

Lambézellec, 14 avril 2025

Mesdames et Monsieur de la commission d'enquête publique,

Depuis des années je trouve choquant d'être matraqué par la presse locale avec des images représentant ce projet suggérant un large cadre, presque intact, entouré de nature et de champs agricoles qui, en réalité, n'existent déjà plus - remplacés (ou en travaux de remplacement) par des récentes zones d'habitations (Botspern) et d'usage mixte habitation/entreprises (Keradrien). La page internet "présentation" de cette enquête reprend cette même image trompeuse - tout comme les divers dossiers émis par les porteurs de projet et joints à l'enquête - images répétées "ad nauseam" ... ce qui finit par faire son œuvre en mettant dans la tête de pratiquement tout le monde cette image - et pas celle, plus réaliste, d'un urbanisme avançant inexorablement, parcelle après parcelle, talus après talus, pour finir d'étouffer les dernières zones refuges du vivant avant de les avaler.

Sur la base de ces fausses représentations, les supporters - faisant confiance à ce qui leur est dit et montré - ne comprennent souvent pas l'insistance des personnes soucieuses des questions environnementales en taxant ces derniers de "contre-tout" qui exagéraient - tandis que rien n'est moins sûr !

Dans beaucoup de contributions on lit que ce projet est « absolument nécessaire » pour l'évolution future du club brestois – assez ne sera donc jamais suffisant et je crains fort que cela ne cache une visée pour le "coup d'après" – ou du moins une forte tentation : qui garantit qu'il n'y aura pas une demande de PC modificatif pour augmenter la jauge ou ajouter une annexe ? – Le PLU modifié certes, mais pour combien de temps ?

L'étranglement écologique du tout petit restant "naturel", coincé entre ce projet et la RN265, procède-t-il de la stratégie des petits pas consistant à bousiller, par étapes, un bocage par-ci ou un biotope par-là pour ensuite pouvoir constater qu'il ne reste finalement pas grand chose de remarquable et qui n'a plus de grande valeur (considéré "compensable" pour utiliser ce terme mensonger par définition) ?

A noter que pratiquement tous les contributeurs "pour" disent que 15000 places leur semblent déjà trop peu (s'il ne vont pas jusqu'à réclamer 25000 « sinon rien ») et certains contributeurs demandent carrément de garder une possibilité d'extension !

