamment justifiée dans le dossier au regard des possibilités de rénovation du stade existant ». Rénovation dont l'étude, financée par de l'agent public, n'a toujours pas été rendue publique malgré un avis rendu par la CADA sur l'absence d'opposition à sa diffusion au public. Dans ce projet, la métropole est-elle au-dessus des lois ?
- Plus précisément sur la mobilité des supporters, qui représente, d'après le mémoire, 82% des émissions de CO2 : « le site du Frouvten offre la capacité [...] à permettre un report modal important pour les supporters habitant Brest, par la présence du tramway. Et plus loin « Enfin, les déplacements des spectateurs étant le levier prioritaire sur lequel agir, l'emplacement de l'ARKEA PARK permet de réduire les émissions (fluidité des parcours) et permet de mobiliser des leviers de réduction plus importants (offre de stationnement disponible permettant d'inciter à plus de covoiturage ; transport en commun lourd et renforcé les jours d'évènements) ». L'argumentation pourrait faire sourire si elle n'était pas aussi absurde : créer des places de stationnement favorise le covoiturage ? Une demi ligne de tram (le trafic arrivant au Frouvten ne représente que la moitié du trafic de la ligne A) serait plus efficace que 5 lignes de bus et une ligne de tram « entière » place de Strasbourg ? Avec une capacité de 300 places dans une rame de la ligne A, à supposer que la rame soit privatisée pour les supporters, et à raison d'une rame toutes les 5 minutes dans le meilleur des cas (du jamais vu sur la ligne A), ça fait au mieux 3600 supporters en une heure, sans aucun trafic vers Gouesnou pendant ce délai. Irréaliste. La conclusion est donc qu'il y aura environ deux fois plus de supporters à venir en voiture qu'aujourd'hui : dans ce futur des porteurs de projet, moins de transports en commun, plus de parkings.
- Sur les aménagements prévus : 110 places vélos vs 1314 voitures et 33 motos. Les places vélo ne sont pas matérialisées sur le plan de masse « stationnement match » ce qui laisse peu de doute sur l'importance qui leur est accordée. Le nombre est également largement sous-dimensionné : dans une zone commerciale où piétons et cyclistes sont aussi bien accueillis que les hérissons sur les autoroutes, il serait appréciable que l'emprise du stade propose un stationnement vélo adapté : 4% de part modale sur 15 000 places, ça fait 600 places pour vélo, qu'on peut réduire à 300 arceaux pour le minimum syndical.
- Sur la localisation : l'argument du manque de stationnement autour de Francis le Blé et des nuisances induites pour les riverains, est à plusieurs reprises mis en avant. L'absence de traitement, aujourd'hui, de ces nuisances, revient aux manquements d'un des porteurs de projet, maire de Brest, quant à son devoir de police les soirs de match, pour lutter contre le stationnement gênant : si les navettes mises en place par le Stade Brestois aujourd'hui sont si peu utilisées, c'est parce qu'il est de notoriété publique qu'on ne craint rien à aller se garer au plus près, sur les trottoirs, places PMR, passages piétons etc. Dire que le Frouvten, du fait de ses nombreux parkings privés (appartenant à

Ikea, Leroy Merlin, etc) est la solution, revient à afficher l'incapacité sur le long terme des porteurs de projet à réduire l'usage de la voiture individuelle dans la population des supporters. Ce qui rejoint le premier point.

- Sur le budget : quasiment la moitié du budget global en argent public, pour servir des intérêts lucratifs privés, et à ce tarif, la métropole ne s'engage sur aucun aménagement (la passerelle a disparu faute de budget) aux abords du futur stade, pour sécuriser les cheminements piétons et cyclistes. Il n'est pas pensable de piétonniser la rue de Quimper, mais il est acceptable de faire traverser le boulevard F. Mitterrand à 15000 piétons sur une route à forte circulation aux horaires de match ?

- Enfin, sur la nature du projet et le discours qui l'accompagne : on ne peut que s'interroger sur la nécessité d'un nouvel équipement à ce tarif et les modalités de son financement. En termes de foncier, la fonction « stade » représente évidemment la majeure partie de l'emprise présentée. En termes économiques en revanche, la billetterie est probablement négligeable par rapport au complexe commercial très lucratif qui accompagne la pelouse : salle de « e-sports » ? Salle de « sport adapté » certes mais privée ? Une « halle gourmande » ? La viabilité économique du projet semble donc reposer sur un centre commercial caché sous les gradins. Est-ce réellement d'utilité publique ? Veut-on réellement nous faire croire que ça contribuera à créer des emplois sans en détruire ailleurs ? Dans quel monde bétonner 18 hectares cultivables peut être décrété d'utilité publique sans considérer l'avis des métropolitains ? Une première enquête publique a eu lieu en 2022, elle a disparu de la plateforme « jeparticipe.brest.fr ». Il est navrant de constater que les avis exprimés dans cette enquête aient été censurés (même pas disponibles en archive, pourquoi ?), retrouvez-les en pièce jointe.

En conclusion, on ne peut que retenir l'anachronisme de ce projet dans un contexte de précarisation de nos conditions de vie : environnement de plus en plus dégradé avec impacts directs sur la santé de la population, finances publiques mises à mal, raréfaction des ressources naturelles, infrastructures insuffisantes pour les piétons, cyclistes et PMR... de fait, nous vendre ce projet comme quelque chose d'écologique, contribuant au rayonnement de la métropole, et qui va miraculeusement résoudre les nuisances accompagnant un événement de 15 000 personnes, est grotesque.

Etre la capitale bretonne du vélo contribue au rayonnement et crée des emplois, sans bétonner : ce qui s'est passé à Amsterdam, ville tout voiture, depuis les années 70, peut tout à fait avoir lieu à Brest, en 3x moins de temps. Stopper l'effritement des services publics, arrêter de fermer les EHPAD publics, mieux financer les crèches publiques, ça contribue au rayonnement et crée des emplois, sans bétonner. Lutter contre l'effondrement de la biodiversité, ça contribue au rayonnement et ça crée des emplois, sans bétonner. Aider à l'installation des jeunes en agriculture biologique pour alimenter la future SPL pour la restauration collective, ça contribue au rayonnement et ça crée des emplois, sans bétonner. Adapter la ville aux canicules en créant des ombrages et en améliorant le couvert végétal et les zones d'eau, ça contribue au rayonnement et ça crée des emplois, sans bétonner. Etc etc. Que de belles alternatives pour mieux dépenser l'argent public en améliorant le quotidien des 200 000 habitants de la métropole !