

# 2a – Conclusions et avis

---

## Permis de construire un stade de football, dénommé ARKEA PARK



**Enquête publique unique 250012/35**

28 avril-13 mai 2025

---

**Commission d'enquête :**

Présidente : Sylvie COULOIGNER

Membres : Jean Luc PIROT

Elyane TORRENT

AVERTISSEMENT : Le rapport produit par la commission d'enquête à l'issue de l'enquête publique est constitué de quatre éléments indissociables :

- 1.- Le rapport d'enquête
- 2.- **Les conclusions et avis de la commission d'enquête**
- 3.- Les annexes
- 4.- Un glossaire

# Sommaire

<i>I OBJET ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE</i>	3
<b>I.1 - Objet de l'enquête publique unique</b> .....	3
<b>I.2 - Déroulement de l'enquête publique</b> .....	4
 <i>II BILAN COMPTABLE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE</i>	 5
<b>II.1 - Permanences de la commission d'enquête</b> .....	5
<b>II.2 - Les contributions du public</b> .....	5
 <i>III ANALYSE THÉMATIQUE ET APPRÉCIATIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE</i>	 6
<b>III.1 - LES OBSERVATIONS DU PUBLIC, LA PRISE EN COMPTE DES AVIS DES PPA ET DE LA MRAe</b> .....	6
III.1.1 - Dossier présenté à l'enquête publique et déroulement de la procédure .....	6
III.1.1.1 Le dossier d'enquête publique .....	6
III.1.1.2 Le déroulement de la procédure d'enquête publique .....	6
III.1.2 - Enjeux environnementaux .....	7
III.1.2.1 la biodiversité (245 contributions) .....	7
III.1.2.2 Consommation des terres agricoles et des espaces naturels : (243 observations) .....	13
III.1.2.3 Gestion du bassin versant – le Costour – Réserve d'eau potable – Préservation de la qualité des eaux de baignade .....	17
III.1.2.4 Prise en compte du réchauffement climatique (110 contributions) .....	22
III.1.3 - L'économie .....	25
III.1.3.1 L'emploi (131 contributions) .....	25
III.1.3.2 L'économie de la construction (14 contributions) .....	25
III.1.3.3 Le rayonnement économique (379 contributions) .....	26
III.1.3.4 Les autres incidences économiques (200 contributions) .....	28
III.1.4 - Financement .....	28
III.1.5 - Offre de services .....	29
III.1.6 - Inclusion/prise en compte du handicap .....	30
III.1.6.1 Inclusion (41 contributions) .....	30
III.1.6.2 Inclusion des personnes porteuses de handicap (94 contributions) .....	30
III.1.6.3 Pratique du sport adapté (48 contributions) .....	30
III.1.7 - Mobilité/déplacements .....	30
III.1.7.1 Les mesures en matière de mobilité .....	31
III.1.7.2 Problématiques des flux de circulation hors proximité immédiate (106 contributions) .....	32
III.1.7.3 Flux de circulation à proximité immédiate du futur stade (41 contributions) .....	33
III.1.7.4 Stationnement et conventions avec les commerces (72 contributions) .....	35
III.1.7.5 Tramway et transport en commun (86 contributions) .....	36
III.1.8 - Nuisances .....	38
III.1.8.1 Implantation du projet .....	38

III.1.8.2	Atteinte au paysage .....	38
III.1.8.3	Nuisances dues au bruit (26 contributions).....	39
III.1.8.4	Nuisances de circulation et augmentation de la pollution (28 contributions) .....	39
III.1.8.5	pollution lumineuse (4 contributions) .....	41
III.1.8.6	Autres sources de nuisances.....	41
III.1.9	- Opportunité du projet (606 contributions) .....	42
III.1.9.1	Construire cet équipement au Froutven ?.....	42
III.1.9.2	Quelle jauge pour le stade ? Quelle organisation des espaces à l'intérieur du stade ? (360 contributions).....	43
III.1.10	- Procédure de concertation préalable/diffusion d'une étude portant sur la faisabilité d'une rénovation de Le Blé (56 contributions) .....	46
III.1.11	- Stade Francis Le Blé – Maintien de l'équipement/devenir du site ? (404 contributions) .....	48
<b>III.2</b>	<b>- QUESTIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE.....</b>	<b>50</b>
 <i>IV CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE CONCERNANT LE PROJET « ARKEA PARK »</i>		 <b>54</b>

L'ouverture et les modalités d'organisation de l'enquête publique ont été fixées par arrêté du Président de Brest métropole du 6 mars 2025. Cet arrêté a fixé les dates de l'enquête publique du 28 mars 2025 au 28 avril 2025. Par un arrêté du Président de Brest métropole, daté du 18 avril 2025, l'enquête a été prolongée de 15 jours, soit jusqu'au 13 mai 2025.

# I OBJET ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

L'enquête publique porte sur le projet de construction d'un nouveau stade de football, dénommé Arkéa Park, déposé par la SAS Holdisport sur le secteur du Froutvén à Guipavas, et sur la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de Brest métropole sur le même secteur.

Les maîtres d'ouvrage de ces projets sont :

- pour le projet Arkéa Park : la SAS Holdisport, 160 rue Roberto Cabanas, 29490 Guipavas ;
- pour la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme : Brest métropole, 24 rue Coat-ar-Guéven, CS 73826, 29238 Brest cedex.

Le présent document ne concerne que les conclusions et avis de la commission d'enquête sur le projet « Arkéa Park ».

Les conclusions et avis de la commission d'enquête sur le projet de mise en compatibilité du PLUi de Brest Métropole, font l'objet d'un document séparé « 2b-Conclusions et avis ».

## I.1 - Objet de l'enquête publique unique

Le projet Arkéa Park consiste en la création d'un **nouveau stade de football et ses parkings** qui permettra au Stade Brestois 29 d'évoluer dans une enceinte moderne offrant une grande qualité d'usages au public comme aux professionnels. L'enceinte accueillera également **un club multisports dédié au sport adapté** qui permettra d'accélérer le développement de ces pratiques sportives à l'échelle du Finistère et de toute la Bretagne.

Le projet se structure autour du nouveau complexe sportif et de loisir, qui intègre en son cœur l'enceinte du nouveau stade, d'une capacité de près de 15 000 places.

L'ensemble immobilier du stade, d'environ 39 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher, inclut la programmation suivante :

- Un parvis circulaire permettant l'accès aisé et confortable à l'ensemble immobilier ;
- Un ensemble de parkings dédiés à la desserte du complexe sportif et de loisir, mais également à la desserte de l'agglomération en apportant une offre supplémentaire en entrée d'agglomération. Les parkings créés, avec une capacité volontairement limitée afin de réduire l'emprise au sol du projet, permettent d'accueillir environ 1 350 véhicules en proximité immédiate du stade. Ils seront complétés par une offre de stationnement d'environ 2 350 places disponibles à proximité sur les zones d'activité et commerciale ;
- Les espaces de parkings du site sont perméables (à l'exception des places réservées aux PMR) et le projet prévoit un système permettant de gérer les eaux pluviales à la parcelle dans les cas courants ;
- Des espaces végétalisés extérieurs ;
- Une zone naturelle préservée en faveur de la biodiversité (zone humide, haies bocagères, prairies) correspondant à 4,1ha environ, correspondant à 30% des surfaces aménagées ;
- La programmation présentée par le porteur de projet fait état d'une continuité écologique à restaurer entre le vallon du Costour et le vallon du Stang-Alar.

L'ensemble immobilier inclura une **enceinte sportive** pour le Stade Brestois 29 :

- Le stade de football proprement dit, d'une jauge de 15 000 places incluant 4 tribunes ;
- Les espaces sportifs dédiés ;
- Un espace de travail afin d'accueillir les salariés du club ;

- Des espaces de restauration pour les supporters ;
- Des espaces de réception à destination des partenaires (salons et loges).

Il inclura également un **club multisports** dédié au sport adapté :

- Salles de sport (danse, dojo, salle multisports) ;
- Espace de réception et de convivialité pour les familles.

L'ensemble immobilier comprend également des activités à destination du grand public et des entreprises, accessibles tous les jours de l'année :

- Des espaces de loisirs indoor ;
- Une offre de restauration ouverte incluant :
  - Une halle gourmande ; -
  - Un restaurant haut de gamme panoramique ;
  - Une brasserie ;
  - Le bar des supporters ;
- Une boutique du SB29 ;
- Une crèche pour accueillir les jeunes enfants, ouverte tous les jours ;
- Un Escape Game et des loisirs à sensations en extérieur et intérieur ;
- Des espace entreprises comprenant un auditorium et un centre d'affaire.

En accompagnement de ce projet, Brest métropole a mené une procédure de mise en compatibilité de son plan local d'urbanisme initiée le 22 juin 2018 par une délibération ouvrant une procédure de déclaration de projet. Ce volet de l'enquête publique fera l'objet de conclusions et avis séparés (document 2b-Conclusions et avis).

## 1.2 - Déroulement de l'enquête publique

L'enquête publique s'est déroulée du vendredi 28 mars 2025 à 9h30, heure d'ouverture de l'enquête, au mardi 13 mai 2025 à 18h00, heure de clôture de l'enquête. Durant cette période, les modalités de consultation et de contribution étaient les suivantes :

### Consultation du dossier :

Le dossier d'enquête publique pouvait être consulté :

- à l'Hôtel de métropole, siège de l'enquête publique, 24 rue Coat-ar-Guéven à Brest, aux jours et heures habituels d'ouverture ;
- en Mairie de Guipavas, place Saint-Éloi, aux jours et heures habituels d'ouverture ;
- sur le site internet <https://www.registre-dematerialise.fr/6071>.

### Modalités de contribution :

Le public pouvait formuler ses observations :

- sur les registres d'enquête tenus à disposition du public à l'Hôtel de métropole, 24 rue Coat-ar-Guéven à Brest, et en Mairie de Guipavas, Place Saint-Éloi ;
- sur le registre dématérialisé accessible sur le site internet <https://www.registredematerialise.fr/6071> ;
- par messagerie électronique, à l'adresse suivante : [enquete-publique-6071@registredematerialise.fr](mailto:enquete-publique-6071@registredematerialise.fr) ;
- par courrier postal adressé à Madame la Présidente de la commission d'enquête, Hôtel de métropole, Direction des dynamiques urbaines, 24, rue Coat-ar-Guéven – CS 73826, 29238 BREST CEDEX 2.

### Dates de permanence de la commission d'enquête

Le public pouvait rencontrer les membres de la commission d'enquête et faire part de ses observations durant les permanences :

- le vendredi 28 mars 2025, de 9h30 à 12h30 en Mairie de Guipavas, Place Saint-Éloi, et à l'Hôtel de métropole, 24 rue Coat-ar-Guéven à Brest ;
- le jeudi 3 avril 2025, de 14h00 à 17h30, en Mairie de Guipavas, Place Saint-Éloi ;
- le samedi 12 avril 2025, de 9h30 à 12h30 en Mairie de Guipavas, Place Saint-Éloi ;
- le mercredi 16 avril 2025, de 9h30 à 12h30 en Mairie de Guipavas, Place Saint-Éloi ;
- le jeudi 24 avril 2025, de 18h00 à 21h00, en Mairie de Brest, 2 rue Frézier ;
- le lundi 28 avril 2025, de 14h00 à 18h00, à l'Hôtel de métropole, 24 rue Coat-ar-Guéven à Brest ;

- le mardi 6 mai 2025, de 9h30 à 12h30 en Mairie de Guipavas, Place Saint-Éloi :
- le mardi 13 mai 2025, de 14h00 à 18h00, à l’Hôtel de métropole, 24 rue Coat-ar-Guéven à Brest.

## II BILAN COMPTABLE DE L’ENQUÊTE PUBLIQUE

### II.1 - Permanences de la commission d’enquête

La commission d’enquête a tenu ses permanences de la manière suivante :

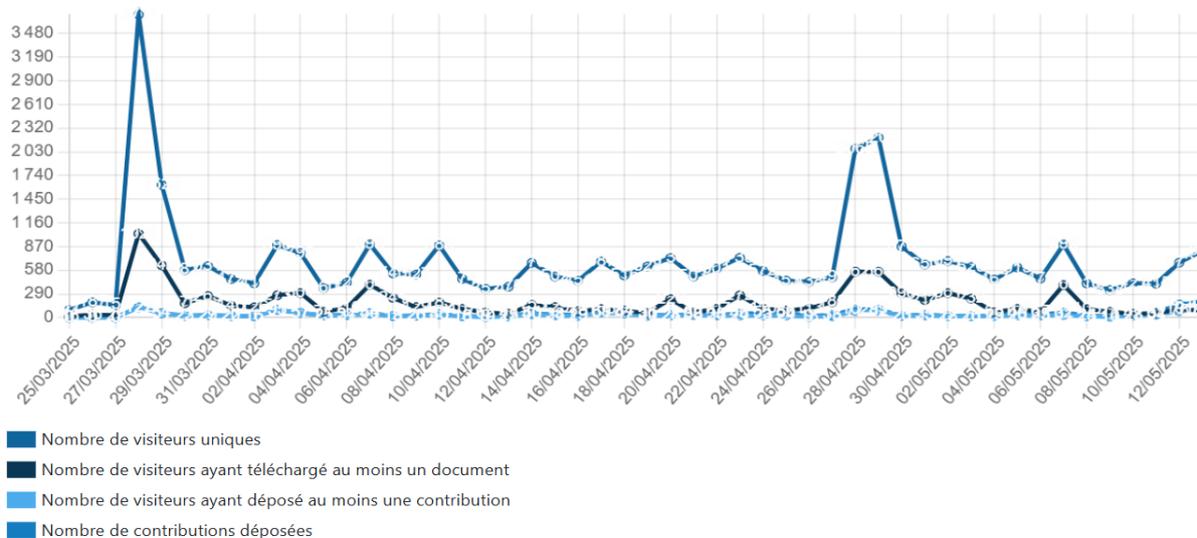
Date et lieu	Matin	Après-midi	Soirée	Nombre de visites
Vendredi 28 mars 2025 – Hôtel de Métropole	9h30 - 12h30			1
Vendredi 28 mars 2025 – Mairie de Guipavas	9h30 - 12h30			7
Jedi 3 avril 2025 – Mairie de Guipavas		14h00 - 17h30		7
Samedi 12 avril 2025 – Mairie de Guipavas	9h30 - 13h00			13
Mercredi 16 avril 2025 – Mairie de Guipavas	9h30 - 13h00			7
Jedi 24 avril 2025 – Mairie de Brest			18h00 - 21h00	4
Lundi 28 avril 2025 – Hôtel de Métropole		14h00 - 18h00		7
Mardi 6 mai 2025 – Mairie de Guipavas	9h30 - 12h30			3
Mardi 13 mai 2025 – Hôtel de Métropole		14h00 - 18h00		1

Les conditions d’accueil du public étaient excellentes. Les permanences se sont globalement déroulées dans un climat correct.

### II.2 - Les contributions du public

Le registre dématérialisé

Le registre dématérialisé a été consulté par 35 018 visiteurs uniques, 9 431 visiteurs ont téléchargé au moins un des documents de présentation du projet, 1 602 visiteurs ont déposé au moins une contribution.



Source : registre dématérialisé

Sur les 21 331 téléchargements réalisés, l’avis d’enquête publique a été le plus souvent consulté avec 3 622 téléchargements.

### La répartition des contributions

Le projet a fait l'objet de contributions, réparties de la manière suivante :

- 2 234 contributions (dont 2 186 web et 48 email) publiées sur le registre dématérialisé ; sur ces 2 234 contributions, 58 contenaient au moins une pièce jointe ;
- 19 contributions inscrites sur l'un des registres papier ;
- 7 lettres annexées au registre papier, comprenant 11 annexes.

Sur les 2260 observations, 44 doublons ont été identifiés, soit 2216 observations distinctes.

Les documents annexés aux contributions représentaient 555 pages.

Deux courriels parvenus sur le registre dématérialisé après la clôture de l'enquête publique n'ont pas été pris en compte.

## III ANALYSE THÉMATIQUE ET APPRÉCIATIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

---

### III.1 - LES OBSERVATIONS DU PUBLIC, LA PRISE EN COMPTE DES AVIS DES PPA ET DE LA MRAe

#### III.1.1 - Dossier présenté à l'enquête publique et déroulement de la procédure

##### *III.1.1.1 Le dossier d'enquête publique*

Le dossier présenté à l'enquête publique était d'une approche plutôt difficile avec de nombreuses planches A0 et des documents reliés, au format A3, très épais. Selon les déclarations orales lors des permanences, le public a peiné à s'approprier le projet au travers de ces différents documents, également difficiles à ouvrir en version dématérialisée.

**Appréciation de la commission d'enquête :** *Les documents imprimés en A3 en cours d'enquête publique permettaient de mieux lire les cartographies de l'étude d'impact. La commission d'enquête considère que quelques panneaux représentant les principaux sujets (mobilité, gestion du bassin versant, zonage avant/après) auraient été les bienvenus.*

##### *III.1.1.2 Le déroulement de la procédure d'enquête publique*

L'enquête publique s'est déroulée du 28 mars au 13 mai 2025. Prévue s'achever le 28 avril 2025, elle a été prolongée d'une durée de 15 jours, la commission d'enquête ayant sollicité auprès du président du tribunal administratif, la désignation d'un expert hydrogéologue.

**Appréciation de la commission d'enquête :** *Les modalités mises en œuvre pour permettre au public de prendre connaissance du dossier, de s'exprimer et de rencontrer les membres de la commission ont semblé très bien adaptées. Les permanences étaient réparties sur les différents jours de la semaine, matin ou après-midi, le samedi matin, en soirée et en partie pendant les congés scolaires, permettant à un maximum de public de se déplacer. Les conditions d'accueil du public étaient très bonnes pour recevoir les cinquante personnes qui se sont présentées lors des permanences.*

## III.1.2 - Enjeux environnementaux

### III.1.2.1 la biodiversité (245 contributions)

**Le public** a relevé que : « selon le rapport de la MRAe, « le projet s'inscrit sur un ensemble de plus de 20 ha de terres agricoles préservées qui constitue un corridor écologique potentiel entre la vallée du Stang Alar et celle du Costour, toutes deux identifiées comme réservoirs de biodiversité à conforter à l'échelle locale ». Il s'inquiète de l'incidence des travaux et installations sur cet espace et prône d'éviter de dégrader la nature plutôt que de réduire ou compenser les dégâts occasionnés.

Le site d'implantation du projet constitue l'un des derniers espaces naturels de l'aire urbanisée autour de la ville de Brest, cet espace est susceptible de créer une connexion entre les vallées du Stang Alar et le Costour, identifiés comme cœur de biodiversité à conforter à l'échelle locale et constitue un espace de déplacement potentiel pour la faune.

D'autres contributions estiment que le projet tient juste compte des préoccupations environnementales en proposant des parkings perméables, un système de gestion des eaux pluviales et d'importants espaces végétalisés. Il veille également à préserver une zone naturelle de 4 ha favorisant la biodiversité.