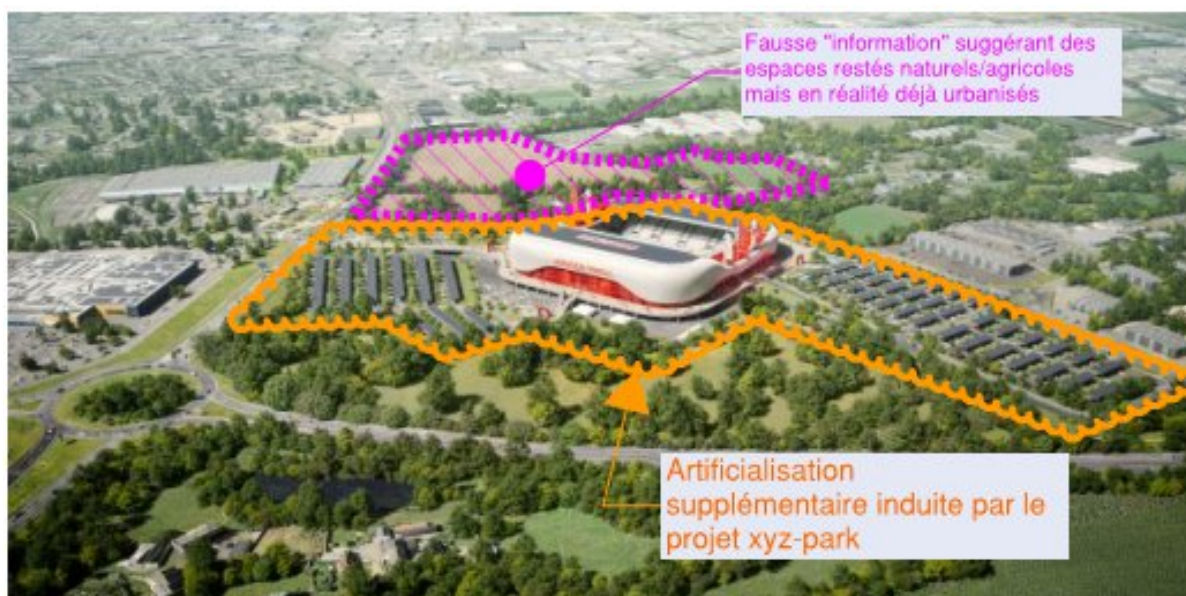


Image de présentation + annotations

Ce discours « d'évolution future des besoins » pointe dans le document « 3-1-B-4-annexes-février-2025 ». En page 475 on lit : « ... **si ce schéma de stationnement impacte trop fortement le réseau viaire des abords du stade, des marges de manœuvre devront être mobilisées pour réaménager les accès au stade** ... » - Ce qui pourrait se traduire un jour peut-être pas si lointain par « ... le chaos des embouteillages et des incivilités sur les parkings et abords de la zone commerciale, sur le

boulevard de Coataudon et les quartiers attenants est tel que la situation 'ne nous laisse pas le choix' – et qu'il faudra ouvrir une (ou deux) bretelle(s) de sortie de la RN265 sur le tronçon entre rond-points Kervao et Quelarnou pour accéder aux parkings du stade à travers la zone restée 'naturelle' ... »

Sur la même page il est en effet aussi question de « ... stationnement déporté ... » dont les capacités sont déjà identifiées avec 500 places chez Arkéa au Relecq-Kerhuon et pour plus de 800 à l'aéroport, soit environ 1300 au total.

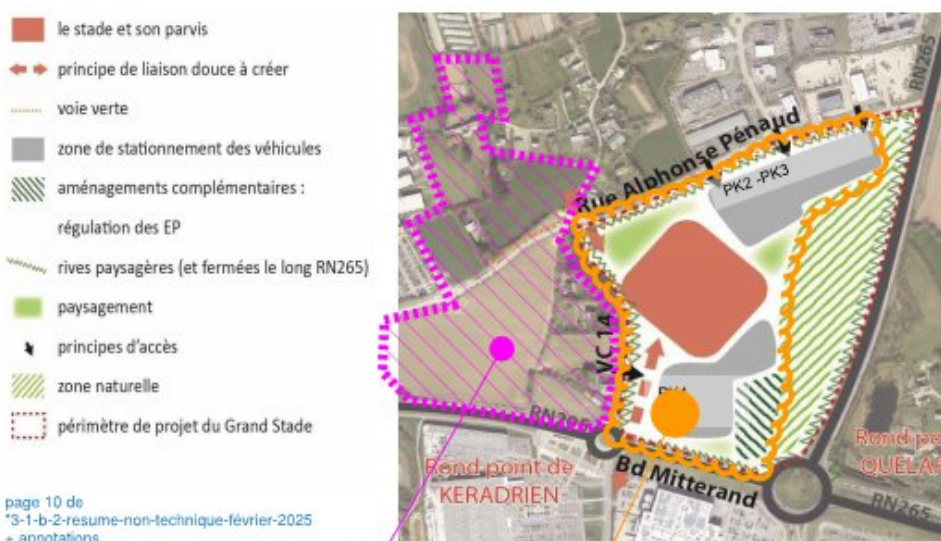
Avec un coefficient d'occupation de 2.5 pers./voiture, cela représenterait potentiellement environ 3000 visiteurs en plus, soit une « jauge » de 18000 places ... comme le demandent déjà la plupart des contributeurs en faveur de ce projet. Un hasard ?

Le PLU modifié pourra l'être encore - il faudra donc au moins protéger définitivement ce qui reste – au moins par une « Obligation Réelle Environnementale » (ORE), seule protection à long terme (99 ans) contre des visées d'accaparement ultérieures.

Là où les porteurs de projet et Brest Métropole "vendent" aux supporters des rêves de grandeur et de succès toujours plus grands dans une 'cathédrale' commerciale d'industrie du divertissement et de la consommation sans âme, une image trompeuse leur suggère - ainsi qu'à la majorité silencieuse des (211000 – x) personnes habitant la métropole pas spécialement intéressées par cette activité, mises en erreur par cet image trompeuse - un résultat final soi-disant "respectueux de l'environnement" et de "qualité d'insertion paysagère" - les vues aériennes annotées démontrent l'effet réel d'urbanisation cumulée qui relativise clairement ces prétentions !



Même vue mais angle élargi + annotations



page 10 de
"3-1-b-2-resume-non-technique-février-2025
+ annotations

Fausse "information" suggérant des espaces restés naturels/agricoles mais en réalité déjà urbanisés

Artificialisation supplémentaire induite par le projet xyz-park

Pire, l'image affichée par SB29 sur des demi-pages couleur de la presse locale ainsi que sur des panneaux d'affichages de publicité pour appeler à la participation à cette enquête sont carrément fausses et peuvent être, sans exagération être considérées comme publicité mensongère :



Dans la réalité, là où l'image montre des champs et du bocage en avant-plan, se trouvent déjà aujourd'hui des maisons d'habitation - et non pas des champs cultivés !

Du côté Keradrien, d'autres vont suivre.

C'est malhonnête de faire croire à une telle image apaisante et qui falsifie la réalité !

Les habitations dont les premières se trouvent donc à peine à 100m du bâtiment et à 10m des flux de voitures et de supporters, subiront de plein fouet l'impact visuel, lumineux et acoustique et autres nuisances – naïf qui croira à une « insertion paysagère de qualité ».

Ce ne sont que des slogans promotionnels jetés sans rougir à la figure des riverains historiques comme de ceux qui croyaient investir dans un bien « en bordure de ville » proche de verdure et qui se trouvent estomaqués à en pleurer.

Flore et faune de la zone de projet, jusque là 100% productifs de bien-être et de bien commun métropolitain seront écrasées, chassées de LEUR territoire vital.

Je crains - également en raison des risques encourus pour l'eau du Costour et son indispensable apport en eau potable de toute la métropole - pour notre plus grand malheur.

Ainsi, ces images officielles, faussement plausibles, orientent l'opinion publique et je pense qu'il est légitime et nécessaire de dénoncer leur rôle manipulateur.

Concernant le constat de vétusté de Francis Le Blé, à peu près tout le monde devrait être d'accord ... sauf pour les solutions éventuelles.

Mais là – pas d'images attirantes ni même d'études préliminaires portées à la connaissance du public et encore moins de débat public possible car obstrué par l'action conjointe des parties prenantes ayant droit au chapitre, directement ou indirectement, au Bureau de Métropole.

Aussi vrai que le constat de vétusté du stade actuel, il est vrai que depuis juin 2023, une étude de faisabilité de rénovation existe, concluante, réalisée par des spécialistes de ce type d'équipements et genre d'opérations.

Cette étude de faisabilité technique ne portait et ne pouvait porter que sur les aspects concernant le bâti dans son foncier actuel – non pas sur des options structurantes de l'ensemble Est de la Métropole.

Son existence a finalement été « concédée » à travers les références faites dans la réponse à MRAe. Elle propose deux scénarii techniquement faisables ce qui, logiquement, aurait pu conduire à une étude d'urbanistes-architectes et d'équipes pluridisciplinaires pour révéler des opportunités dans une vision plus large sur l'ensemble du haut-Jaurès, Petit Paris et St. Marc (quartiers en besoin de rénovations urbaines) et dégager des opportunités au bénéfice de Francis Le Blé.

Mais là, il n'y a pas eu de compétition – en d'autres circonstances si chère aux business-sportifs et fans – entre plusieurs grandes options, opposant le site actuel au site de Maner C'hoz/Froutven – voire d'autres sites moins critiques. Pour 30M€ de subventions publiques, « Que le meilleur gagne » aurait été une bonne devise ...

Par conséquent, il n'y a pas eu de recherche d'une rénovation urbaine réellement tournée vers l'avenir, sans effacer l'histoire, en la valorisant intelligemment – dans l'idée de ce qui avait été fait pour les « Capucins » et comme cela semble être en bonne voie pour « Pontaniou » : exemples d'espaces voués d'abord à la démolition mais sauvés pour devenir des points forts, durablement ancrés dans la vie des gens de l'ensemble du territoire – une identité.

Francis Le Blé aussi, témoin d'une époque et d'un esprit pourrait être révélé-revu-complété par des architectes-urbanistes inspirés pour devenir un stade « lieu culte » réellement unique et digne des autres emblèmes de la région.

Il y aurait peut-être des places en moins – qu'importe ou tant mieux : sous réserve de créer un symbole fort et une vraie identité, pour les VIP, la valeur d'y être vu augmente – et le plaisir de n'importe qui d'y aller également. Les VIP voudraient « en être » même en payant plus cher.

Pas non plus besoin d'augmenter leur quota de places – bien au contraire. N'est-ce pas la rareté qui fait la valeur ?

Un « Francis Le Blé II » pourrait devenir un endroit dont les Nord-Finistériens de toute « confession » seraient fiers en le faisant vivre au sein d'une zone déjà urbanisée mais redessinée, aérée et végétalisée – à la hauteur des ambitions d'une Métropole qui, semble-t-il, se voit « résiliente et tournée vers l'avenir » (Projet stratégique urbain 2040).