**Dans son mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse, le porteur de projet a répondu :**

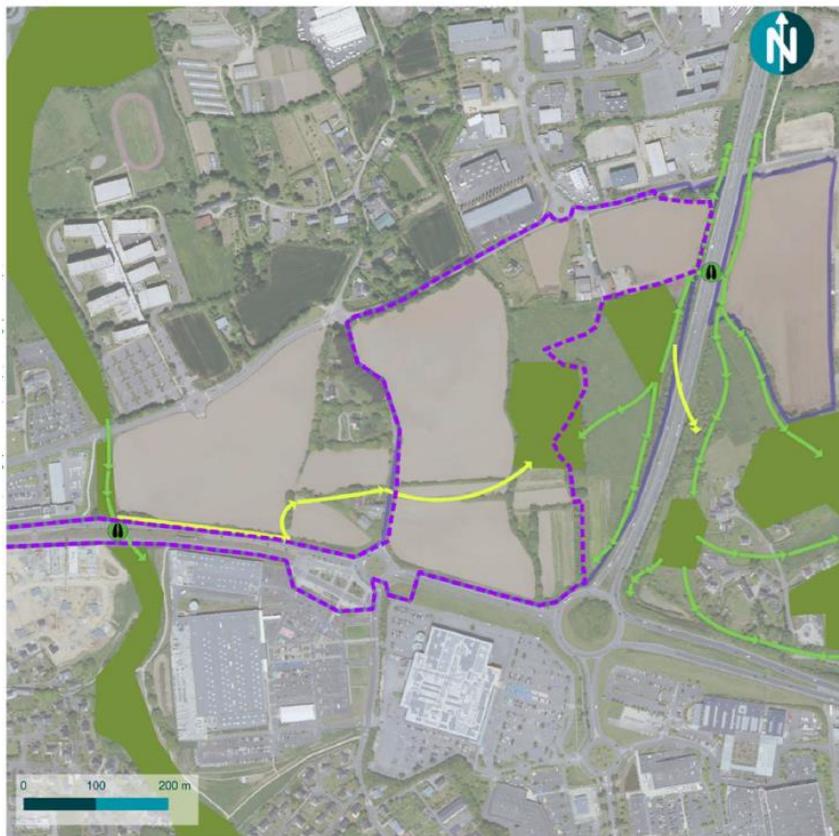
*Le PADD du PLUI identifie le site du Froutven comme « un site stratégique d'accueil de fonctions et d'équipements métropolitains nécessitant une forte accessibilité conjuguée des modes de déplacements collectifs et individuels » (p58 du PADD).*

*L'ensemble du secteur est classé en zone d'urbanisation future, et un emplacement réservé avait été établi pour la création d'installations d'intérêt métropolitain à vocation sportive, culturelle, loisir et déplacement. Le secteur est également couvert par une orientation d'aménagement et de programmation (OAP), identifiant notamment la construction d'un élément architectural singulier.*

*La conception de l'ARKEA PARK a été conduite de manière itérative entre les usages de l'équipement et les enjeux écologiques du site. La conception c'est ainsi pleinement inscrite dans la démarche Éviter Réduire Compenser (ERC), privilégiant l'évitement (zone centrale, zone humide, haies, hêtre), puis la réduction (haies), afin de limiter les impacts sur les zones à enjeux en termes de biodiversité. Les impacts résiduels sont compensés in situ et renforcés réglementairement par l'inscription d'une zone de 4ha environ qui sera classée en zone naturelle au PLUI à l'issue de la procédure.*

*Tant au niveau de la compréhension et de la caractérisation des enjeux écologiques du site en amont (état initial), qu'en matière de conception, qu'en matière de définition des mesures compensatoires, les porteurs de projet ont été accompagnés par la société Biotope, société indépendante experte en matière de biodiversité.*

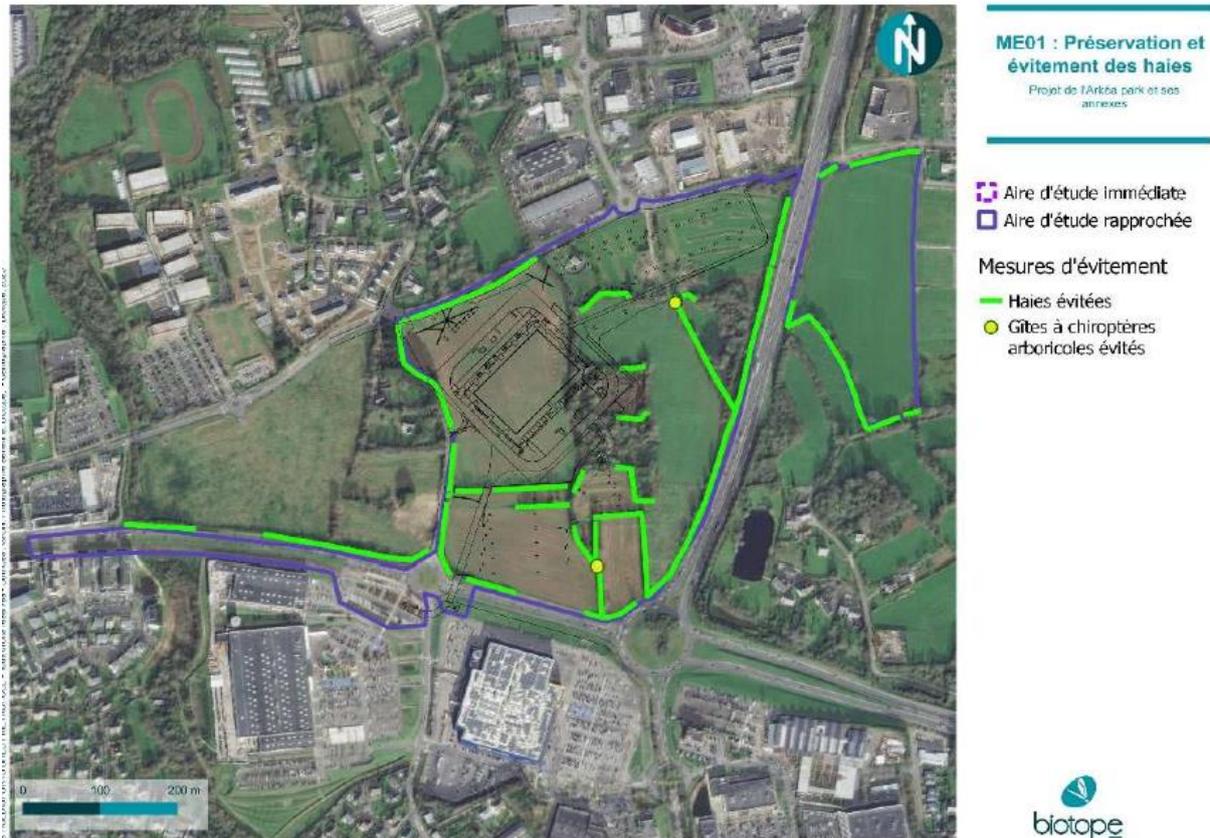
*Concernant les continuités écologiques entre les vallées du Stang-Alar et du Costour, les inventaires et observations réalisés sur site par les écologues de la société Biotope ont permis de définir les continuités écologiques locales (Cf. carte ci-après).*



*En synthèse Biotope conclut que l'aire d'étude globale se situe dans un secteur de connectivité relativement faible, au sein d'espaces urbains ou à vocation urbaine.*

*La vallée du Stang-Alar, à l'ouest de l'aire d'étude globale, a été identifiée en tant que cœur de biodiversité à préserver ; une mise en réseau de cette vallée avec les cœurs de biodiversité situés plus à l'est est indiqué dans les Orientations d'Aménagements et de Programmation avec la présence d'une Armature Verte Urbaine qui passe au-dessus de l'aire d'étude rapprochée.*

*Le travail de conception avec l'appui de Biotope a permis de préserver par évitement un nombre important de haies, permettant de préserver les continuités constatées, sur le site du projet, entre les vallées comme le montre la cartographie ci-après.*



*L'inscription en zone naturelle d'un secteur de 4ha environ d'un seul tenant, qui accueillera les mesures compensatoires du projet, viendra renforcer le potentiel de continuité entre les 2 vallées.*

*Dès la phase chantier les haies évitées seront protégées et les mesures compensatoires seront réalisées dès l'engagement travaux, permettant d'assurer une moindre perturbation pour la faune présente sur le site.*

#### La MRAe a soulevé :

Le projet s'implante dans un ensemble de cultures et prairies. Le site présente également plusieurs fourrés et bosquets favorables à la présence de plusieurs espèces animales ; les enjeux relatifs aux différents milieux sont identifiés et hiérarchisés.

Le site d'implantation constitue un des derniers espaces naturels de l'aire urbanisée autour de la ville de Brest, il est susceptible d'assurer une connexion entre les deux vallées du Stang Alar et du Costour, identifiées comme cœurs de biodiversité à conforter à l'échelle locale et constitue en l'état un espace de déplacement potentiellement favorable pour la faune. Cependant, à une échelle élargie, les habitats naturels restants sont relativement fragmentés et isolés.

En l'état il est peu évident d'appréhender et de localiser les impacts des futurs équipements sur les milieux. L'analyse de la présentation des incidences brutes sur les habitats naturels et la flore doivent être étoffées. Les nombres d'arbres ou les longueurs de haies détruites doivent être clarifiés.

L'état initial de la faune a été réalisé à partir de données bibliographiques récentes et d'inventaires naturalistes sur le terrain. Les modalités et limites sont bien expliquées dans le dossier. Cependant, les enjeux, incidences et mesures sont souvent comparés à des références réglementaires, au détriment d'une évaluation des incidences sur les populations animales locales et la biodiversité qualifiée d'ordinaire. Des mesures de compensation des incidences sont proposées pour certaines espèces et justifiées au titre de contraintes réglementaires (vipère péliade, chiroptères, hirondelle rustique) et pour d'autres espèces une dérogation « espèces protégées » est réalisée, sans qu'un besoin de compensation soit identifié.

Les incidences sur la biodiversité sont dans l'ensemble correctement évitées, réduites et compensées à l'échelle locale bien que des précisions pourraient être apportées sur la définition du périmètre d'étude ainsi que sur la localisation et la qualification des incidences résiduelles.

Le maintien de l'alimentation de la zone humide, en lien avec l'imperméabilisation immédiate et le rejet de l'ensemble des eaux en aval de cette zone, doit être étudié.

**Le mémoire en réponse à la MRAe :**

*Les aires d'études ont été définies en fonction du projet et des aménagements et incluent les espaces aux travaux annexes et en phase chantier. Les travaux de redimensionnement de voirie VC 14 et VC 27 ne sont pas inclus dans l'aire d'étude.*

*- l'aire d'étude rapprochée est constituée du projet, du chantier et des parcelles identifiées pour recevoir les mesures de compensation. Cette aire d'étude a été expertisée (habitats, faune, flore) sur un cycle biologique complet ; dans la mesure où le projet se situe en zone urbanisée, les interactions fonctionnelles avec espaces naturels voisins sont limitées aux fonctions de corridors écologiques, traités à une échelle plus large ;*

*- l'aire d'étude éloignée est celle dans laquelle sont étudiées les interactions possibles avec des zonages du patrimoine naturelle. Une distance tampon de 5 km a été définie, les chiroptères et l'avifaune ont été considérés pour définir cette distance.*

*En matière de **biodiversité**, malgré la mise en œuvre d'un ensemble de mesures d'évitement et de réduction, des impacts résiduels notables subsistent pour plusieurs espèces. Ces impacts engendrent une perte de biodiversité, qui entraîne un besoin de compensation (Loi n° 2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages), afin d'assurer le maintien de leur population dans un état de conservation favorable. Il s'agit de :*

- . la Vipère péliade et de l'Orvet fragile ;*
- . L'écureuil roux et le Hérisson d'Europe ;*
- . Le Grand Rhinolophe, la Pipistrelle de Kuhl, la Pipistrelle de Nathusius, la Sérotine commune et la Pipistrelle commune ;*
- . Le Moineau domestique, le Roitelet huppé, le Chardonneret élégant, la Linotte mélodieuse, le Bouvreuil pivoine, le Verdier d'Europe et l'Hirondelle rustique.*

*Les autres espèces ne sont pas concernées directement par des mesures compensatoires puisque les risques de destruction accidentelle d'individus en phase travaux ou le dérangement très peu conséquent ou la destruction de très faible ampleur d'une toute petite partie de leur habitat de reproduction n'est pas de nature à remettre en cause le maintien de leur populations locales. Elles bénéficieront cependant des mesures compensatoires définies pour les espèces précédemment citées.*

La **commission d'enquête** a pris note de la construction d'un habitat artificiel de reproduction à Hirondelles rustiques et de gîtes artificiels pour les chiroptères au sein d'un même bâtiment, en compensation de la démolition de la ferme Le Guen, dans les mesures compensatoires.

Des habitats aquatiques et amphibiens font l'objet d'impacts résiduels.

Végétations	Code Corine Biotopes	Code EUNIS	Code EUR28	Enjeux	ZH**	Surface (ha) d'étude sur l'aire d'étude approchée = impacts bruts	Surface (ha) impactée = finalement impacts
Habitats aquatiques et amphibiens							
Cressonnière	53.4	C3.45	-	Modéré	H.	0,19 ha	-
Végétations herbacées et associées							
Friches nitrophiles dominés par des Espèces exotiques envahissantes	37.72	E5.43	-	Faible	NC	0,39 ha	0,39 ha
Friche prairiale nitrophile	38	E2	-	Fort	NC	0,961 ha	0,10 ha
Prairies méso-hygrophiles	37.22	E3.42	-	Modéré	H.	0,16 ha	-
Pelouse acidiphile	35.12	E1.72	-	Modéré	NC	0,06 ha	-
Roselière	53.1	C3.2	-	Modéré	H.	0,02 ha	-
Habitats forestiers et fourrés							
Fourrés mésophiles	31.81	F3.11	-	Fort à très fort	NC	1,25 ha	0,87 ha dont 0,05 ha à enjeux très forts
Saulaies	44.92	F9.21	-	Modéré	H.	0,39 ha	-
Petits bosquets bois,	84.3	G5.2	-	Modéré	NC	0,11 ha	-
Haies	84	FA	-	Faible à Fort	NC	3 457 m	600 m

Ainsi que certains habitats semi-artificialisés :

Végétations	Code Corine Biotopes	Code EUNIS	Code EUR28	Enjeux	ZH**	Surface (ha) sur l'aire d'étude impacts bruts	Surface (ha) impactée résiduels	Surface (ha) finalement impacts
<b>Habitats (semi) artificialisés</b>								
Fourrés dominés par des Espèces exotiques envahissantes	31.81	F3.11	-	Faible	NC	0,35 ha	0,268 ha	
Grandes cultures	82.1	I1.1	-	Faible	NC	14,45 ha	10,07 ha	
Pelouses urbaines	85.12	E2.64	-	Faible	NC	1,003 ha	0,43 ha	
Prairies améliorées ou semées	81	E2.6		Moyen	NC	2,93 ha	0,56 ha	
Villages, routes, chemins et autres milieux artificialisés	86	J1 / J4	-	Très faible	NC	2,65 ha	2,59 ha	
Haies ornementales	84	FA	-	Très faible	NC	269 m	208 m	

**Appréciation de la commission d'enquête :** La demande de dérogation espèces protégées et habitat, déposée le 22 février 2025 était en cours d'examen pendant la phase d'enquête publique, son contenu n'a pas été soumis au public dans le cadre de la présente procédure.

Les surfaces artificialisées sont réduites par rapport au projet initial.

L'inscription d'un zonage N, qui restera sous maîtrise foncière de Brest métropole, sur le site de compensation, permettra un maintien minimal de continuités écologiques.

Lors d'une visite de terrain avec le bureau d'études BIOTOPE, la commission d'enquête a pu prendre en considération les espaces évités et par conséquent préservés.



En outre, les mesures de compensation ci-contre seront mises en œuvre :

Elles viendront compléter les mesures déjà réalisées dans le cadre de la compensation aux recherches archéologiques (plantations et hibernaculums).

Création d'un gîte à chiroptères
2,39 ha de fourrés et friches (avec hibernaculums)
1,41 ha de lisières de haies prairiales
960 m de haies multistrates
559 m de haies arbustives
3,64 ha de milieux herbacés type prairies

### III.1.2.2 Consommation des terres agricoles et des espaces naturels : (243 observations)

**Le public** s'est exprimé à plusieurs reprises pour le maintien des terres agricoles et en particulier pour le maintien des 18 ha de zones agricoles au Froutven, il a notamment à plusieurs reprises abordé le sujet de la prise en compte de la loi Climat et Résilience. Il estime que dans un contexte d'urgence climatique, il est nécessaire de préserver les terres dédiées à l'agriculture en raison de leur rôle essentiel pour la biodiversité et la sécurité alimentaire.

Cependant, une partie du public salue les évolutions apportées au projet depuis son origine, ayant pour objet de mieux préserver le site.

Il est en effet soulevé que les modifications apportées depuis l'origine du projet démontrent la volonté de limiter l'impact du projet sur le site : l'emprise du stationnement a été ajustée, les zones de biodiversité à fort enjeux sont évitées, en particulier la zone humide et les haies attenantes.

#### Réponse du maître d'ouvrage :

**Concernant l'impact du projet sur les terres agricoles**, le projet est situé sur une zone classée en zone d'urbanisation future, et un emplacement réservé avait été établi pour la création d'installations d'intérêt métropolitain à vocation sportive, culturelle, loisir et déplacement. A ce titre le foncier considéré n'est pas classé en foncier agricole au PLU. Il est néanmoins exploité par 2 exploitations agricoles. [...]

**Concernant l'impact sur les espaces naturels**, un travail important a été réalisé en phase de conception du projet permettant de réduire au maximum l'artificialisation du site, en faisant le choix de la compacité de l'équipement et de la limitation de la création de places de parkings. Un espace naturel de 4ha environ a pu notamment être créé et protégé par un classement en zone N au PLU. Les mesures compensatoires sont fléchées sur cet espace afin de participer à une amélioration de ses fonctionnalités écologiques et notamment des continuités écologiques locales. A cet égard, la MRAe a expressément considéré que « les incidences sur la biodiversité sont dans l'ensemble correctement évitées, réduites et compensées à l'échelle locale ». Elle confirme donc que le projet procède d'une logique effective de moindre impact environnemental.

**Concernant l'imperméabilisation des sols**, elle a été très fortement limitée par la création de places de stationnement perméables, ainsi que par le dispositif de gestion des eaux de ruissellements permettant d'infiltrer sur le site l'ensemble des eaux de ruissellement jusqu'à des quantités d'occurrence centennale. L'avis de l'hydrogéologue agréé sollicité par la commission d'enquête démontre que cette imperméabilisation limitée couplée à un système de gestion des eaux pluviales à ciel ouvert confirme la conclusion que le projet n'aura pas d'incidence notable sur la ressource en eau et les milieux aquatiques.

**Sur la question de la zéro artificialisation nette**, la mise en compatibilité du PLU par Brest Métropole ne méconnaît pas la loi climat et résilience, qui porte mention de la notion de « zéro artificialisation nette ». La loi vise à réduire progressivement les consommations d'espaces naturels, agricoles et forestiers, afin de tendre vers l'objectif zéro artificialisation nette à l'échéance 2050. Pour y parvenir, le législateur a notamment prévu, à l'échelle nationale et de chaque région, sur la période 2021-2031, une réduction de moitié de la consommation d'espaces agricoles, naturels et forestiers par rapport à la décennie 2011-2021. Il ne s'agit donc pas de mettre fin immédiatement à tout projet en extension urbaine, mais de garantir la mise en œuvre d'une trajectoire de réduction de consommation d'espace, dont les modalités d'application locales doivent encore être déclinées par les schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), les schémas de cohérence territoriale (SCoT) et les plans locaux d'urbanisme (PLU), conformément à la loi climat et résilience et à la loi n°2023-630 du 20 juillet 2023 visant à faciliter la mise en œuvre des objectifs de lutte contre l'artificialisation des sols et à renforcer l'accompagnement des élus locaux.