Le site historique aura l'immense atout d'être déjà desservi par de multiples transports en commun (TEC) existants et par de nombreux accès en mobilité active ou à pied, donc facilement et rapidement accessible de toutes les directions par un grand nombre d'usagers simultanément - contrairement au projet à Guipavas en bout de ligne de tram, sans beaucoup d'autres TEC ... et qui serait, par conséquent, encore plus axé sur l'usage de la voiture. Le prétexte est que « la part majoritaire des supporters du SB 29 habitent hors de la ville de Brest et » n'auraient « pas le choix que de venir au stade en véhicules motorisés individuels » (Mémoire réponse 3-1-B-1 p.49) - Ce qui est aussi faux que l'image fausse critiquée plus haut – car correspondant à un schéma aujourd'hui obsolète du « tout voiture » et en gravant ce paradigme du siècle dernier à nouveau dans notre programme collectif en nous faisant prendre, pour plusieurs décennies, la mauvaise direction face aux défis qui se dressent devant nous.

Le Mémoire 3-1-B-1 réponse à MRAe, dans son chapitre 2.3 « Comparaison des incidences climatiques de la rénovation et du nouveau stade », indique que « l'essentiel des émissions dues à l'exploitation le sont du fait des déplacements (67%) » – nous sommes d'accord !

Mais, alors qu'il est vrai qu'un trajet allant du siège de l'entreprise « Le Saint » au Froutven divise par deux la distance la séparant du site historique à St. Marc – ce qui est très bien pour Messieurs les porteurs de projet ainsi que pour leurs invités de marque. Dire la même chose des distances parcourues par la « part majoritaire des supporters » revient à faire mentir la géographie et les mathématiques !

Les émissions nocives ne disparaîtront pas comme les pavillons disparus de la présentation trompeuse car en plus des distances pratiquement identiques pour les supporters, le blocage de l'axe principal Est-Ouest passant par le boulevard François Mitterrand créera des embouteillages, perturbations et pollutions nouvelles, sources de nuisances supplémentaires incomparables à la neutralisation de la rue de Quimper.

Juste pour donner une image (fidèle celle-ci) de la logique objective et implacable régissant le projet à Guipavas : le « Mémoire réponse 3-1-B-1 p.49 » dit que ce projet aurait « la capacité à limiter les congestions routières au regard des infrastructures existantes et du caractère d'entrée de ville » ... Ce qui semble être envisagé par la déviation de cet axe à travers les parkings des grandes surfaces du Froustven et la piétonisation dudit boulevard avant, pendant et après les matches et autres gros événements ! Doit-on prendre cela réellement au sérieux ?

Il y a là comme une tromperie sur la marchandise, une tentative d'enfumage des consciences, plusieurs erreurs logiques du même acabit, une tendance à la disparition des facteurs gênants et un retournement de vérité.

Avec 2.5 personnes par véhicule se rendant aux matches et autres « animations 7 jours sur 7 », que ce soit à Francis Le Blé ou à Maner C'hoz/Froustven ce sera la même pollution induite si nous ne prenons pas pour nécessité absolue dès maintenant, pour limiter les dégâts et pour un avenir plus serein, de reporter les transports en urgence et au maximum vers les mobilités actives et les transports en commun (TC).

Lesquels sont mis à contribution en argumentation détournée de la réalité : « Mémoire réponse 3-1-B-1 p.49 » : « un report modal (sic) important pour les supporters habitant Brest, par la présence du tramway » fait croire à un avantage qu'aurait le projet à Guipavas contrairement au site historique - qui est en réalité beaucoup mieux desservi :

Primo, la citation ci-dessus fait croire à une exclusivité de desserte en tramway – assertion que l'on peut qualifier de manipulation par omission, même exprimée dans des termes technocratiques. Francis Le Blé est bel et bien desservi – même mieux que le terminus « projet ».

Deuzio, la proximité immédiate du stade historique avec l'arrêt « place de Strasbourg » permet avec deux lignes dans les deux sens une desserte quatre fois supérieure par rapport au projet à Guipavas où il n'y a qu'une seule ligne et un seul sens.

Tertio, cette desserte quatre fois supérieure en rames par unité de temps, de par la position de la station « Place de Strasbourg » en section centrale des lignes et opérant sur plusieurs vecteurs globalement en sens opposés, permet une vitesse de concentration et de diffusion théoriquement quatre fois supérieure à celle du projet à Guipavas.