Le PLU facteur 4 adopté en janvier 2014 a inscrit dès son origine le développement de Brest métropole dans les objectifs de réduction de consommation d'espace à l'échelle du pays de Brest, en tenant compte des objectifs d'équilibrage du développement démographique et économique du pays de Brest. Les zones d'extension urbaine (zones AU) ont été définies par le PLU en intégrant les impératifs de réduction de la consommation d'espace à l'échelle du Pays de Brest et de Brest métropole, en veillant à l'équilibre avec

*l'offre en renouvellement urbain qui ne peut encore à elle seule satisfaire l'ensemble des besoins du territoire, en particulier au regard des tensions observées actuellement sur le marché immobilier et sur l'offre foncière pour les locaux d'activités. Aujourd'hui, le développement de la métropole est assuré en priorité par le renouvellement urbain, avec notamment près de 80% de logements autorisés en zone urbaine depuis 2014, plaçant clairement Brest métropole dans la trajectoire de maîtrise et de réduction progressive de consommation d'espace prévu par la loi climat et résilience.*

La MRAe dans son avis a relevé que l'artificialisation « d'une telle superficie » n'apparaissait pas suffisamment justifiée dans le dossier au regard des possibilités de rénovation du stade existant.

Sur le sujet de la rénovation du Stade Francis Le Blé, **dans son mémoire en réponse à l'avis de la MRAe**, le porteur de projet fait état des contraintes fortes et notamment de l'absence de disponibilité foncière au Nord. Il précise que cette opération ne résoudrait pas les incidences liées aux déplacements et stationnements et n'apporterait pas de solutions pour gérer l'afflux des supporters. Les émissions de GES sur la durée de vie de l'équipement ne présentent pas de critère en faveur de la rénovation. Une compensation est prévue en vue de favoriser l'agriculture dans le département du Finistère.

**L'étude ERC** établie par la Chambre d'Agriculture :

Cette étude est réalisée en application du décret n° 2016-1190 du 31 août 2016, relatif à l'étude préalable et aux mesures de compensations prévue à l'article L.112-1-3 du code rural et de la pêche maritime qui précise que les priorités sont l'évitement et la réduction des impacts sur la disparition des terres agricoles et naturelles, l'environnement et l'économie agricole d'un territoire.

L'étude présente la méthodologie retenue pour mener les études et les différents scénarios d'implantation envisagés.

Il est rappelé que le périmètre du projet d'aménagement fait 21,4 ha, mais que sur cette emprise 6,6 ha seront mobilisés pour répondre aux enjeux écologiques du secteur et y réaliser les mesures compensatoire du projet.

Après examen (Registre Parcellaire Graphique (RPG) de 2022 et interprétation de la vue aérienne), il ressort que la surface agricole impactée est de 16,38 ha. Cette emprise perdra toute vocation agricole une fois le projet du stade réalisé. Deux exploitations sont impactées par le projet :

- l'exploitation 1 qui a son siège localisé sur la commune de Guipavas et qui exploite une surface de 105 ha, spécialisée en production laitière, localisée sur les communes de Gouesnou et de Guipavas. Cette exploitation déclarait au 10,79 ha dans le périmètre du projet en 2022 ;
- l'exploitation 2 qui a son siège sur la commune de Guipavas et qui exploite une surface d'environ 150 ha, orientation en production laitière. Cette exploitation déclarait 5,87 ha dans le périmètre du projet au RGP 2022.

Les mesures d'évitement/réduction

- la solution de modernisation du stade Francis Le Blé a été écartée en raison de contraintes fortes et du bénéfice jugé insuffisant. Bien que la capacité soit la même (environ 15 000 places), la sécurité d'accueil est jugée insuffisante à Le Blé, notamment par l'UEFA (Union européenne des associations de football) ;
- d'autres sites en zone urbanisée ou urbanisable (Quelarnou, Lavallot, Rody-Coataudon), mais ils ne présentent pas de desserte immédiate des transports en commun ou de desserte routière structurante, contrairement au site du Frouvtven. En outre le terrain sur lequel se situe le projet est certes une zone agricole et naturelle, mais elle est enclavée et par conséquent isolée. Le fait de l'urbaniser contient l'urbanisation et évite un étalement urbain. La création de cette nouvelle structure permettra également de regrouper des activités avec du stationnement mutualisé ;
- des mesures sont prévues pour éviter la concentration de véhicules le jour des événements (encourager le télétravail dans les entreprises du secteur lorsque cela est compatible avec l'activité, informer des itinéraires alternatifs, stockage des rames...).
- le projet a été retravaillé pour réduire l'emprise artificialisée, 8 ha sur les 21 ha du site, ne seront pas urbanisés, ils serviront de foncier pour l'application des mesures compensatoires. Cela ne réduit pas l'impact du projet, mais limite l'artificialisation des sols sur le secteur ;
- la jauge a été calibrée au plus juste en tenant compte de l'historique des places vendues et afin d'éviter de reproduire certaines situations rencontrées en France sur des établissements surdimensionnés ;

- les zones de biodiversité à forts enjeux sont évitées, en particulier la zone humide ; l'impact sur les haies existantes est limité ;
- sur la partie dédiée à la compensation, un ensemble de 3,3 ha de cultures est présent et est identifié pour bénéficier de mesures de restauration ; les cultures seront converties en prairies semées, en prairies mésophiles de fauche et/ou pâturées. Le porteur de projet signera une convention de gestion avec Brest métropole pour faire assurer la gestion soit par cette dernière en régie ou par conventionnement avec un agriculteur ou par le biais d'un prestataire spécialisé. La période de fauche sera précisée, elle devra exclure les mois de mai et juin ;
- l'activité agricole sera conservée jusqu'au lancement des travaux ;
- la plupart des zones présentant un enjeu fort a été évitée, en vue de préserver au mieux les zones d'habitats prioritaires pour plusieurs cortèges.

La compensation proposée de 422 838 €, soit 2,58 €/m<sup>2</sup> est également proportionnée à l'impact économique du projet et justifie la mise en place des mesures de compensation collectives.

Ces mesures répondent à un besoin réel du territoire exprimé en cellule foncière par les représentants agricoles locaux et visent à accompagner :

- la réalisation d'échanges de parcelles pour un montant de 45 300 € ;
- l'investissement dans du matériel agricole et la construction d'un hangar pour la CUMA locale pour environ 60 000 € ;
- la mise en place d'une filière de désamiantage comprenant le démontage des bâtiments, le transport et le recyclage de l'amiante pour environ 320 000 €.

#### **L'avis de la CDPENAF**

La CDPENAF s'est réunie le 3 avril 2025. Le rapporteur a soumis le projet au vote (avis simple), les avis suivants ont été recueillis : Avis défavorable : 0 – Abstentions : 4 – Avis favorables : 13.

Considérant que le projet est compatible avec les documents d'urbanisme en vigueur et que des réponses satisfaisantes ont été apportées sur la séquence éviter/réduire/compenser, ainsi que sur l'évaluation et les modalités de mise en œuvre des mesures de compensation, la commission a émis un avis favorable sur l'étude préalable agricole du projet d'aménagement du stade Arkéa Park à Guipavas.

#### **Le courrier du préfet, adressé au président de la SAS Holdisport**

Dans un courrier du 17 avril 2025, rédigé après le passage devant la CDPENAF, le préfet du Finistère rappelle que l'étude préalable agricole a pour but d'évaluer les éventuels effets négatifs du projet sur le territoire et, le cas échéant, de mettre en place des mesures afin d'éviter, de réduire voire de compenser les effets par mesures collectives visant à consolider l'économie agricole du territoire.

Ce courrier précise que la construction de ce nouveau stade se justifie par la vétusté de l'actuel stade Francis Le Blé et qu'une reconstruction sur le site n'apparaît pas envisageable en termes d'accessibilité, de nuisances et que le choix du secteur du Froutven se justifie notamment par ses conditions d'accessibilité et par la diversité des modes de déplacement proposés. Sa localisation est conforme aux documents d'urbanisme en vigueur et les efforts réalisés pour réduire l'impact du projet, en évitant au maximum les zones de biodiversité à forts enjeux, réduisant ainsi la surface imperméabilisée de 65 % à 18 % par rapport au projet initial, ainsi qu'en permettant le maintien de l'activité agricole jusqu'au lancement des travaux.

Pour toutes ces raisons, l'étude montre que des réponses satisfaisantes ont été apportées sur la séquence éviter/réduire.

Concernant l'impact de ce projet sur l'économie agricole, le choix du périmètre élargi sur les communes environnantes semble répondre aux enjeux agricoles du secteur, essentiellement orienté sur l'élevage, tout en tenant compte des productions horticoles et légumières ainsi que des principaux opérateurs économiques amont/aval environnants.

La compensation proposée de 422 838 €, soit 2,58 €/m<sup>2</sup> est également proportionnée à l'impact économique du projet et justifie la mise en place des mesures de compensation collectives.

Ces mesures répondent à un besoin réel du territoire exprimé en cellule foncière par les représentants agricoles locaux.

Elles devront conserver une dimension collective et, s'agissant de mesures territorialisées, il conviendra de procéder à la séquestration des sommes sur un compte afin de sécuriser la compensation agricole.

Le suivi sera assuré par la cellule foncière de Brest métropole, il conviendra cependant d'informer également la CDPENAF de la mise en œuvre des mesures de compensation.

Compte-tenu de ces éléments, l'avis émis sur l'étude préalable agricole du projet d'aménagement ARKEA PARK à Guipavas est favorable.

**L'instruction technique**, assortie d'un guide portant sur l'application de la compensation collective agricole (CCA), parue, le 14 février 2025, au Bulletin officiel de la Transition écologique recommande d'ajouter l'étude préalable sur les impacts agricoles aux documents soumis à l'enquête publique, même si elle n'est pas un élément obligatoire du dossier de l'enquête publique, dans la mesure où elle participe à la bonne information du public.

La commission d'enquête a par conséquent fait le choix d'ajouter au dossier papier et dématérialisé, ce document actualisé, par bordereau du 23 avril 2025, afin d'assurer une bonne information du public, notamment sur les mesures de compensation collective et les modalités de leur mise en œuvre ; ces compensations pouvant être réalisées ou amorcées avant l'implantation des travaux, ouvrages ou aménagements les ayant justifiées.

**Appréciation de la commission d'enquête** : *L'usage des terrains est agricole et utilisé en cultures ou prairies par deux agriculteurs, qui pourront poursuivre leur activité jusqu'au démarrage du chantier. Les terrains sont réglementairement classés : 1 AUL, 2 AUS et 2 AUC, c'est à dire déjà fléchées pour être urbanisées au document d'urbanisme opposable.*

*Le tableau des surfaces actualisé du PLUi démontre qu'il n'est pas prévu de réduction de la zone A et en revanche une augmentation du zonage N.*

Zone agricole		Zone naturelle	
A	7840,5	N	7256,6 7264,6
AH	347,2	NCE	376,9
AO	72,6	NH	85,8
		NL	520,5
		NP	123,0
		NS	3967,0
		NSM	58,4

*Le maintien d'un usage agricole pour cet espace, isolé au milieu d'activités industrielles ou commerciales et d'axes routiers, est en tout état de cause menacé à très court terme.*

*Le projet d'aménagement du Stade brestois impactant 16,38 ha de terres agricoles, est soumis à l'application du décret relatif au principe ERC agricole, la commission d'enquête estime que la séquence Éviter, Réduire apparaît traitée à bon niveau.*

*Le programme prévu au titre des compensations auquel le maître d'ouvrage doit se soumettre pour compenser l'impact du projet sur l'économie agricole du périmètre perturbé apparaît satisfaisant. La compensation collective agricole contribuera à consolider l'économie agricole du territoire, objet de l'étude préalable.*

*L'ensemble du secteur dédié au projet représente 21,4 ha et sur cette emprise, une partie d'environ 6,6 ha sera conservée afin de répondre aux enjeux écologiques identifiés et réaliser les mesures compensatoires. Sur ces 6,6 ha seront aménagées des surfaces en friches et fourrés, en herbes, ainsi qu'en bosquets. Il y sera planté*

*environ 1,5 km de haies en plus de celles déjà présentes. Depuis l'origine du projet, les surfaces artificialisées ont été revues à la baisse.*

*La commission d'enquête, très attentive à la prise en compte d'une gestion économe de l'espace estime que la vocation de ce secteur est affichée de longue date et que tous les examens et les justifications imposés par la législation et la réglementation ont été respectés et apparaissent suffisants.*

### **III.1.2.3 Gestion du bassin versant – le Costour – Réserve d'eau potable – Préservation de la qualité des eaux de baignade**

La description de la nature des sols a soulevé des interrogations et inquiétudes de la part des associations de protection de l'environnement et des habitants ;

De nombreuses contributions alertent en effet sur les menaces potentielles, principalement pour ce qui concerne la protection de la réserve d'eau potable au vu de son importance dans l'alimentation du secteur.

#### - La Vallée du Costour et la zone humide – 77 contributions

Le public a relevé que le maintien de l'alimentation de la zone humide, en lien avec l'imperméabilisation et le rejet de l'ensemble des eaux en aval de cette zone devrait être examiné.

Il a également mis en avant un risque accru de pollution des eaux superficielles et souterraines, ainsi que le risque d'un moindre apport d'infiltration.

#### **Mémoire en réponse**

*Le risque de pollution des eaux superficielles et souterraines, ainsi que le risque de moindre apport est évoqué à la rubrique concernant l'eau potable.*

*S'agissant du maintien de l'alimentation de la zone humide, le schéma de gestion des eaux pluviales intègre un enjeu de préservation de la zone humide bordant le projet au Nord-Est, en effet celle-ci est en premier lieu évitée par le projet.*

*La zone humide bordant le projet de l'Arkéa Park est caractérisée par le fait qu'elle soit constituée d'un bassin de rétention traversé par un cours d'eau.*

*Cette fonction ne sera pas impactée par les travaux du projet de l'Arkéa Park dans la mesure où le cours d'eau busé au droit du projet est évité et que la topographie locale favorise les rejets dans les bassins de rétention créés dans le cadre du projet.*

*Seul le secteur Nord-Est du projet (parking) participe dans une certaine mesure à l'alimentation hydrique de la zone humide. Le schéma a été élaboré en privilégiant l'infiltration des eaux pluviales et en respectant au mieux le fonctionnement hydrologique de la zone humide.*

*Les stationnements seront constitués de matériaux perméables et permettront l'infiltration des pluies peu intenses. L'implantation du bassin n°5 créé dans le cadre du projet dans l'horizon végétal en place, en amont de la zone humide, favorise l'infiltration des eaux et une alimentation en eau diffuse de la zone humide existante en aval.*

*Pour les pluies courantes, l'infiltration des eaux au niveau du bassin est prépondérante par rapport au rejet régulé du débit de fuite dans les bassins en cascade aval : à titre d'exemple, pour la pluie de période de retour 2 ans, les volumes rejetés vers le bassin aval s'élèvent à 29 m<sup>3</sup> et les volumes infiltrés dans l'horizon végétal se montent à 63 m<sup>3</sup>, soit 68% du volume transitant par l'ouvrage.*

*L'implantation de l'ouvrage n°5 dans l'horizon en place et le long temps de vidange favorisent l'infiltration des eaux collectées par ce bassin et contribuent à l'engorgement de la zone humide existante.*

*De nouveau, cette analyse est partagée par l'hydrogéologue agréé qui note dans son avis du 21 mai 2025 que « En dehors de ces conditions très défavorables cumulant des pluies exceptionnellement fortes avec un niveau de nappe haute, la gestion des eaux pluviales telle que présentée dans le rapport EGEO favorise l'infiltration des eaux pluviales ; si bien que le déficit quant à la réalimentation de la nappe, induit par le projet, sera globalement faible ».*

#### - La gestion de l'eau potable – 40 contributions

Il est relevé par le public que le projet de nouveau stade comporte un risque d'impact sur le Costour qui alimente une partie de la ville de Brest en eau potable.

Le public indique que l'eau doit être une priorité et considère que le surplus d'activité généré par cette activité nouvelle sur une zone aussi sensible peut mettre en péril la ressource en eau. Il est précisé que l'assiette foncière du projet se situe en amont d'un bassin versant essentiel pour l'approvisionnement en eau de la métropole et que 20% de l'eau distribuée provient de là. Or, l'artificialisation des sols et la pollution induite par l'activité de l'Arkéa Park et la circulation automobile qu'il génère mettraient en péril cette ressource.

Il précise que le mémoire en réponse à l'avis de la MRAe n'apporte pas de réponse adéquate et rassurante pour les risques de pollution accidentelle ou chronique de la ressource en eau et pas de réponse du tout en ce qui concerne le risque de tarissements-tensions sur cette même ressource, risque introduit par l'imperméabilisation de 5 des 18 ha de terres agricoles et naturelles, pourvoyeuses d'eaux d'infiltration.

Bien que les impacts sur le site soient globalement réduits, l'impact sur la ressource en eau mérite d'être mieux expertisée. Certaines contributions s'étonnent que les remarques sur le risque d'impact sur la ressource en eau ne concernent que le projet Arkéa Park et ne s'appliquent pas aux grandes enseignes de la zone commerciale.

#### **Réponse du maître d'ouvrage :**

*Le projet est situé dans le périmètre de protection éloignée de la prise d'eau de Goarem Vors. L'arrêté préfectoral d'utilité publique n°2014078-0001 en date du 19 mars 2014 fixe les périmètres de protection. Dans le périmètre de protection éloignée aucune interdiction ni servitude n'est prescrite.*

*Néanmoins la conception du projet a été définie afin qu'il n'y ait aucune incidence sur la ressource en eau, tant du point de vue de la quantité que du point de vue de la qualité.*

*Du point de vue quantitatif, le projet profite de la pente moyenne du terrain et des perméabilités relativement fortes pour mettre en œuvre un dispositif de bassins d'infiltration-rétention en cascade permettant de gérer par infiltration les eaux de ruissellement jusqu'à une occurrence centennale. Ainsi le projet n'impacte pas la situation actuelle du point de vue quantitatif, puisque l'ensemble des eaux de ruissellement récoltées sur le site sont infiltrées sur place.*

*Du point de vue qualitatif, le dispositif de bassins en cascade permet en outre de contenir les pollutions de fond et les éventuelles pollutions accidentelles. En complément, au niveau des zones à risques (remplissage des cuves des groupes électrogènes et des engins d'entretien, stationnement des poids lourds), les revêtements sont imperméables et équipés de séparateurs hydrocarbures. À cela s'ajoute pour l'entretien des espaces verts extérieurs une politique « zéro-phyto ». Ainsi, via les dispositifs mis en place le projet n'impactera pas la qualité des eaux du bassin versant du Costour.*

*Cette analyse est partagée par l'hydrogéologue agréé qui dans son avis en date du 21 mai 2025 a estimé qu'après mise en œuvre de ces dispositifs, « l'incidence du projet Arkéa Park et de l'urbanisation sur la ressource en eau sera faible. Le projet comme l'urbanisation nous semble compatible avec la prise d'eau de Goarem Vors ».*

**Le président de la commission locale de l'eau**, consulté sur le sujet a indiqué que le délai d'étude des documents transmis ne lui a pas permis de solliciter les membres de la Commission Locale de l'Eau du SAGE de l'Elorn, ni de solliciter le comité syndical du Syndicat de Bassin de l'Elorn.

Cependant, les agents du SBE ayant pris connaissance de l'étude d'impact, leur avis détaillé a été fourni :

« Les 3 enjeux du SAGE sont :

- la qualité des eaux et la satisfaction des usages tributaires,
- la qualité des milieux et l'aménagement du territoire
- et enfin la disponibilité de la ressource et les inondations.

Sur le premier enjeu, les mesures prises en phase travaux et en phase de fonctionnement : mise en place de gabions en partie basse permettront de retenir les eaux du site, puis création de 5 bassins d'infiltration/rétention des eaux pluviales, avec mise en place d'un séparateur à hydrocarbures au niveau de la voirie lourde, permettront, moyennant un entretien régulier des ouvrages, de limiter le départ de matières en suspension et d'hydrocarbures et de réduire l'impact de pollutions accidentelles.

Concernant la qualité des milieux et l'aménagement du territoire, l'évitement de la zone humide permet le maintien des habitats pour les espèces protégées comme le triton palmé, le crapaud commun et la salamandre tacheté. En ce sens, le projet est conforme au règlement du SAGE de l'Elorn. Les mesures dérogatoires de protection de plusieurs espèces protégées sont en partie déjà réalisées sur la zone protégée ou une parcelle voisine. Un hêtre classé en Espaces Boisés Classés (EBC) et certains linéaires de haies sont préservés par une modification de l'implantation du stade.

La mise en place de 5 bassins d'infiltration/rétention des eaux pluviales en cascade permettra de réguler les débits en sortie de la parcelle (avec la prise en compte d'une pluie décennale) et d'infiltrer au maximum les eaux pluviales. Cela devrait permettre de limiter le ruissellement de surface et devrait entraînera une recharge des eaux de nappe en période hivernale et, en conséquence, un meilleur soutien d'étiage.

Cette disposition assurera l'infiltration au plus près des impluviums. Le site est situé sur des gneiss relativement fissurés avec la présence d'une nappe assez haute. Il est dommage qu'aucun suivi des niveaux piézométriques n'ait pu être réalisé en période de hautes eaux afin de déterminer plus précisément le risque d'interception de la nappe. En effet, ce risque ne doit pas être négligé du fait de l'usage eau potable sur le bassin du ruisseau du Costour. Il s'agit d'un risque de pollution de la nappe et d'un risque de diminution de l'infiltration des eaux pluviales donc une recharge de la nappe ; le projet se situant dans le périmètre de protection éloigné de la retenue de Goarem Vors.

En conclusion, le Syndicat de Bassin de l'Elorn prend en compte les évolutions positives du projet depuis son origine en 2018, considère que le risque de pollution des eaux a été pris en compte dans l'étude d'impact, que l'atteinte sur la biodiversité est réelle et que le risque et l'impact quantitatif ont bien été pris en compte dans le projet, sur un bassin versant déjà très urbanisé. Les mesures Évitement/Réduction/Compensation, ainsi que leur suivi régulier dans le temps, devraient permettre de réduire l'impact sur le milieu.

**La MRAe**, dans son avis du 21 novembre 2024 a relevé les éléments suivants :

L'étude d'impact met difficilement en valeur la superficie réellement imperméabilisée par le projet. Un chiffrage plus explicite des emprises occupées et imperméabilisées est attendu.

L'incidence des aménagement sud projet sur l'intensification du ruissellement des eaux pluviales et les conséquences en aval sur la saturation du réseau pluvial, le risque d'inondation du rond-point de Quelarnou et de la RN 265 en aval, le risque de débordement du ruisseau du Costour (vallée) sont identifiés. L'exécutoire des eaux de ruissellement n'est pas précisé.

Les eaux pluviales et de ruissellement seront gérées par la mise en place de 5 bassins végétalisés. Le dimensionnement des ouvrages est réalisé en prenant en compte différents événements pluvieux de période de retour décennale et centennale. Le système est complété par un talus de rétention en partie basse ainsi que par un séparateur à hydrocarbures. Les caractéristiques du sites sont bien intégrées dans le dimensionnement.

Une solution de revêtement perméable mériterait d'être étudiée pour la réalisation du parvis, dans l'optique de limiter davantage les ruissellements.

Une cuve de 80 m<sup>3</sup> permettra la récupération d'une partie des eaux de toiture pour leur réutilisation pour les besoins de fonctionnement du stade.

Globalement les mesures mises en œuvre apparaissent adaptées pour réguler les débits et volumes d'eau vers l'exécutoire et limiter à la fois les risques de débordement du cours d'eau à l'aval et les risques de pollution du milieu récepteur, dans le cadre d'un projet de cette envergure.

Des mesures de suivi de la qualité du rejet pourraient être envisagées afin de garantir complètement la qualité du milieu récepteur.

La consommation d'eau liée au fonctionnement des équipements n'est pas évoquée et devrait être ajoutée au dossier, ainsi que les mesures visant à réduire cette consommation, en complément de la récupération des eaux pluviales.

La MRAe précise que les arguments appuyant la création d'un nouveau stade au détriment de la réhabilitation du stade actuel ne sont pas suffisamment chiffrés et justifiés d'un point de vue environnemental, notamment au regard de la consommation importante de sols que cette construction engendre. Les aspects relatifs à l'accessibilité, à la mobilité et aux nuisances sonores du projet de réhabilitation d'une part, et du projet de construction neuve d'autre part, méritent d'être quantifiés et comparés.

***Dans son mémoire en réponse à l'avis de la MRAe,***

*le porteur de projet a apporté des compléments, en ce qui concerne le suivi de la qualité de l'eau rejetée :*

2.6 Suivi de la qualité de l'eau rejetée

MA07 Suivi de l'évolution du stationnement									
Objectif(s)	Garantir la préservation de la ressource en eau								
Acteurs	Société de projet								
Modalités de mise en œuvre	<p>Selon l'origine du ruissellement, un traitement approprié est défini afin d'atteindre une qualité des eaux compatible avec leur infiltration dans le sous-sol :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Le ruissellement des zones de stationnements perméables et des voies piétonnes se caractérise par une pollution essentiellement fixée sur les matières en suspensions. La transition dans les différents bassins implantés en cascade favorisera la décantation de ces MES.</li> <li>Le niveau inférieur du stade constitue une zone de logistique et de stationnements. Le ruissellement peut ainsi véhiculer une part non négligeable d'hydrocarbures. De plus, ces activités peuvent présenter un risque de pollution accidentelle. Les eaux chargées en hydrocarbures et en huiles doivent être traitées à l'aide d'un séparateur à hydrocarbures.</li> </ul> <p>Des suivis de mesure peuvent être adoptés à 2 niveaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>En aval du séparateur à hydrocarbures : contrôle du taux d'hydrocarbures des eaux déversées dans les bassins de rétention/infiltration</li> <li>A l'exutoire du projet : contrôle des paramètres suivants sur les rejets d'eaux pluviales au niveau du regard de vidange du bassin n°1 (paramètres de suivi du ruisseau du Costour). Le regard de vidange devra permettre le prélèvement d'échantillons.</li> </ul> <p>Ces mesures seront réalisées après de fortes pluies et transmises à la Police de l'eau.</p> <p>Tableau 4 : Paramètres de suivi de la qualité de l'eau (Egéo, 2025)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Paramètres</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>pH</td> <td rowspan="5">Paramètres de suivi pour les rejets d'eaux pluviales</td> </tr> <tr> <td>Température</td> </tr> <tr> <td>Matières en suspension (MES)</td> </tr> <tr> <td>Demande chimique en oxygène (DCO)</td> </tr> <tr> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Paramètres		pH	Paramètres de suivi pour les rejets d'eaux pluviales	Température	Matières en suspension (MES)	Demande chimique en oxygène (DCO)	
Paramètres									
pH	Paramètres de suivi pour les rejets d'eaux pluviales								
Température									
Matières en suspension (MES)									
Demande chimique en oxygène (DCO)									

La commission d'enquête a estimé que le bassin versant du Costour méritait une attention particulière et a considéré qu'il s'agissait d'un sujet majeur compte-tenu du contexte général lié au changement climatique et à la fragilité de la ressource en eau ; aussi a-t-elle décidé de s'entourer de l'expertise d'un hydrogéologue agréé, désigné par M. le président du tribunal administratif de Rennes, dans le cadre de la présente enquête publique. Cet appel à un expert n'avait bien entendu d'autre but que d'apporter à la commission d'enquête les éclairages nécessaires à une meilleure compréhension du projet et surtout de ses impacts.

Dans son mémoire daté du 3 juin 2025, l'expert apporte les conclusions suivantes :

« Les différents points de la mission sont ci-après rappelés avec, pour chacun d'eux, la réponse à y apporter :

1) En ce qui concerne une relation possible entre les deux vallons du Stang Alar et du Costour : le Stang Alar et le Costour disposent de deux bassins versants bien distincts, séparés par une ligne de crête. Du point de vue hydrogéologique, il y a également deux bassins versants, grosso modo superposés au bassin versant topographique. Les mesures piézométriques, réalisées à partir de plusieurs piézomètres, ont mis en exergue une nappe, au droit du projet, qui converge du Nord-Nord-Ouest vers le Sud-Sud-Est, comme la topographie. **Il y a donc bien une séparation entre les vallons du Stang Alar et du Costour, et le projet se situe dans le bassin versant du Costour.**

2) En ce qui concerne l'incidence sur la réserve d'eau potable située sur le Costour assurant pour partie l'approvisionnement en eau potable de la Métropole : Le projet se situe sur le bassin versant amont, et sur le périmètre de protection éloignée de la prise d'eau de Goarem Vors, alimenté par le Costour. A ce

titre, une modification de l'existant, et l'ouverture à l'urbanisation, a potentiellement une incidence sur la ressource en eau exploitée pour l'eau potable, des points de vue quantitatif et (surtout) qualitatif. Toutefois, il est prévu dans le projet d'Arkéa Park de profiter des conditions topographiques (pente moyenne vers le Sud-Sud-Est) et hydrogéologiques (perméabilités relativement fortes) pour mettre en œuvre de bassins d'infiltration-rétention en cascade. Ainsi, le dispositif favorisera l'infiltration des eaux de ruissellement, permettra de gérer les événements pluvieux jusqu'à théoriquement une occurrence centennale, et permettra en outre de contenir les pollutions de fond et les éventuelles pollutions accidentelles.

Il en ressort que, si les dispositifs sont mis en œuvre comme exposé, **l'incidence du projet Arkéa Park et de l'urbanisation sur la ressource en eau sera faible. Le projet comme l'urbanisation nous semble compatible avec la prise d'eau de Goarem Vors.**

A noter qu'il n'y pas d'interdiction ni de réglementation autre que la réglementation sur le périmètre de protection éloignée ; et que la zone était destinée à être urbanisée dès janvier 2014, soit avant la déclaration des périmètres de protection du captage (mars 2014).

3) En ce qui concerne une incidence potentielle sur les eaux de baignade de l'anse du Moulin Blanc : Comme signalé ci-dessus, l'incidence sur la ressource en eau du projet Arkéa Park et de l'ouverture à l'urbanisation sera faible. **Les précautions prévues dans le cadre de la gestion des eaux font que le projet d'Arkéa Park ne dégradera pas la qualité des eaux. »**

**Appréciation de la commission d'enquête :** Comme indiqué supra, la commission a considéré le sujet de l'eau et plus particulièrement celui de la ressource en eau, suffisamment important pour solliciter la contribution d'un expert hydrogéologue, pour l'ensemble de la thématique : bassin versant et prise en compte de la réserve d'eau potable de Goarem Vors.

Le travail réalisé par l'expert lui est apparu très utile. La visite de terrain qui a réuni l'expert, les représentants des différents bureaux d'études, le porteur de projet et les représentants de la métropole, a permis une meilleure appréhension du sujet.

Au terme de la mission, il apparaît à la commission que le sujet de la prise en compte de la ressource en eau a fait l'objet de toutes les attentions et que les conclusions de l'hydrogéologue agréé désigné par le tribunal administratif de Rennes pour l'accompagner viennent conforter les éléments du dossier d'enquête publique.

En ce qui concerne la séparation des deux bassins versants, toute ambiguïté lui apparaît également levée.

La commission d'enquête précise que le porteur de projet lui a fourni deux documents cartographiques qui apportent les éclairages nécessaires sur les risques, même faibles, évoqués par l'expert que sur certaines occurrences le fond de bassin rencontre le niveau de la nappe en plus hautes eaux. Ces extraits d'étude démontrant que la marge est largement suffisante et que la situation ne pourrait pas se rencontrer, sont annexés au rapport d'enquête publique unique (cf. document 2-Annexes – VI.4 - Compléments d'étude p41).

#### III.1.2.4 Prise en compte du réchauffement climatique (110 contributions)

**Le public** a déploré une prise en compte insuffisante des enjeux climatiques, énergétiques et de préservation des ressources naturelles dans l'étude d'impact. Il estime que ce projet va à l'encontre de l'adaptation nécessaire au changement climatique. Il est dit que le coût environnemental de l'opération est élevé, car il conduit à détruire des terres agricoles nourricières.

Il est précisé : « Nous ne pouvons plus faire comme s'il ne se passait rien et il est impérieux de prendre en compte les recommandations du GIEC en termes de préservation de l'environnement et des ressources (terres agricoles, eau, énergie, arbres, faune), si nous voulons limiter l'augmentation de la température. Nous devons tous prendre conscience de cet état de fait et ne pas reporter le problème à plus tard ».

Les termes de la Charte de l'Environnement à valeur constitutionnelle sont rappelés, notamment son article 1<sup>er</sup> qui dispose : « chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé » ; en son article 2 : « toute personne a le devoir de prendre part à la préservation et à l'amélioration de l'environnement »

et en son article 3 : « toute personne doit, dans les conditions définies par la Loi, prévenir les atteintes à l'environnement ou, à défaut, en limiter les conséquences » ; et les déposants estiment que les porteurs de projet ne respecteront pas la Charte, puisqu'ils « seront probablement responsables de la pollution de l'eau ».

Il est demandé un complément d'analyse de la consommation des ressources naturelles sur l'ensemble de la durée de vie des aménagements, en phase de chantier comme en phase d'exploitation.

Cependant, certaines contributions reconnaissent la mise en œuvre de mesures tendant à limiter l'impact écologique avec l'installation de parkings vélos, la recherche d'espaces de stationnement mobilisables lors des événements, la préservation des zones naturelles, protégées par un zonage, la pose de panneaux photovoltaïques.

Il est régulièrement reproché au projet d'être consommateur d'espaces agricoles et naturels, mais il a souvent omis de préciser que le fait de construire le stade en périphérie va libérer du foncier en centre-ville.

**Le porteur de projet, dans son mémoire en réponse a indiqué :**

*La conception du projet a suivi la démarche Éviter Réduire Compenser afin de présenter un projet respectueux des enjeux environnementaux.*

*Sa localisation a été déterminée sur le secteur identifié par le PLUI depuis de nombreuses années pour accueillir ce type d'équipement, en particulier du fait du caractère urbain du secteur, de l'offre de transports, notamment transports en commun, de son positionnement en entrée de ville.*

*L'implantation de l'équipement sur le terrain a été déterminée avec la préoccupation constante du moindre impact par l'évitement des zones à enjeux pour la biodiversité.*

*L'implantation sur la partie haute du terrain permet de bénéficier de la déclivité naturelle, afin de minimiser les mouvements de terrains et permettre la mise en place d'un dispositif de gestion des eaux de ruissellements par infiltration, permettant de ne pas perturber le fonctionnement des nappes superficielles actuelles.*

*Les surfaces urbanisées ont été réduites, permettant de créer une zone naturelle de 4ha totalement protégée. Le travail sur la compacité de l'équipement, sur la jauge, et sur la mobilisation des parkings existants du secteur pour limiter le nombre de places à créer a permis de réduire les surfaces urbanisées.*

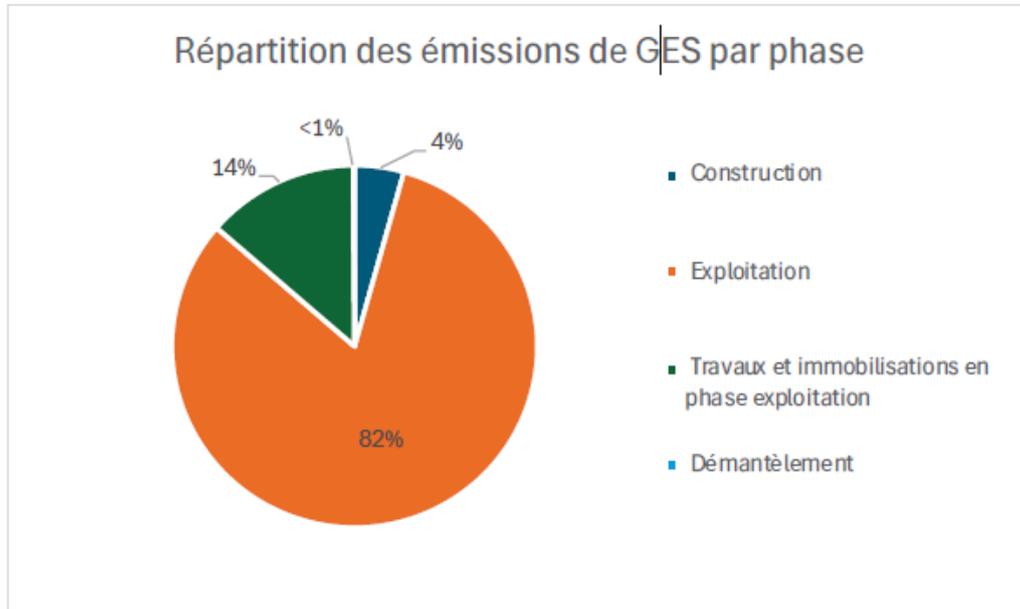
*Par ailleurs, la conception s'est attachée à maintenir et protéger la majorité des haies existantes, à créer des espaces végétalisés en accompagnement des parkings et parvis.*

*Sur les questions liées à l'eau le projet a été conçu pour gérer les eaux de ruissellements jusqu'aux quantités d'eau de l'occurrence centennale sur le site, permettant de maintenir en quantité l'alimentation des nappes superficielles par infiltration et de prévenir les risques de pollutions de fonds et accidentelles. Cette gestion vertueuse des eaux pluviales dans le cadre du projet est confirmée par l'avis de l'hydrogéologue agréé du 21 mai 2025.*

*L'étude de calcul des émissions de gaz à effet de serre (GES) qui a été conduite a permis d'identifier les sources d'émission les plus importantes.*

*Cette étude a été mise en perspective de la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) de la France, permettant de fixer les objectifs aux porteurs de projets en phase de conception, mais surtout en phase d'exploitation. En effet les émissions liées à l'exploitation représentent 82% des émissions auxquels il s'agit d'ajouter 14% correspondant aux travaux et immobilisations en phase d'exploitation. Ainsi la construction initiale et le démantèlement représentent à peine 4% des émissions de GES sur la durée de vie de l'équipement.*

*En phase exploitation les déplacements représentent la majorité des émissions de l'exploitation (67%).*



*La politique d'exploitation fixera des objectifs sur l'ensemble des postes d'émission afin de suivre la trajectoire fixée par la SNBC.*

*Sur la partie la plus importante, celle des déplacements, des actions sont déjà expérimentées par le club afin d'augmenter le taux de covoiturage. Le dispositif sera donc éprouvé pour la mise en service de l'équipement permettant de viser des objectifs de taux de covoiturage proche des meilleurs stades de ligue 1 actuellement (2,9 personnes par voiture en moyenne annuelle). En parallèle le club travaille sur un 2ème axe, celui de favoriser le report modal depuis la voiture individuelle vers le vélo et les transports en commun pour ceux qui le peuvent. Une politique d'incitation sera mise en place pour favoriser aussi le report modal.*

**La MRAe** dans son avis a relevé que 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.

**Dans son mémoire en réponse à l'avis de la MRAe,**

*le porteur de projet présente les études des émissions de GES du projet en phase de construction, d'exploitation, de démantèlement. Ainsi, sur l'ensemble du cycle de vie de l'installation, 1 294 142tCO<sub>2e</sub> seront émises : 4 % au moment de la construction, 82 % durant l'exploitation, 14 % relèveront des travaux et immobilisation et le démantèlement sera inférieur à 1 %. La construction du stade génère donc peu de GES en comparaison des GES produites lors de son utilisation. Ce sont les déplacements qui dans le cadre de l'exploitation du stade sont les plus importants émetteurs de GES.*

*Pour réduire les besoins, l'enveloppe du bâtiment est très performante thermiquement, le renouvellement d'air représente une partie importante de déperditions totales, il est donc nécessaire de le maîtriser et de minimiser les infiltrations.*

*Les bâtiments sont ventilés par des centrales de traitement d'air avec des échangeurs à rendement supérieur à 80 % (certifié EUROVENT).*

*Les locaux sont chauffés avec des émetteurs à faible inertie. Les luminaires sont de type LED et chaque local comporte un circuit d'allumage distinct commandé par un détecteur de présence et de luminosité faisant varier les flux de luminaires.*

*Une gestion technique centralisée permet de gérer l'éclairage, le chauffage, les installations de ventilation.*

*En outre, il est prévu la mise en place de 4 632 panneaux photovoltaïques sur la toiture du stade. L'idée est de fournir une énergie renouvelable locale aux activités économiques en proximité du site. La puissance de crête installée de l'installation permettra de produire 1,1 Gwh/an.*

**Appréciation de la commission d'enquête :** le volet traitant de la préservation du climat et de l'adaptation à son évolution démontre une volonté affirmée de construire un équipement reposant sur des principes bioclimatiques et permettant de produire l'énergie nécessaire à ses besoins hors match.