Quarto, en plus du tram, la place de Strasbourg et le stade historique sont desservis par plusieurs lignes de bus – contrairement au projet à Guipavas.

Quinto, la possibilité de mobilités actives à 360° s'ajoutant au schéma TC

Sexto, les supporters venant de L'Ouest et devant se rendre au terminus du tram au Froustven choisiront à coup sûr la liaison Ouest-Est-Ouest en voiture individuelle pour s'y rendre, plutôt que de prendre un TEC. Pas seulement ce trajet serait plus long mais ils encombreront davantage la déjà « zone de mort » du boulevard de l'Europe à travers Lambézellec.

L'absence de ces comparaisons dans le dossier officiel, pourtant exigé dans l'avis de la MRAe, est regrettable car d'emblée, le challenge n'a pas été relevé.

Mais, il n'y a jamais eu de concours d'architectes-urbanistes et donc, nous contribuables et population consultée ici, ainsi que les élu.e.s, nous n'avons jamais pu nous projeter dans autre chose que ce qui nous est présenté ici. C'est un autre point très regrettable.

D'autant plus regrettable que 30 M€ de subventions directes sont apportés pour aider ces « porteurs de projet » et autres investisseurs privés qui, ensemble, mettent entre 15.5 et 18M€ selon ce que l'on compte. Mais ils prétendent sans sourciller d'en être pour environ 75% (se gardant de préciser qu'ils parlent de 75% de la société de projet mais pas des sommes globalement mobilisées et dont Brest-Métropole, en plus des subventions données, garantit un prêt de 39M€ à hauteur de 50%, soit un risque de devoir assumer 19.5 M€ de plus en cas de pépin dans « l'évolution future » du club).

On devrait, avec 15.5 M€ pour les frères Le Saint et 106.5M€ d'investissements pour le seul stade, plutôt parler d'environ 15% d'apport privé – et, concernant l'apport en argent public, de plus du double du privé voire de 38%, en comptant les infrastructures de la zone qui portent la somme globale mobilisée à 123 M€ (sans passerelle !).

Il semblerait, qu'en cas de dérapage des coûts, les deux investisseurs principaux donneraient jusqu'à 10 M€ en plus mais on ne sait pas si ce serait l'ensemble des dix premiers millions de dépassement ou si ce serait au prorata des engagements initiaux (en quel cas, un dépassement de 10 M€ par exemple, ne serait réglé par les investisseurs porteurs de projet qu'à hauteur de $14.5\% \times 10\text{M€} = 1.45\text{M€}$). Autrement dit, si le coût devait s'envoler de 20, voire 40 ou 50 M€, nous ne savons pas à quel degré nous allons devoir contribuer *in fine*.

Édifiant aussi de voir que les chiffres clefs du projet dans le dossier se résument à 5 (cinq) lignes - ou 6 (six) lignes si on compte le « total » de 106.5 M€ ... (page 8 du document « 3-1-B-1-mémoire-réponse » dans le sous-dossier « MRAe ») ... somme qui ne prend pas en compte le total global de 123 M€ incluant les investissements en infrastructures « Voiries-Réseaux-Divers », entièrement à la charge de Brest Métropole.

De concours d'architecture pour le stade à proprement parler, il n'y jamais eu non plus - et pour cause : l'architecte est simplement resté celui choisi par les frères Le Saint du temps où le projet était encore entièrement privé.

C'est donc « un » architecte quelconque et non pas celui qui aurait remporté une compétition à chances égales – ce n'est pas très « sport » ...

En analogie avec une célèbre règle issue du sport préféré de ces Messieurs, on dirait qu'il y a comme un « hors jeu » en ce qui concerne ce non-choix imposé.

Même si, par le truchement d'une « société de projet » à majorité privée, le montage était légal, je trouve ce procédé très contestable, au moins moralement, au vu du poids des subventions données, « sous la contrainte » – soit la menace d'abandon du club brestois par les frères Le Saint en 2023. Par le passé, il y a eu des lois concernant les « PPP » (Partenariat Public-Privé), amendées plusieurs fois par le Conseil d'État pour empêcher, pour le futur, des affaires néfastes car déséquilibrées à l'avantage du privé (avec pour résultat des profits pour le privé mais risques et pertes pour le public). Ici, la nature prédatrice et aliénante du business-sport revient au galop ...

Un habitant opposé à ce projet