### III.1.3 - L'économie

De nombreuses contributions évoquent l'économie dans l'une ou l'autre de ses composantes : emploi, énergie, rayonnement, retombées économiques, incidences pour le secteur du Haut Jaurès.

#### III.1.3.1 L'emploi (131 contributions)

Aux interrogations sur l'emploi généré, le porteur de projet a apporté les éléments de réponse suivants :

*Le stade Francis Le Blé accueille environ une vingtaine de matches par saison sportive, et n'est pas ouvert au public en dehors de ces événements. Il n'existe pas d'activité permanente en son sein, ni à proximité immédiate en lien avec les compétitions sportives, compte tenu des importantes périodes de fermeture de cet équipement entre les matches.*

*En conséquence, le stade Francis-Le Blé n'accueille pas d'emplois permanents dans son sein, en dehors des interventions d'entretien et de gestion assurées par les agents de Brest métropole, et dont les missions évolueront au sein de la collectivité.*

*Arkéa Park contribuera à l'emploi des personnes atteintes d'un handicap à travers plusieurs initiatives : La société d'exploitation du site embauchera en priorité des travailleurs en situation de handicap. Des contrats de prestations extérieurs seront réservés à des structures spécialisées emploi / handicap de type ESAT (entretien des espaces verts, ...).*

*Chaque année, un job dating dédié aux candidats en situation de handicap sera organisé. Les 600 entreprises partenaires du Stade Brestois seront invitées à y participer.*

*L'enceinte pourra également accueillir des initiatives autour de l'insertion professionnelle des personnes en situation de handicap (entreprises, enseignes de restauration, ...).*

**Appréciation de la commission d'enquête** considère que ce volet a d'ores et déjà fait l'objet de réflexions approfondies, notamment en faveur de l'insertion professionnelle des personnes en situation de handicap, ce que le stade Francis Le Blé n'était pas en capacité d'offrir, du moins sous la forme d'un contrat de travail menant à un emploi permanent.

#### III.1.3.2 L'économie de la construction (14 contributions)

Quelques contributeurs soulignent les effets bénéfiques attendus de la conception du futur stade :

- Projet labellisé BREEAM ou équivalent (haute qualité environnementale)
- Utilisation de matériaux durables et conception respectueuse de l'environnement
- Installation de panneaux photovoltaïques (jusqu'à 11 000 m<sup>2</sup>)
- Optimisation de la consommation énergétique et sobriété énergétique
- Récupération et gestion des eaux pluviales pour les sanitaires et autres usages

A contrario, certains soulignent :

- l'impact environnemental du chantier (artificialisation des sols, consommation de béton, manque d'évaluation des impacts)
- l'absence ou la faiblesse de la prise en compte énergétique dans certaines études du projet

Le porteur de projet a apporté les réponses suivantes :

*Une étude précise des émissions de GES a été conduite fin 2024, permettant de quantifier précisément l'ensemble des sources d'émissions et leurs parts respectives. Ces émissions ont été mises en perspectives*

*de la trajectoire SNBC de la France permettant de donner en phase de construction mais surtout en phase d'exploitation les objectifs et actions à conduire pour suivre la trajectoire SNBC.*

La **MRAe** dans son avis :

a déploré que l'étude d'impact ne propose aucune analyse qualitative ou quantitative relative à la consommation énergétique du projet, à la consommation de ressources et à l'émission de gaz à effet de serre et indique qu'aucune information n'est fournie à l'attention du public sur l'impact énergétique et climatique d'un tel projet que ce soit en phase de construction ou en phase d'exploitation des équipements.

Des mesures de réduction de la consommation d'énergie fossile sont intégrées au projet (orientation du stade, pose de panneaux et d'ombrières photovoltaïques), toutefois aucune explication n'est disponible sur cette contribution à l'ensemble de la consommation du stade.

L'étude d'impact doit être complétée par une analyse des incidences énergétiques, climatiques (émissions carbonées) et de la consommation des ressources sur l'ensemble de la durée de vie des aménagements, en phase de chantier comme en phase d'exploitation.

L'Ae recommande d'intégrer à l'étude d'impact l'analyse qualitative et quantitative des émissions carbonées, des consommations énergétiques et de la consommation de ressources naturelles relatives aux travaux et à l'exploitation des futurs aménagements, et d'évaluer l'adéquation et la durabilité du projet au regard des enjeux climatiques (préservation du climat et adaptation à son évolution).

Le **mémoire en réponse du porteur de projet** à l'avis de la MRAe :

*Le bilan des émissions de gaz à effet de serre réalisé sur l'ensemble du cycle de vie du stade, montre plusieurs choses :*

- *La part des émissions de GES de la construction représente à peine 4% du total des émissions sur le cycle de vie de 100ans ;*
- *La part du démantèlement du stade en fin de vie est d'à peine 0,1%*
- *L'essentiel des émissions sont dues à l'exploitation du site à hauteur de 82%*
- *L'essentiel des émissions dues à l'exploitation le sont du fait des déplacements (67%) De ces mesures, les enseignements suivants peuvent être avancés :*
- *Le coût de rénovation du stade Francis Le Blé est, suivant les scénarios, évalué entre 50 et 60M€, alors que le coût de l'ARKEA PARK est chiffré à 106M€. Cette comparaison permet de supposer que les émissions potentielles de GES pour les scénarios de rénovation seraient de 40% à 50% inférieures à celle de la construction neuve. Toutefois, la part des GES représentant une faible part des émissions sur la durée de vie, l'impact de la construction revient à être peu structurant au regard du choix entre rénovation et construction neuve.*
- *Les émissions de GES dues au démantèlement sont négligeables et seraient équivalentes quel que soit le scénario.*
- *A contrario la construction neuve sur le site du Frouven apporte des bénéfices importants en termes de nuisances évitées et réduites par rapport au maintien à l'emplacement actuel, impliquant des bénéfices globaux en faveur du choix de la construction neuve sur le site du Frouven par rapport à la rénovation du stade Francis Le Blé existant.*
- *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).*

**Appréciation de la commission d'enquête :** *La commission d'enquête prend acte des réponses apportées.*

### **III.1.3.3 Le rayonnement économique (379 contributions)**

L'expression du public, suivi en italique de la réponse du porteur de projet dans son mémoire en réponse :

- Références à l'animation commerciale apportée par les soirs de matchs au Haut Jaurès et aux rues proches

*Le stade Francis Le Blé accueille environ une vingtaine de matches par saison sportive, et n'est pas ouvert au public en dehors de ces événements. Il n'existe pas d'activité permanente en son sein, ni à proximité immédiate en lien avec les compétitions sportives, compte tenu des importantes périodes de fermeture de cet équipement entre les matches.*

*Il est par ailleurs rappelé que le secteur des Hauts de Jaurès fait l'objet d'un programme porté par Brest métropole et ses partenaires en faveur du renforcement de l'attractivité de ce secteur, par le déploiement de dispositifs, d'aides financières et techniques, et d'un plan stratégique d'actions sur l'espace public. Ce projet de renouvellement urbain développe un programme d'actions défini suite aux diagnostics établis en concertation, et notamment :*

- *Améliorer le cadre de vie à travers l'aménagement des espaces publics ;*
- *Rendre l'expérience de l'espace urbain plus riche et agréable ;*
- *Renforcer les trames piétonnes et cyclistes ;*
- *Augmenter les liaisons entre la rue Jean-Jaurès et ses abords ;*
- *Soutenir les initiatives associatives culturelles et artistiques.*

*Enfin, la reconfiguration du site actuel pourra bénéficier au secteur des Hauts de Jaurès et ses habitantes et habitants, en leur offrant des usages permanents. L'ensemble de ces actions d'aménagements permettront de redonner confiance aux investisseurs pour :*

- *Rénover le patrimoine (requalification des façades et des rez-de-chaussée de certains immeubles) ;*
- *Lutter contre l'habitat insalubre et offrir des logements plus diversifiés ;*
- *Réduire la vacance commerciale en implantant de nouvelles activités économiques.*

**- Critique d'un modèle d'urbanisme éloignant l'activité du centre au profit de zones périphériques.**

*Le rapport de présentation du plan local d'urbanisme intercommunal de Brest métropole de 2014 identifie l'intérêt d'un développement urbain du secteur du Froutven et précise les éléments suivants : « Froutven/Botspern (12 ha)*

*Porte d'entrée de l'agglomération, le quartier du Froutven à Guipavas constitue un espace privilégié de développement de la métropole brestoise. Afin de fournir aux opérateurs un cadre de référence au sein duquel leurs projets pourront s'intégrer de façon cohérente et maîtrisée, Brest métropole a engagé fin 2009 l'étude d'un « plan guide » du quartier. Ce plan guide, soumis à la concertation du public en 2010, dont le bilan a été approuvé en janvier 2011, vise à développer l'attractivité de l'agglomération brestoise par l'aménagement d'un quartier mixte à vocation métropolitaine, grâce à des projets immobiliers et paysagers présentant une grande qualité urbaine, assurer une urbanisation respectueuse de l'environnement, en maîtrisant la consommation des emprises foncières, les nuisances et l'impact sur le voisinage, assurer une accessibilité tous modes du site, en particulier par le tramway et modes doux, permettre la mise en œuvre du parti d'aménagement d'un front bâti le long du boulevard F. Mitterrand qui, avec l'arrivée du tramway, présente les caractéristiques d'un véritable boulevard urbain. »*

*Et le projet d'aménagement et de développement durable rappelle que :*

*« le quartier du Froutven à Guipavas a été identifié lors du PADD précédent comme un site stratégique d'accueil de fonctions et d'équipements métropolitains nécessitant une forte accessibilité conjugée des modes de déplacements collectifs et individuels. »*

*La construction d'un nouvel équipement sportif majeur sur ce site s'inscrit donc pleinement dans les orientations générales du PLU de Brest métropole*

*Le site du Froutven bénéficie enfin d'une excellente accessibilité depuis le cœur de métropole, avec une desserte directe en tramway (10 minutes depuis la place de Strasbourg), et un trajet d'environ 10 à 15 minutes en voiture et 20 minutes en vélo.*

**Appréciation de la commission d'enquête :** *La commission d'enquête prend acte des réponses apportées sur la cohérence des intentions du porteur de projet avec le document d'urbanisme opposable.*

#### III.1.3.4 Les autres incidences économiques (200 contributions)

Abordé 200 fois, par divers contributeurs qui se montrent critiques sur la rentabilité du projet et sur la surcapacité ou sous-capacité du stade, revendiquant parfois un stade plus grand pour une meilleure rentabilité à long terme ou soulignant un risque venant de la dépendance de la réussite sportive (avec exemples négatifs Bordeaux, Le Mans).

Pour certains, le projet est jugé économiquement plus viable qu'une rénovation coûteuse et techniquement difficile par certains. Pour d'autres, la comparaison économique avec la rénovation du stade Francis Le Blé reste absente.

Le financement du projet en grande partie par des fonds privés ou structuré pour limiter l'impact sur les finances publiques est apprécié par les uns, alors même que les autres critiquent un financement public pour un intérêt jugé privé, financement public jugé excessif, avec risque de dérives budgétaires.

##### Réponse du porteur de projet :

*Le fait de concevoir un nouvel équipement multifonctionnel, qui ne sert pas uniquement les jours de matchs, mais bien 365 jours par an, assure d'autres sources de revenus, indépendamment de la réussite sportive du club. L'enceinte accueillera des activités de loisirs, de divertissements, des espaces de restauration et de séminaires d'entreprises et la boutique du SB29.*

*Pour rappel, la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal de Brest métropole prévoit le classement en zone US des terrains d'assiette du projet Arkéa Park. Le règlement de cette zone ne permet pas le développement d'activités commerciales, à l'exception de celles liées au caractère ou au fonctionnement de la zone.*

**Appréciation de la commission d'enquête : La commission d'enquête prend acte des réponses apportées.**

#### III.1.4 - Financement

Le financement fait l'objet de très nombreuses contributions portant sur le coût réel du projet et son financement, la répartition public/privé, les choix de financement sous-tendus et les conditions de sortie de bail.

##### Réponse du porteur de projet :

*Le projet Arkéa Park est un projet d'initiative privé, porté par Gérard et Denis Le Saint, propriétaires du club de football professionnel du Stade Brestois 29. Ce projet vise à soutenir le développement du club dans l'élite, le développement du Sport Adapté, ainsi que le développement et le rayonnement de l'agglomération brestoise, du Département du Finistère et de la Région Bretagne.*

*À ce titre les collectivités – Région Bretagne, Département du Finistère, Brest métropole, ville de Guipavas, les entreprises publiques locales – Brest'Aim, Brest métropole Aménagement, SEMPI – sont pleinement parties prenantes du projet.*

*Le budget de l'Arkéa Park s'élève à 106 M€ dont 30 M€ de subventions : Région – Département – Métropole – ville de Guipavas.*

*Par ailleurs, la réalisation du projet Arkéa Park s'accompagne d'aménagements publics comprenant la création d'une avant-gare de tramway, le réaménagement du rond-point de Keradrien et du boulevard François Mitterrand, et la création d'un parking public. Le montant de ces équipements est évalué à 7.7M€, sur un montant total de 11.5M€ d'aménagements prévus au plan de financement des aménagements publics de voirie, stationnement, réseaux, et de cheminements piétons et cyclables du Frouven adopté par délibération du Conseil de métropole du 18 octobre 2024.*

*La participation globale de Brest métropole dans le projet Arkéa Park est donc moins onéreuse à ce qu'elle aurait été, en cas de rénovation du Stade Francis-Le Blé (estimée entre 50 et 60M€ selon les*

*études de Brest métropole, sans pour autant que ces investissements permettent de répondre aux besoins du club et d'apporter de solutions durables aux contraintes que fait porter le fonctionnement du stade Francis Le Blé au quartier et aux équipements scolaires voisins).*

*Pour rappel :*

*Les porteurs de projet ne seront pas propriétaires d'Arkéa Park. Le terrain d'assiette restera la propriété de Brest métropole et la construction lui sera transférée, à l'issue du bail à construction.*

*Les porteurs de projet ne seront pas non plus exploitants exclusifs de l'enceinte. 100% des exploitants seront des entrepreneurs privés et les entreprises issues du territoire seront privilégiées.*

*Les porteurs de projets ne seront pas bénéficiaires des recettes de l'exploitation. 100% de ces recettes – issues notamment des loyers – seront perçues par le Stade Brestois 29, pour consolider et pérenniser le modèle économique du club, l'un des plus petits budgets de Ligue 1, fragilisé par la baisse des droits TV.*

*Appréciation de la commission d'enquête prend acte de la réponse apportée, de la clarification de la répartition des investissements et qu'en matière d'aménagements publics il ne faut pas tout imputer au seul projet Arkéa Park.*

### III.1.5 - Offre de services

En ce qui concerne la possibilité de proposer des événements autres que des matchs : le **porteur de projet** a apporté les éléments de réponse suivants :

*Chaque année, à l'occasion de la trêve de la Ligue 1, la pelouse du stade pourra accueillir durant des événements sportifs, culturels...Des projets sont à l'étude.*

*Gérard et Denis Le Saint se sont d'ores et déjà engagés à organiser chaque année un grand événement autour du Sport Adapté.*

*Pour rappel, l'aménagement de l'enceinte s'inspirera des principes du "Design actif" pour permettre aux familles de se divertir tout en se sensibilisant : changer de regard sur le handicap, bouger plus, manger mieux, adopter les écogestes.*

En outre :

*Les porteurs de projet s'engagent à offrir au grand public des services de grande qualité :*

- **Une "ambiance chaudron".** Les tribunes seront encore plus proches de la pelouse qu'à Francis-Le Blé : 5 mètres pour les tribunes latérales et 7 mètres pour les tribunes arrières-buts à Arkéa Park, contre 8 mètres (Tribune Arkéa) et 12 mètres (Tribune Foucauld) à Francis-Le Blé.
- **Un accueil chaleureux et performant.** Pour l'accès aux buvettes, Arkéa Park présentera le meilleur standard de tous les stades d'Europe : 15 à 20 mètres linéaires de comptoirs pour 1 000 spectateurs, ce qui permet d'éviter les files d'attente.
- **Une restauration diversifiée et adaptée à tous les budgets.** À chaque tribune son offre de restauration sur-mesure. Sous la tribune grand public, le bar des supporters et une halle gourmande qui proposera une offre de restauration diversifiée, de qualité, locale et de saison. Dans la tribune opposée, une brasserie permettra de compléter l'offre de restauration.
- **De nombreux sanitaires :** pour 1 000 spectateurs, 22 sanitaires hommes et 32 sanitaires femmes, (alors que les recommandations UEFA sont seulement 10 sanitaires hommes et 8 sanitaires femmes pour 1 000 spectateurs).
- **Un confort en tribune :** meilleur confort en termes d'assises, d'accessibilité et de services (connectivité, restauration, animations, etc.)
- **Des services avant et après le match :** grâce à sa configuration "365", il sera possible pour le grand public de se divertir (retransmissions de matchs sur grand écrans, loisirs indoor...) et de se restaurer avant et après le match.

*Appréciation de la commission d'enquête prend bonne note des intentions du porteur de projet pour répondre au mieux aux attentes du public.*

### III.1.6 - Inclusion/prise en compte du handicap

#### L'expression du public

Les contributeurs qui ont abordé le sujet de l'inclusion sont majoritairement favorables au projet car ils expriment leur souhait de partager des moments festifs en famille et avec leurs enfants. Pour certains c'est un projet pensé pour tous les publics, un équipement inclusif. Un papa s'exprime ainsi « *comme d'autres familles, nous connaissons les petits combats du quotidien : trouver un sport adapté, un regard bienveillant, une place où il peut juste... être là et vivre avec les autres* »

En ce qui concerne l'accessibilité pour tous et notamment des personnes porteuses de handicap ce projet représente un engagement qui offre à chacun la possibilité de vivre pleinement une expérience sans barrière ni exclusion. Pour les familles, cet équipement est essentiel.

#### III.1.6.1 Inclusion (41 contributions)

L'accessibilité universelle représente un accueil des personnes en situation de handicap (PMR), en leur assurant un confort, une sécurité par des équipements adaptés

La dimension sociale et inclusive du projet concerne les familles, les jeunes, et les personnes éloignées du sport et tous les publics

Le projet est perçu comme un vecteur de lien social, de mixité et d'intégration à l'échelle du territoire

#### III.1.6.2 Inclusion des personnes porteuses de handicap (94 contributions)

Le Projet Arkéa Park a été largement salué pour avoir intégré dès sa conception une accessibilité universelle pour les personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite.

Des exemples d'aménagements: des tribunes et emplacements réservés, des rampes, des ascenseurs, des sanitaires adaptés, une signalétique universelle, boucles magnétiques, visibilité optimisée.

#### III.1.6.3 Pratique du sport adapté (48 contributions)

La volonté est d'inclure ces publics dans tous les usages du stade, au-delà des jours de match avec la création d'un club de sport adapté, de multisports, d'espaces partagés, d'animations culturelles et éducatives .

L'Arkea Park accueillera le premier club multisports destiné au sport adapté du Finistère avec un espace dédié de 800m<sup>2</sup>.

Le projet est présenté comme un symbole d'égalité, d'ouverture et de progrès social pour le territoire.

Certains appellent à plus de concertation avec les associations concernées, ou critiquent les dérives actuelles en matière d'accessibilité dans l'agglomération.

La volonté de réaliser un équipement ouvert pour tous est vécu généralement comme un moyen de sociabilité et de bienveillance particulièrement pour les personnes vulnérables.

### III.1.7 - Mobilité/déplacements

#### L'expression du public :

La mobilité est un sujet très fréquemment abordé par le public. Ce thème est évoqué d'un part par les contributeurs favorables aux moyens mis en œuvre en matière d'accessibilité au futur stade, mais aussi par ceux qui estiment qu'ils sont insuffisants et qui émettent des réserves quant à la praticabilité les jours de match.

Certains restent attachés au stade Le Blé et à sa situation au sein de la ville de Brest ainsi qu'aux facilités d'y accéder, pour les brestois en particulier.

Des riverains du futur Arkea Park ont fait part de leurs inquiétudes concernant la circulation de proximité les jours de match.

La traversée du boulevard Mitterrand est également évoquée d'une manière générale et en ce qui concerne la circulation lors des matchs.

*Pour rappel, les éléments indiqués ci-dessous pour les situations de match n'auront lieu qu'une vingtaine de fois par an à domicile, la majorité de ceux-ci ayant lieu les dimanches.*

### III.1.7.1 Les mesures en matière de mobilité

Envisager une liaison du tramway directement avec le stade pour faciliter l'accès les jours de match.

*La station de tramway actuelle se situe à 50m de du périmètre du projet et à environ 200m de l'entrée de l'enceinte du stade. Des cheminements piétons sécurisés et accessibles PMR seront mis en place entre la station et le stade, tant en configuration quotidienne et que pendant les matchs (cf. réponse au H3 ci-dessous et schémas Annexes Mob 1 et 2).*

Prévoir l'augmentation de la fréquence du tramway coordonnée avec les autres transports en commun

*Comme indiqué dans le dossier d'enquête publique (Pièce 3.1.B.1 – Chapitre 12, la fréquence du tramway sera renforcée pour faciliter l'arrivée et le départ des spectateurs. Une étude complémentaire d'exploitation des transports en commun est en cours de lancement et permettra de finaliser l'organisation du réseau Bibus en période de match.*

La création d'un système d'abonnement avec une option parking pour les supporters.

*Le SB29 met en place en un système permettant d'obliger à renseigner son moyen de transports dans le tunnel d'achat e-billetterie.*

*Le SB29 accompagne par ailleurs le report modal de la voiture individuelle vers les transports en commun ou la marche ou le vélo en mettant en place un système d'incitation intégré au tunnel d'achat e-billetterie. L'utilisation des moyens d'accès peu ou pas carbonés (TC, vélo, marche) permet de rapporter des points donnant accès à des offres exclusives du SB29 ou à des offres chez les commerçants locaux.*

*Selon le moyen de transport choisi, le client est redirigé vers un complément d'information dédié (itinéraires, stationnement, horaires, etc.).*

*S'il le client choisi de venir en voiture individuelle, il devra renseigner le parking où il souhaite se rendre. Il recevra ensuite un mail de confirmation qui lui indiquera l'itinéraire précis pour se rendre sur ce parking avec un widget Waze. Une fois le quota de place atteint sur un parking, il n'est plus disponible à la réservation sur le site. En fonction de la proximité du parking à l'enceinte il sera possible de mettre en place des restrictions de remplissage (ex. minimum 3 personnes) pour réserver la place de parking, afin d'inciter les clients venant en voiture à covoiturer.*

*À titre d'exemple, l'Olympique Lyonnais met en place depuis la création du Groupama Stadium ce principe et système de renseignement préalable de son moyen de transport avant l'émission du billet. La réussite du fonctionnement du système est avérée.*

Une mutualisation des parkings disponibles de la zone commerciale proche qui comportent environ 4250 places recensées.

*Comme indiqué dans le dossier d'enquête publique (Pièce 3.1.B.1 – Chapitre 12), la mutualisation avec les espaces de stationnement à proximité, et notamment ceux de la zone commerciale via des conventionnements, est prévue.*

*Ces conventions permettront la mise à disposition de place de stationnement à destination du stade brestois par les entreprises et commerces situées à proximité du stade lors des matchs. Le nombre de*

*places conventionnées sera différencié selon les jours de la semaine et les horaires de match, afin de prendre en compte les besoins de stationnement liés aux activités hors stade et d'optimiser le temps de parcours piéton des supporters.*

*Les parkings d'entreprises sous convention (zones de Kergaradec/Lavallot et Kergonan) seront par exemple privilégiés les samedis après-midi afin de ne pas mettre sous tension les parkings des zones commerciales dont seulement une partie sera mise à disposition des spectateurs via le système de réservation (tunnel d'achat e-billetterie)*

La création d'un parking à vélo sécurisé muni de bornes de recharge électrique et de matériel de réparation ainsi que la facilitation des liaisons douces, vélos et piétons.

*Le projet prévoit la création d'un parking de 150 places de vélo dans l'enceinte du stade. Les services suivants y seront intégrés : recharge pour VAE, fontaine à eau, consigne, station de réparation / gonflage.*

*Des liaisons cycles et piétons existent déjà entre le centre de Brest et le secteur du Froutven, : aménagements le long du Boulevard François Mitterrand, aménagements le long de la rue de Kerlaurent notamment.*

*Par ailleurs, afin d'accompagner l'urbanisation en cours sur ce secteur (lotissements, implantations tertiaires, établissements d'enseignement supérieur, ...) des aménagements complémentaires sont en cours le long de la voie communale 14 et de la rue Alphonse Penaud. Ils permettront également de relier le stade au Boulevard François Mitterrand de manière sécurisée pour les piétons et les cycles*

*D'autres aménagements d'accompagnement de l'urbanisation seront également réalisés au nord du Boulevard François Mitterrand dans les années à venir. Ils faciliteront aussi l'accès au stade pour les supporters en modes actifs.*

Ces propositions sont à rapprocher dans le contexte de la situation actuelle du stade Le Blé et pour une optimisation générale autour du nouveau stade.

*L'Arkéa Park bénéficiera, comme à Francis le Blé, d'une bonne accessibilité tous modes mais permettra la mise en place de contraintes plus légères pour les riverains par rapport à la situation actuelle.*

### **III.1.7.2 Problématiques des flux de circulation hors proximité immédiate (106 contributions)**

Les usagers hors métropole craignent les encombrements des axes principaux RN12, RN 165 et du boulevard François Mitterrand les jours de match.

*Comme présenté dans le dossier d'enquête publique (Pièce 3.1.B.1 – Chapitre 12), des simulations de trafic ont été effectuées afin de modéliser le fonctionnement du secteur aux heures d'entrées et de sortie du match.*

*En semaine, l'encombrement induit par le stade sur les RN 12 et 165 restera limité et sera relativement équivalent à celui d'une heure de pointe classique. Par ailleurs, les horaires envisagés pour les matchs les soirs de semaine permettent que le phénomène d'entrée / sortie des supporters ait lieu après l'heure de pointe, venant prolonger dans le temps la situation de celle-ci.*

*Le samedi, les RN étant moins circulées, les simulations n'ont pas fait apparaître plus de difficultés sur ces voies.*

*Enfin, comme indiqué dans le dossier d'enquête publique (Pièce 3.1.B.4 – Annexe 9 – Accès au site du Froutven) et réprésenté dans les schémas en annexe du présent document (Schéma Annexe Mob 1 et Mob 2), il est prévu de fermer le boulevard François Mitterrand à la circulation entre les giratoires de Quélarnou et de Keradrien. Le trafic sera restreint à l'accès à la zone commerciale via le Nord de la rue de Keradrien, il y sera donc limité.*

Un certain nombre de contributeurs riverains du futur stade font part des impacts négatifs possibles sur leurs déplacements intercommunaux, en particulier pour les accès essentiels avec une difficulté d'accès des secours en cas d'urgence vers l'hôpital est signalée.

*Comme présenté dans le schéma en annexe du présent document (Schéma Annexe Mob 1), les secteurs riverains les plus proches feront l'objet d'un contrôle d'accès afin de préserver au mieux les accès à leur domicile. Par ailleurs, dans l'ensemble de la zone autour du stade, les contrôles d'accès humains permettront de faciliter les entrées et sorties des riverains.*

*Des itinéraires de déviation autour de la zone du stade et à l'échelle de la métropole seront mis en place afin de faciliter les déplacements intercommunaux, tant pour les riverains que pour les personnes en transit. Ils permettront de garantir un accès aux équipements essentiels, notamment à l'hôpital de la cavale blanche qui se trouve à plus de 8 km. (cf. dossier enquête publique Pièce 3.1.B.1 – Chapitre 12 et Schéma Annexe Mob 3)*

*Enfin, la RN 265, qui pourra faire l'objet d'encombrement ponctuel, de même ampleur que lors de heures de pointe de semaine, dispose d'une bande d'arrêt d'urgence permettant le passage éventuel de véhicules de secours en intervention.*

*Pour information, les études de circulation ont été présentées aux forces de l'ordre et de secours et les conditions d'accès sont précisées et soumises à leur approbation dans le cadre de l'Étude de Sécurité et de Sécurité Publique (document non public).*

Les contributeurs soulignent le problème de la circulation sur les ronds-points au niveau des entrées et des sorties des zones commerciales et des carrefours stratégiques et mettent en exergue le risque de saturation du réseau routier bien en amont du secteur du stade.

*Les simulations réalisées et présentées dans le dossier d'enquête publique (Pièce 3.1.B.1 – Chapitre 12) ont montré que les ronds-points, entrées et sorties de la zone commerciale pourront effectivement faire l'objet d'encombrement en période d'entrée et de sortie des matchs. Elles montrent toutefois que l'impact sur le réseau routier aux alentours du stade reste limité puisqu'elles impliqueront des dégradations de temps de parcours de l'ordre de quelques minutes et n'auront lieu que quelques fois par an.*

Le manque de coordination ou d'adaptation des infrastructures routières régionales génèrent des inquiétudes ainsi qu'un manque de desserte de transport en commun pour les spectateurs ne venant pas de Brest.

*Dans le cadre du Contrat de Plan État Région Mobilités signé entre Brest Métropole, la région Bretagne et l'État en 2024, le réaménagement de l'échangeur de Kervao, situé à proximité immédiate du stade, est prévu. Une coordination de gestion des réseaux routier entre la métropole et l'État est également prévue avec la Direction Interdépartementale des Routes Ouest, notamment sur ce qui concerne l'information des automobilistes.*

*Par ailleurs le réseau Bibus continuera de fonctionner, il permettra l'accès des supporters des autres communes au stade, en correspondance via la ligne A de tramway.*

### III.1.7.3 Flux de circulation à proximité immédiate du futur stade (41 contributions)

L'abandon de la création de la passerelle prévue initialement est perçu comme un problème de sécurité par les piétons et les personnes porteuses d'un handicap.

*Une première analyse de faisabilité d'une passerelle piétonne au-dessus du boulevard François Mitterrand montre que cet ouvrage serait non fonctionnellement justifié et surtout qu'il ne permettrait pas d'assurer la sécurité et la bonne gestion des foules en sortie de match (risque de saturation de la passerelle, risque d'individus décidant de ne pas l'emprunter et souhaitant traverser le boulevard circulé, risque de jet d'objets sur le boulevard, ...). Seule la fermeture à la circulation des voies à proximité immédiate du stade permet donc de garantir une sécurité optimale des supporters. Comme indiqué [...] dans le dossier d'enquête publique (Pièce 3.1.B.4 – Annexe 9 – Accès au site du Frouvent) c'est cette solution qui a été retenue.*

*Des accès pour les personnes à mobilité réduite (PMR) seront prévus, tant pour la traversée du boulevard Mitterrand piétonnisé que pour l'accès au stade en lui-même via une rampe. Par ailleurs, la voie verte en cours d'aménagement le long de la voie communale 14 sera accessible aux PMR.*

La fermeture de boulevard François Mitterrand pour permettre l'accès au stade des piétons, en particulier les spectateurs venus en tramway les jours de match, est vécu comme susceptible de générer un report de trafic routier vers les axes secondaires.

*En l'absence d'actions permettant d'informer les automobilistes en transit à une échelle globale, les études de trafic réalisées (cf. dossier enquête publique Pièce 3.1.B.1 – Chapitre 12) ont mis en évidence un report de circulation en local sur les voies telles que le Boulevard de Coataudon et la rue Lamartine. Dans ce cas, une dégradation des temps de parcours de quelques minutes pourrait être observée.*

*Il est prévu la mise en place de déviations du trafic à plus grande échelle permettant de limiter ces impacts en local, notamment un plan de déviation et d'information via les panneaux routiers à message variable.*

Les riverains du stade craignent une saturation des axes résidentiels à proximité, principalement Keradrien, Coataudon, Botspern et un stationnement sauvage.

*Les secteurs résidentiels à proximité directe du stade (secteur de Botspern notamment) seront à accès restreint tant en circulation qu'en stationnement (cf. Schéma Annexe Mob 1).*

*L'intégration de la rue de Keradrien dans les secteurs à accès restreint pourrait être étudié.*

*De plus, les itinéraires fléchés pour les modes actifs (piétons/vélos) à destination du stade ne traverseront pas ces secteurs.*

La circulation de contournement questionne les riverains sur l'impact de leur accessibilité et celle de leurs visiteurs y compris avec la mise en œuvre d'un pass d'accès.

*Comme indiqué ci-dessus, les secteurs riverains les plus proches feront l'objet d'un contrôle d'accès ce qui garantira aux riverains et à leurs proches l'accès à leur domicile. Ces secteurs disposeront d'un unique point d'entrées/sorties afin d'en faciliter la bonne gestion en période de match. Cet accès se fera via les voies de déviation de proximité (Bd Lippmann et Bd Coataudon, cf. Schéma Annexe Mob 1).*

Le manque d'aménagements pour absorber les flux lors des matchs dans une zone commerciale déjà saturée est signalé par le public.

*Les comptages d'occupation de la zone commerciale, réalisés en 2018 et 2024, détaillés dans le dossier d'enquête publique (cf. Pièce 3.1.B.1 – Chapitre 12), démontrent que les places de stationnement de celle-ci ne sont pas saturées, ni le vendredi soir, ni le samedi après-midi.*

*Les conventionnements permettant la mise à disposition de places de stationnement au porteur de projet seront accompagnés d'une gestion de l'accès des flux de supporters à ces espaces (poches dédiées délimitées, fléchage et guidage à ces parkings via les systèmes GPS en lien avec le système de réservation, contrôle d'accès en entrée, gestion du stationnement et de la sécurité dans les poches dédiées, gestion du nettoyage à l'issue de l'évènement, ...).*

L'inquiétude est forte au sujet de la sécurisation des piétons aux abords du stade, relatifs aux passages dangereux.

*Comme indiqué précédemment et dans le dossier d'enquête publique (Pièce 3.1.B.4 – Annexe 9 – Accès au site du Frouven), la piétonisation du boulevard F. Mitterrand entre les giratoires de Keradrien et de Quelarnou permettra d'assurer la sécurité des piétons depuis la station de tramway et la zone commerciale.*

*Des itinéraires piétons sécurisés seront également mis en place, pour accéder au stade notamment sur l'aménagement existant le long de la rue de Kerlaurent et sur le chemin existant à l'est de la RN265 (cf. Schéma Annexe Mob 1).*

### III.1.7.4 Stationnement et conventions avec les commerces (72 contributions)

Certains contributeurs signalent un nombre insuffisant de places de parking notamment lors des matchs en semaine lorsque la fréquentation des enseignes à proximité du stade est la plus importante. Cependant la mutualisation des parkings proches sera suffisante particulièrement le dimanche.

*Comme indiqué dans le dossier d'enquête publique (cf. Pièce 3.1.B.1 – Chapitre 12), le besoin en place de stationnement pour les matchs est estimé à 4750 places de voiture. Pour y répondre, 1137 places de parkings à destination des supporters (sur les 1350 places aménagées intégrant les places liées à l'organisation, joueurs, officiels, média) seront réservées dans l'emprise du projet du stade et 3613 places supplémentaires feront l'objet de conventionnement avec les commerces de la zone commerciale et les entreprises voisines afin de répondre à l'ensemble du besoin*

*Comme indiqué précédemment et dans le dossier d'enquête publique (cf. Pièce 3.1.B.1 – Chapitre 12), des comptages ont été réalisés en 2018 et en novembre 2024 afin de mesurer l'occupation de ces parkings aux horaires de matchs. Ceux-ci présentent d'importantes disponibilités. Le nombre de places conventionnées sera différencié selon les jours de la semaine afin de prendre en compte les besoins de stationnement liés aux activités hors stade et d'optimiser le temps de parcours piéton des supporters.*

Les riverains manifestent leur inquiétude relative au stationnement sauvage dans les quartiers à proximité du site notamment si l'accès aux parkings ciblés était inopérant.

*Comme indiqué précédemment et illustré dans le schéma en annexe (Schéma Annexe Mob 1), les secteurs riverains les plus proches feront l'objet d'un contrôle d'accès, ce qui permettra d'éviter le stationnement sauvage dans ces secteurs.*

*Par ailleurs des dispositifs anti-stationnement seront installés le long des voies d'accès au stade (rue de Kerlaurent notamment) afin d'empêcher le stationnement sauvage.*

Quelques propositions sont suggérées, des parkings à étages, parking PMR spécifique, plus de rames de tramway...

*Il a été fait le choix de limiter le nombre de places de stationnement nouvellement créées par le stade sur place et de privilégier la mutualisation avec les parkings existants afin de limiter l'imperméabilisation du secteur. La construction d'un parking en étage pour les 1350 places de stationnement n'a pas été souhaitée afin de limiter l'impact paysager du projet.*

*Chaque parking (stade et poche de parking de la zone commerciale et parking entreprise réservé) sera pourvu de places PMR conformément à la réglementation et aux directives spécifiques de ce type d'établissement, places accessibles par le biais du tunnel de réservation comme l'ensemble des places conventionnées.*

*Comme indiqué précédemment et dans le dossier d'enquête publique (cf. Pièce 3.1.B.1 – Chapitre 12) la fréquence du tramway sera renforcée pour faciliter l'arrivée et le départ des spectateurs. Une étude complémentaire d'exploitation des transports en commun est en cours de lancement et permettra de finaliser l'organisation du réseau Bibus en période de match.*

*Une avant gare de tramway (cf. dossier Enquête publique Pièce 3.1.B.3 – Chapitre 2) permettant de stocker plus de rames au terminus, sera construite le long du boulevard François Mitterrand, en amont de la station.*

Si certains contributeurs pensent que les conventions avec les commerces et les entreprises de proximité permettront de mutualiser les parkings les jours de match d'autres sont plus sceptiques sur l'efficacité de ces conventions notamment en semaine lorsque les enseignes sont ouvertes au public.

*Comme indiqué précédemment et dans le dossier d'enquête publique (cf. Pièce 3.1.B.1 – Chapitre 12) la somme du nombre de places conventionnées à proximité et des places aménagées dans l'emprise du projet permettra de répondre aux besoins en stationnement automobiles. Le nombre de places conventionnées sera différencié selon les jours de la semaine afin de prendre en compte les besoins de stationnement liés aux activités hors stade et d'optimiser le temps de parcours piéton des supporters.*

*Les comptages d'occupation de la zone commerciale, réalisés en 2018 et 2024 et détaillés dans le dossier d'enquête publique (cf. Pièce 3.1.B.1 – Chapitre 12), démontrent que les places de stationnement de celle-ci ne sont pas saturées, ni le vendredi soir, ni le samedi après-midi.*

*Les conventions, en cours de signature avec les entreprises et commerces à proximité, permettront que les places conventionnées avec le stade soient dédiées aux supporters et que leurs accès soient contrôlés.*

Quelques contributeurs signalent que les parkings de certaines entreprises sont sécurisés et inaccessibles comme Naval Group, Eau du Ponant.

*Dans le cadre des conventionnements avec les entreprises et les enseignes à proximité, l'accès au parking sera autorisé et organisé avec les propriétaires concernés.*

### III.1.7.5 Tramway et transport en commun (86 contributions)

Certains contributeurs précisent que la desserte par le tramway pour les spectateurs venant de Brest facilite leur transport ce qui devrait réduire l'usage de la voiture et les nuisances.

Quelques personnes pensent que l'utilisation du tramway sera moins efficace que la desserte actuelle pour le stade Le Blé. Il est suggéré d'augmenter et d'adapter la fréquence de rotation des tramways les jours de match, mais aussi d'intégrer le titre de transport dans l'abonnement au SB29.

*La desserte en tramway est un atout pour réduire l'usage de la voiture individuelle. Comme indiqué précédemment et dans le dossier d'enquête publique (cf. Pièce 3.1.B.1 – Chapitre 12), la fréquence de passage sera augmentée pour faciliter l'accès et surtout la sortie des matchs.*

*Un ticket Aller-retour événement Bibus à 3€ permet d'ores et déjà de voyager sur l'ensemble du réseau de transport Bibus le jour d'un événement. Le stade Brestois 29 étant déjà partenaire de cette offre, sa prolongation pourra être étudiée.*

L'abandon de la passerelle est de nouveau évoqué. Il est proposé d'envisager des parkings relais proche du tramway afin de réduire l'accès au stade des véhicules.

*Comme détaillé précédemment [...] une passerelle ne permettrait pas d'assurer une sécurité suffisante pour les piétons. Il est donc prévu que le Bd François Mitterrand soit fermé à la circulation (cf. Schéma Annexe Mob 1).*

*Les parkings relais Bibus situés sur le reste du réseau seront accessibles au moment des matchs. Ils permettront l'accès au stade via la ligne A de tramway.*

La **MRAe**, dans son avis du 21 novembre 2024 a souhaité avoir des précisions sur les mesures de suivi de l'évolution du trafic et du stationnement.

Dans son **mémoire en réponse**, le **porteur de projet** a apporté les compléments suivants :

## 2.4 Suivi de l'évolution du Trafic

MA06 Suivi de l'évolution du trafic	
Objectif(s)	Garantir l'efficacité du plan de mobilité de de sécurisation
Acteurs	Société de projet
Modalités de mise en œuvre	Comptages routiers
Suivis de la mesure	Sur un ou 2 matchs
Mesures associées	
Indications sur le coût de la mesure	Environ 10 000€

## 2.5 Suivi de l'évolution du stationnement

MA07 Suivi de l'évolution du stationnement	
Objectif(s)	Garantir la suffisance des places de stationnement proposées
Acteurs	Société de projet
Modalités de mise en œuvre	Comptages/ enquête lors d'un ou 2 matchs
Suivis de la mesure	Sur un ou 2 matchs
Mesures associées	5 000€
Indications sur le coût de la mesure	/

**Appréciation de la commission d'enquête :** le sujet des conditions de circulation dans un secteur déjà régulièrement saturé n'a pas manqué d'être abordé par le public.

Le porteur de projet a rappelé à juste titre qu'il n'y aura qu'environ 20 événements/an. Cela ne justifie aucunement d'éluder le sujet.

La commission d'enquête a pu constater que ce point a déjà été longuement travaillé. Cependant, les éléments du dossier d'enquête publique portaient sur le projet et ne pouvaient contenir toutes les études menées dans le secteur.

Elle a donc apprécié les éléments cartographique fournis, annexés au rapport d'enquête et les éléments de contexte précisés dans le mémoire en réponse (réaménagement du rond-point de Kervao..).

Elle a également pris bonne note des mesures de suivi de l'évolution du trafic et du stationnement annoncées dans le mémoire en réponse à l'avis de la MRAe.

### III.1.8 - Nuisances

#### III.1.8.1 Implantation du projet

##### L'expression du public :

Les riverains sont plutôt réservés quant à l'implantation de ce projet de nouveau stade au Froutven, ils expriment leurs inquiétudes par rapport aux nuisances qu'ils redoutent. Ces aspects seront décrits infra. **Ils suggèrent également de revoir l'implantation de l'ouvrage sur le terrain, pour l'éloigner des habitations.**

*L'implantation du projet fait suite à la phase de concertation menée en 2022. En effet après avoir tiré les enseignements de la concertation les porteurs de projet ont étudié différentes options permettant de déplacer l'enceinte vers le sud dans la limite des contraintes environnementales existantes.*

*L'enceinte a ainsi été déplacée vers le sud au maximum des possibilités pour préserver les zones environnementales à enjeux forts (hêtre remarquable classé EBC, zone centrale, zone humide). L'enceinte a également été pivotée permettant de créer un plus large parvis au nord facilitant l'éloignement des habitations.*

*Par ailleurs l'insertion paysagère a été travaillée en complément du parvis par la conception des plantations le long des voiries Alphonse Penaud et VC14. Les images d'insertion présentes dans l'étude d'impact, et complétées par le mémoire en réponse, illustrent l'insertion paysagère et démontrent de la discrétion de l'enceinte dans le paysage depuis les habitations au nord. [...]*

**Appréciation de la commission d'enquête :** la commission d'enquête prend note que l'implantation de la structure a été calée en fonction des résultats de la concertation et en prenant en compte les contraintes environnementales.

Elle estime qu'un temps d'échange avec les riverains est souhaitable sur ce sujet.

#### III.1.8.2 Atteinte au paysage

##### L'expression du public :

Ils considèrent qu'il y a une atteinte au paysage :

##### **Le mémoire en réponse indique :**

*L'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) qui couvre le secteur identifie la future construction d'un élément architectural singulier.*

*La conception du stade s'inscrit dans ce cadre, permettant notamment d'être identifié en entrée d'agglomération comme un marqueur de la culture maritime bretonne, évoquant par ses lignes courbes les voiles gonflées par le vent.*

*Les photomontages présentés dans l'étude d'impact et complétés dans le mémoire en réponse à la MRAE montrent l'attention particulière portée sur l'insertion paysagère permettant à l'enceinte d'être à la fois un point de repère d'entrée de ville parfaitement identifiable depuis la route nationale, le boulevard F. Mitterrand, la zone commerciale, la zone d'activité, et à la fois insérée discrètement dans le paysage pour les vues depuis les zones résidentielles existantes et en projet.*

*Le talus arboré le long de VC14 a été défriché dans le cadre des travaux conduits par Brest Métropole pour l'élargissement et la mise en sécurité de la VC14, travaux indépendants du projet stade. Les plantations seront reconstituées permettant d'assurer leur rôle de masque visuel du stade des vues depuis les zones résidentielles.*

### III.1.8.3 Nuisances dues au bruit (26 contributions)

#### L'expression du public :

L'étude d'impact fait l'objet de critiques car elle ne traiterai pas sérieusement du bruit ou reposerait sur des données anciennes. Ceci conduirait selon certains contributeurs à une sous-estimation de l'impact acoustique par les porteurs de projet et à l'absence de dispositif anti-bruit.

Les riverains émettent des craintes de nuisances sonores pour les riverains, notamment lors des matchs et événements (clameurs, bruit des supporters, bruit des matchs, concerts, supporters, ambiance générale), mais également un risque de gêne sonore permanente en raison de la proximité du stade avec les habitations.

Sont également évoquées les nuisances sonores spécifiques liées à la structure (ex : bruit des mâts métalliques en continu). des interrogations invitent le porteur à approfondir sa réflexion sur les matériaux et la forme du stade pour limiter le bruit extérieur

Les contributeurs craignent une dégradation du cadre de vie par accumulation de bruit avec circulation et fréquentation accrue.

#### **Le mémoire en réponse indique :**

*Les émissions sonores ont été étudiées et modélisées par le bureau d'étude spécialisé Alhyange. Les mesures de l'état initial (bruit ambiant sans le projet) ont été réalisées en 2018, soit dans une situation favorable au niveau acoustique, le secteur ayant depuis été aménagé par de nouveaux programmes d'habitation, augmentant le trafic routier en proximité.*

*L'étude a ensuite été actualisée au fil de la conception, en 2022 puis en 2024 pour tenir compte à la fois des évolutions du projet (forme du bâtiment, programmation de l'équipement, positionnement sur la parcelle), mais également de la mise à jour des études de trafic, ainsi qu'avec la prise en compte des lotissements récents pour les modélisations acoustiques avec le projet.*

*En matière acoustique il a été étudié à la fois le bruit lié au trafic routier ainsi que le bruit lié à l'évènement match en tant que tel. Sur ce dernier point des mesures acoustiques à Francis Leblé ont été réalisées lors d'un match avec de nombreux buts du SB29. Ces deux sources sont à distinguer pour analyser les éventuelles nuisances sonores.*

*A noter également qu'il est prévu une vingtaine d'évènements par an.*

*Concernant le bruit lié au trafic routier, en p35 de l'étude Alhyange en annexe de l'étude d'impact, montre qu'en tous points le niveau sonore est en deçà des seuils réglementaires. L'impact sonore est donc faible. Il n'y a pas lieu de prendre des mesures acoustiques particulières concernant le trafic routier. A noter que la réglementation s'applique normalement avec un trafic projeté moyen sur une année, en prenant l'augmentation du trafic lors d'un match nous prenons le cas le plus défavorable concernant les conditions de trafic. Or, même dans ces conditions le niveau sonore mesuré en tous points reste en deçà des seuils réglementaires.*

*Concernant le bruit lié au match en tant que tel, à noter que la durée de l'évènement n'excède pas 3h en tout (avant match et match).*

*En journée l'impact sonore est faible à modéré puisque l'émergence sonore prévisionnelle est de l'ordre de 4 à 9dB(A).*

**Appréciation de la commission d'enquête :** *les inquiétudes exprimées par le public sont tout à fait légitimes. La commission d'enquête prend acte des études réalisées et de leurs résultats par rapport à la réglementation.*

### III.1.8.4 Nuisances de circulation et augmentation de la pollution (28 contributions)

#### L'expression du public :

Les contributeurs font également état de nuisances liées à la circulation et plus particulièrement le risque d'augmentation de la pollution

L'augmentation de la pollution (CO2, bruit, embouteillages) liée au trafic routier en circulation générale ou lors des travaux est citée.

**Le mémoire en réponse indique :**

*Les émissions polluants atmosphérique ont été étudiées et modélisées par le bureau d'étude spécialisé Atmoterra.*

*Dans le cadre du mémoire en réponse à la MRAE, le bureau d'étude précise ses conclusions :*

*« Pour cette étude d'impact, nous avons cherché à calculer la concentration maximale induite par le trafic du stade survenant sur quelques heures et ayant donc un impact significatif sur le maximum horaire. En effet, il est important de noter que plus un événement est court en durée, moins son impact sur les moyennes longues (les concentrations journalières ou annuelles) sera significatif. En effet, les moyennes journalières et annuelles intègrent les variations des concentrations sur des périodes prolongées, diluant ainsi l'effet des épisodes ponctuels de hausse.*

*En ce qui concerne les maximums journaliers avec le projet, considérant une arrivée des véhicules dans les 2h avant le match et un départ dans l'heure après le match, il s'agirait d'une augmentation du trafic sur une période de 3h/24h.*

*Considérant l'augmentation maximale de +7% des maximums horaires au point le plus pénalisant pendant les matchs, la concentration journalière est donc susceptible d'augmenter de +0.9% (correspondant à une augmentation de 3h sur les 24h journalières).*

*Ainsi, cette augmentation du maximum journalier n'est pas susceptible d'être significative au regard des niveaux de pollution déjà présents dans l'agglomération, d'autant qu'il est peu probable que les jours de matchs coïncident avec des périodes de pics de pollution. Comme énoncé précédemment, ces dépassements potentiels avec le projet, seraient principalement dus à l'intensité du trafic routier dans l'agglomération de Brest et autour du site, et constituent un problème structurel lié au transport routier global.*

*Néanmoins le SB29 travaille dès à présent sur des mesures d'incitations permettant à la fois d'intensifier le report modal de la voiture individuelle vers les transports en commun, le vélo ou la marche, et à la fois d'intensifier la part de covoiturage en visant un objectif de 2,9 passagers/véhicule.*

L'expression du public :

Quelques contributeurs évoquent une circulation accrue et non maîtrisée en phase chantier (bruit, sécurité, engins, flux logistiques).

**Le mémoire en réponse indique :**

*Comme précisé au 5.4.4.2.2 de l'étude d'impact, les normes en vigueur et décrets seront respectés et contrôlés régulièrement. Les travaux seront réalisés durant les jours ouvrables et pendant la journée, n'occasionnant ainsi aucune gêne la nuit, le week-end et les jours fériés. De plus, les horaires de travail (8h-17h) seront imposés à l'ensemble des compagnons sur site afin d'éviter le risque de nuisances sonores pour les riverains.*

*Le mémoire en réponse à la MRAE apporte les compléments suivants. La phase de terrassement sera une étape de nuisances sonores qui seront limitées en réalisant :*

- Dès le début un merlon de terre côté zone pavillonnaire*
- En réalisant ces phases pendant des horaires adaptés afin de minimiser les nuisances à caler avec le voisinage et avec un acousticien (ces phases de chantier bruyante sont bien connues comme les terrassements, les pieux, le coulage du béton avec vibreur)*
- En installant des balises de mesures du bruit géré par un acousticien et l'entreprise avec comme référence le niveau ambiant*
- En privilégiant le dialogue et l'information des riverains via des réunions et des visites de chantier.*

*Appréciation de la commission d'enquête : des mesures sont d'ores et déjà prévues en phase de terrassement pour limiter les nuisances ; l'information et le dialogue avec les riverains sont prévus.*

#### III.1.8.5 pollution lumineuse (4 contributions)

##### L'expression du public :

Certains contributeurs pointent l'absence d'étude spécifique sur l'impact de la pollution lumineuse dans l'étude d'impact, malgré sa portée potentielle sur les riverains.

D'autres font part d'une préoccupation générale pour les impacts environnementaux, incluant les nuisances lumineuses non traitées dans les documents du projet.

Des riverains proches du site marquent leur inquiétude concernant la dégradation du cadre de vie, incluant les nuisances lumineuses.

Il est possible de noter également une critique implicite de la pollution lumineuse comme facteur aggravant de la transformation de la zone résidentielle.

La pollution lumineuse est également évoquée pour son impact sur la biodiversité nocturne.

Ce sujet a également été abordé à l'oral lors des permanences.

##### **Réponse du porteur de projet :**

*Le site est soumis à une pollution lumineuse existante très forte (50 à 100 étoiles visibles). Toutefois [...] le projet prévoit de limiter la pollution lumineuse, en réduisant au maximum les éclairages en phase nocturne, en installant notamment des lampadaires renvoyant la lumière vers le sol, en utilisant des ampoules LED de couleur ambrée.*

#### III.1.8.6 Autres sources de nuisances

##### L'expression du public :

Des contributeurs critiquent un défaut d'insertion urbaine et paysagère en lien avec les couleurs choisies : un « rouge criard » qui ne s'intègre pas au paysage environnant. D'autres suggèrent de limiter l'usage du rouge ou d'opter pour une teinte plus discrète. Enfin, l'un d'eux propose une solution alternative de couleurs plus neutres ou symboliques (ex. noir avec sigle pirate).

D'autres nuisances visuelles (hauteur des mâts, emprise du stade, impact paysager) sont évoquées

##### **Réponse du porteur de projet :**

*Les photomontages présentés dans l'étude d'impact et complétés dans le mémoire en réponse à la MRAE montrent l'attention particulière portée sur l'insertion paysagère permettant à l'enceinte d'être à la fois un point de repère d'entrée de ville parfaitement identifiable depuis la route nationale, le boulevard F. Mitterrand, la zone commerciale, la zone d'activité, et à la fois insérée discrètement dans le paysage pour les vues depuis les zones résidentielles existantes et en projet.*

##### L'expression du public :

Quelques contributeurs interrogent sur la production de déchets et leur gestion.

##### **Réponse du porteur de projet :**

*Les mesures prises pour réduire les déchets à la source sont détaillées en 2.2. du mémoire en réponse à la MRAE.*

*Appréciation de la commission d'enquête : prend acte de la réponse du porteur de projet.*

### III.1.9 - Opportunité du projet (606 contributions)

Est-il opportun de construire cet équipement ? Quelle doit être sa capacité ? Des points qui ont fait débat. Nombreux sont les contributeurs qui ont abordé le sujet et les avis émis sont contrastés.

#### III.1.9.1 Construire cet équipement au Froutven ?

**Mémoire en réponse** du porteur de projet :

*D'un point de vue urbain, le projet présente l'intérêt de voir se réaliser cet équipement structurant à l'entrée est de la métropole, espace majeur en termes de lisibilité et d'accessibilité.*

*Les terrains d'implantation sont desservis par la première ligne de tramway et à proximité des grands axes routiers : RD 205 et RN 265.*

*Le quartier mixte à vocation métropolitaine du Froutven à Guipavas est identifié dans le projet d'aménagement et de développement durable du plan local d'urbanisme de Brest métropole de 2014 comme un site stratégique d'accueil de fonctions et d'équipements métropolitains.*

*Dès 2008 une stratégie foncière (périmètre d'intervention, majoration taxe d'aménagement) y a été engagée par Brest métropole et le plan guide du secteur, approuvé en 2011 par Brest métropole, définit les grandes orientations de programmation et d'aménagement à partir des quatre objectifs suivants :*

- Renforcer l'attractivité de la métropole brestoise par l'aménagement d'un quartier mixte à vocation métropolitaine, intégrant activités économiques, campus de formation, grands équipements et secteurs d'habitat,*
- Assurer une urbanisation respectueuse de l'environnement, en maîtrisant la consommation des emprises foncières, les nuisances et l'impact sur le voisinage, notamment par le maintien et la protection des hameaux existants et la mise en valeur des espaces naturels,*
- Assurer une accessibilité tous modes du site, en particulier par le tramway et les modes doux, dans une logique de développement durable,*
- Aménager l'entrée d'agglomération grâce à des projets immobiliers et paysagers présentant une grande qualité urbaine.*
- 

Mais, le caractère excentré du site est perçu par certains comme un obstacle à sa fréquentation. D'autres déposants estiment que cette localisation serait de nature à éloigner l'activité du centre de Brest.

*Le stade Francis Le Blé accueille environ une vingtaine de matches par saison sportive, et n'est pas ouvert au public en dehors de ces événements. Il n'existe pas d'activité permanente en son sein, ni à proximité immédiate en lien avec les compétitions sportives, compte tenu des importantes périodes de fermeture de cet équipement entre les matches.*

*Le site du Froutven bénéficie par ailleurs d'une excellente accessibilité depuis le cœur de métropole, avec une desserte directe en tramway (environ 10 minutes depuis la place de Strasbourg), et un trajet d'environ 15 minutes en voiture et 20 minutes en vélo.*

Des propositions alternatives d'implantation ont été émises : sur le polder au port de commerce, le long de la RN12, ou dans la zone de Lavallot.

*Pour mémoire, plusieurs sites de Brest métropole ont été étudiés : secteur Lavallot Nord, secteur Quelarnou, secteur Coataudon, secteur du Froutven. Ces sites sont tous situés en périphérie dans des zones où l'urbanisation est déjà réalisée.*



**FIGURE 4 – SECTEURS ANALYSÉS POUR ACCUEILLIR LE NOUVEAU STADE**

*Les sites de Lavallot, de Quélarnou et de Coataudon ont été écartés en l'absence de desserte immédiate par les transports en commun ou de desserte routière structurante. Concernant les secteurs Lavallot Nord et de Coataudon, en outre, il présente des enjeux forts en matière de zones humides et de biodiversité et des impacts importants ne pourraient être évités s'ils étaient retenus.*

*Le site du Froutven est identifié dans le Plan Guide du Froutven par la métropole depuis 2010 (approuvé en 2011) comme un secteur stratégique susceptible d'accueillir un équipement sportif majeur, au sein d'un quartier mixte à vocation métropolitaine, intégrant activités économiques, campus de formation, grands équipements et secteurs d'habitat.*

*Ce site répondait aux principaux critères identifiés par la métropole comme indispensables pour ce type d'équipement :*

- *Proximité immédiate des grandes infrastructures routières ;*
- *Desserte par la ligne de tramway ;*
- *Situation à l'est de la métropole afin de desservir le bassin de population le plus élargi ;*
- *Capacité en stationnement existante permettant de limiter les besoins de création de parkings nécessaires aux événements (75% des besoins en stationnements sont couverts par les parkings existants et mobilisables sur les horaires de match).*

*Le site a par ailleurs l'avantage de se situer à proximité du centre d'entraînement du Stade Brestois 29.*

**Appréciation de la commission d'enquête :** *le secteur du Froutven est de longue date affiché dans les documents de planification comme susceptible de recevoir un équipement sportif majeur. Lors de son examen du dossier et de la tenue de l'enquête publique, la commission n'a pas identifié d'éléments pertinents allant à l'encontre ce choix.*

### **III.1.9.2 Quelle jauge pour le stade ? Quelle organisation des espaces à l'intérieur du stade ? (360 contributions)**

De très nombreux contributeurs, majoritairement favorables au projet d'Arkea Park, estiment que le dimensionnement du stade à 15 000 places est insuffisant. Ils informent que le dimensionnement est identique à celui du stade Le Blé qui à chaque match fonctionne à guichet fermé actuellement. En conséquence le futur stade doit comprendre un nombre de places supérieurs à celui du stade Le Blé.

Le classement en ligue 1 du SB29 et ses résultats actuels laissent présager un engouement encore plus important pour l'équipe et donc plus de spectateurs et de supporters. Ils souhaitent généralement un dimensionnement compris entre 18 000 à 20 000 places et pour le moins identique à la capacité du stade de Guingamp.

#### **Réponse du porteur de projet :**

*Une jauge à 15 000 places est un gage de crédibilité budgétaire et environnementale.*

*Depuis sa création en 1950, le SB29 a été 18 saisons en Ligue 1 et 23 saisons en Ligue 2. Il n'y a que sur les deux dernières saisons que des matchs se sont tenus à guichet fermé. Mais 15 000 places, c'est la*

*juste jauge pour un club comme le Stade Brestois 29. D'autres ont fait l'erreur : à Nice, Le Mans ou encore Bordeaux, les « nouveaux » stades de Ligue 1 ont été surdimensionnés, avec pour conséquence d'afficher des taux de remplissage régulièrement inférieurs à 60%. C'est pourquoi désormais, la Ligue de Football Professionnelle recommande des jauges « raisonnables », pour éviter des sièges vides et assurer une ambiance festive et populaire. À Arkéa Park, la configuration en « chaudron » sera conservée, avec des sièges très proches de la pelouse, plus encore qu'à Francis-Le Blé (5 mètres pour les tribunes latérales, 7 mètres pour les tribunes arrières-buts). Un travail va être réalisé avec les associations de supporters pour prendre en compte leurs demandes concernant l'aménagement de leur tribune.*

*Une jauge maîtrisée permet également de concevoir une enceinte plus compacte, avec une emprise au sol réduite, ce qui minimise les impacts du projet sur la biodiversité. Rappelons que la zone humide sur le site sera préservée en intégralité, ainsi que 78% des arbres et 68% des haies, et que 4 hectares de zone naturelle seront sacrifiés. Une jauge raisonnable est aussi un atout pour maîtriser le bilan carbone, puisque le premier poste d'émissions de CO2 d'un équipement sportif, ce sont les déplacements des spectateurs, étroitement corrélés au nombre de places dans le stade.*

#### **L'expression du public :**

Le nombre de places VIP dans le projet d'Arkea Park a suscité de nombreuses réactions de la part des contributeurs notamment parce qu'il sera plus important qu'au stade le Blé, alors que le nombre de places en totalité reste à l'identique. Cette disposition a été vécue comme une injustice. Les remarques portent essentiellement sur le fait que le foot reste un sport populaire et que cette mesure réduit l'accessibilité au stade des « classes populaires » et qu'il s'agit d'un éloignement du grand public. Les VIP disposeraient d'un accès direct et exclusif du stationnement à l'enceinte du stade.

#### **Réponse du porteur de projet :**

*Il y a 11 050 places grand public à Le Blé, il y en aura 11 050 à Arkéa Park.*

*La billetterie populaire sera également conservée, grâce au maintien de la tarification « ascenseur » qui est en vigueur aujourd'hui à Francis-Le Blé. Le principe est le suivant : les tarifs les plus hauts sont proposés lors de la mise en vente, puis baissent progressivement jusqu'à des tarifs très bas la semaine avant le match. Rien ne changera : voir certains matchs pour 5 ou 10 euros, ce sera possible aussi à Arkéa Park. Ni le fort engouement autour du club, ni la jauge de 15 000 places n'ont empêché ce système de fonctionner pour cette saison 2024-2025 : tous matchs confondus, 71% des spectateurs sans abonnement en tribune Top Atlantique ont payé leur place entre 5 et 10 euros.*

*Les places "VIP" sont des places acquises par une entreprise, qui les met à disposition de ses collaborateurs, de ses clients, de ses prestataires. Pour le SB29, il est vital de pouvoir développer ces prestations, qui sont un pilier du modèle économique du club ; Le SB29 compte parmi les plus petits budgets de Ligue 1 et va être fragilisé, comme tous les clubs de Ligue 1 en France, par la baisse des droits TV.*

**Appréciation de la commission d'enquête :** le dimensionnement du stade qui prévoit une jauge à 15 000 places, apparaît défini sur la base de constats de fréquentation et dans la perspective d'assurer sa pérennité. La commission d'enquête prend en compte les justifications apportées.

*Sur la répartition des places dite VIP et grand public, il y a manifestement un défaut de communication, les places VIP en question ne correspondant pas à l'image que s'en est fait le public.*

*La campagne de communication sera à revoir sur cet aspect.*

#### **Expression du public**

L'équipement sportif pourrait proposer des activités scolaires dans le cadre de projets éducatifs.

**Réponse du porteur de projet :**

*Chaque année, à l'occasion de la trêve de la Ligue 1, la pelouse du stade pourra accueillir durant des événements sportifs, culturels...Des projets sont à l'étude.*

*Gérard et Denis Le Saint se sont d'ores et déjà engagés à organiser chaque année un grand événement autour du Sport Adapté.*

*Pour rappel, l'aménagement de l'enceinte s'inspirera des principes du "Design actif" pour permettre aux familles de se divertir tout en se sensibilisant : changer de regard sur le handicap, bouger plus, manger mieux, adopter les écogestes.*

**Expression du public :**

Certains déposants estiment qu'il s'agit d'un projet du passé en raison de son impact écologique et économique. Ils disent également que la présentation qui est faite dans la presse ne reflète pas la réalité, il manque les lotissements déjà réalisés et la représentation de ceux prévus à court terme. Ils invitent à revoir les priorités, à préserver les espaces agricoles et naturels, soutenir des initiatives durables et responsables et revitaliser le centre-ville plutôt que d'implanter cet équipement au Froutven. Ils précisent également que l'avenir n'est pas à l'urbanisation massive, mais à la création de projets prenant véritablement en compte les enjeux climatiques et environnementaux, la préservation des ressources en eau et de la biodiversité.

**Réponse du porteur de projet :**

*Le projet d'Arkéa Park a été déclaré, par arrêté du 11 février 2025 de la Ministre des Sports, comme enceinte sportive d'intérêt général, au vu notamment des délibérations favorables des conseils municipaux suivants :*

- *délibération du conseil municipal de Gouesnou du 5 décembre 2024 ;*
- *délibération du conseil municipal de Brest du 10 décembre 2024 ;*
- *délibération du conseil municipal du Relecq-Kerhuon du 10 décembre 2024 ;*
- *délibération du conseil municipal de Plabennec du 11 décembre 2024 ;*
- *délibération du conseil municipal de Kersaint-Plabennec du 12 décembre 2024 ;*
- *la délibération du conseil municipal de Guipavas du 18 décembre 2024.*

*Ce nouveau stade répondra aux normes actuelles fixées par la Ligue Professionnelle de Football et l'UEFA et permettra d'accueillir :*

- *des matchs de niveau ligue 1, ligue 2 et de niveau européen ;*
- *d'autres compétitions sportives nationales et internationales (coupe Gambardella, matchs internationaux des équipes de France jeune masculines et féminines) ;*
- *des compétitions régionales et nationales de sport adapté.*

*Ce nouvel équipement confortera le positionnement du Stade Brestois 29 comme club professionnel d'envergure nationale et participera au rayonnement du territoire en complémentarité avec les autres équipements métropolitains.*

*A l'échelle nationale, le projet s'inscrit par ailleurs dans la démarche d'amélioration et de modernisation de l'offre de grandes enceintes sportives du territoire français.*

*Ce projet répond ainsi à un caractère d'intérêt général tant sur le plan sportif que socio-économique.*

*Couplé à une offre importante de loisirs ouverts à tous et toute l'année, cet équipement sera également un lieu de vie et de lien social. Si le sport est reconnu pour ses vertus en termes de développement personnel et d'intégration sociale, il se révèle également être un puissant moteur économique, créateur de richesses et d'emplois.*

*Au regard des activités accueillies, l'équipement générera des retombées économiques pour la métropole et créera une dynamique économique génératrice d'emplois.*

*Au niveau de la politique sportive, ce nouveau stade confortera le sport professionnel et de haut niveau sur le territoire en mettant à disposition du Stade Brestois 29 un équipement sécurisé de qualité, lui permettant de développer les synergies avec le centre d'entraînement ainsi que ses partenariats, contribuant à son excellence sportive.*

*Par ailleurs, l'intégration d'un espace dédié au sport adapté constitue un atout majeur du projet sportif qui devrait favoriser le développement de ces pratiques inclusives sur le territoire brestois et métropolitain. Le projet prévoit en effet la création d'un club multisports dédié au sport adapté accueillant des sportifs de 6 à 21 ans en situation de handicap psychique (activité danses, sport de combat, multisports collectif).*

*En outre, la présence, au sein de l'Arkéa Park, d'une diversité d'activités tertiaires est facteur d'attractivité économique pour le territoire (création d'emplois, dynamisme entrepreneurial).*

*Enfin, le projet a été pensé et conçu dans une démarche de moindre impact environnemental. En premier lieu, la principale alternative au projet, consistant à rénover le stade existant, conduit à pérenniser une situation de nuisances importantes qui permettront de décroître dans le cadre du projet (voir par exemple sur le sujet des nuisances sonores : étude d'impact, p. 257). En outre, les autres solutions alternatives d'implantation étudiées dans l'étude d'impact ne sont pas satisfaisantes sur le plan environnemental dès lors qu'elles auraient des impacts sur les milieux aquatiques et la biodiversité supérieurs et/ou ne permettraient pas une accessibilité adaptée en transports en commun (cf. étude d'impact, p. 202).*

*Pour le reste, le projet a été conçu dans une logique d'optimisation de ses emprises afin de limiter ses incidences environnementales à travers une forme bâtie compacte, une offre de stationnement limitée, de vastes aménagements paysagers et la non imperméabilisation des espaces de stationnement. Pour un équipement de cette nature, l'imperméabilisation générée est faible. Le travail de compacité et de localisation de l'enceinte ainsi que l'agencement des places de stationnement ont permis de protéger les zones à enjeux du point de vue de la biodiversité (haies, hêtre remarquable, zone humide). Enfin, il convient de noter qu'une zone représentant de près d'un tiers de la surface du site est laissée libre afin qu'elle soit protégée et gérée en zone naturelle (classement en zone N dans la mise en compatibilité du PLUi). Le projet repose donc sur un équilibre entre développement territorial et préservation et protection de l'environnement.*

**Appréciation de la commission d'enquête :** *La commission d'enquête estime que le projet tel que présenté à l'enquête publique démontre que son impact est limité, notamment au regard des nombreuses activités proposées.*

### III.1.10 - Procédure de concertation préalable/diffusion d'une étude portant sur la faisabilité d'une rénovation de Le Blé (56 contributions)

Le public reproche un manque de transparence autour de la rénovation du stade Francis Le Blé. Il déplore que n'aient pas été rendus publics les résultats de l'étude financée par la ville de Brest et livrée à l'été 2023, qui conclut à la faisabilité d'avoir un équipement conforme aux exigences du football professionnel au stade Francis Le Blé. La CADA avait rendu un avis sur l'absence d'opposition à sa diffusion au public.

Le public estime également qu'un débat citoyen aurait trouvé toute sa place sur un projet d'aménagement de cette envergure.

Les riverains sont en attente d'une concertation ; certains, résidant à 100 ou 200 m du projet font savoir qu'ils n'ont jamais été contactés.

Des contributions indiquent que dans l'avis de la MRAe joint au dossier d'enquête et référencé 3.1.11 Avis MRAe, il est fait référence en page 2 à un document émis par l'ARS, mais absent du dossier mis à la disposition du public et demandent que ce document soit rajouté.

**Mémoire en réponse du porteur de projet :**

*Le porteur de projet indique que les réponses ont déjà été apportées, comme suit, dans le mémoire en réponse à l'avis de la MRAe.*

*2.1 Coûts et incidences de la réhabilitation du Stade Francis Le Blé Deux scénarii de rénovation du stade existant Francis Le Blé ont été envisagées :*

- Scénario 1 : Une restructuration complète comprenant une démolition/reconstruction des 3 tribunes « Quimper », « Arkéa », et « Plein Ciel », et rénovation partielle de la tribune Foucauld ;*
- Scénario 2 : Une restructuration partielle en « fer à cheval » portant uniquement sur les tribunes « Quimper » et « Arkéa », et rénovation partielle de la tribune Foucauld*

*Ces scénarii ont été évalués en tenant compte de leurs calendriers et contraintes de réalisation sur l'exploitation de l'équipement actuel.*

*Ces premiers éléments d'études démontrent que la rénovation du Stade Francis Le Blé aux normes actuelles est conditionnée par :*

- La nécessaire mobilisation définitive d'une partie du foncier sur le lycée Charles de Foucauld pour les besoins de services professionnels du Stade Brestois 29 ;*
- La neutralisation de la rue de Quimper les soirs de match pour sécuriser la gestion des flux dans une logique de parvis extérieur au stade ;*
- L'occupation de l'espace public environnant pour les besoins de stationnement des spectateurs, car très peu d'offre de stationnement mobilisables pour les événements ;*

*Une analyse approfondie sur l'insertion urbaine des nouvelles tribunes Arkéa et Quimper dans un environnement très contraint.*

*En outre, seule une libération à terme du foncier au nord de l'équipement permettrait de développer une tribune « Plein Ciel » plus confortable et d'en améliorer son accessibilité et ses fonctionnalités. Or le foncier au Nord est mobilisé pour des logements et des équipements publics.*

*Le scénario 1 de restructuration complète a été estimé à 60 M€ HT, et présente une rénovation complète qui optimise l'offre de places et d'espaces privatifs (3200 m<sup>2</sup>) dans la tribune Arkéa. La nouvelle tribune Plein Ciel est très contrainte par le foncier, et l'intérêt de l'aménagement de l'angle Nord-Ouest devrait être confirmé lors des études complémentaires de programmation.*

*Le scénario 2 en « Fer à Cheval » a été estimé à 50 M€ HT, et préserve la possibilité d'une intervention ultérieure sur la tribune Plein Ciel si le foncier au Nord venait à muter. La tribune Quimper sur 3 niveaux pourrait répondre aux objectifs d'animation urbaine de la route de Quimper et permettre le développement d'espaces privatifs (2 500 m<sup>2</sup>), toutefois inférieurs à ceux du précédent scénario.*

*Enfin, malgré un investissement conséquent, le stade Francis Le Blé rénové ne pourra pas accueillir tout le programme lié aux activités sportives envisagées sur le site du Froutven, notamment celui concernant la création d'un club multisports de sport adapté.*

*Par ailleurs, un projet de rénovation du stade actuel pour lequel les contraintes vues précédemment, foncières notamment, auraient été levées, ne solutionnerait pas la question de l'accessibilité au site, des problématiques de stationnement et de concentration des flux, dans un secteur de la ville de Brest relativement dense, en matière d'habitat notamment.*

*De ce fait un projet de rénovation viendrait renforcer les externalités négatives dans ce secteur, sans pour autant avoir de marges de manœuvre pour les éviter et les réduire au regard du caractère contraint du quartier, du fait de sa densité et de ses caractéristiques urbaines. L'impact des nuisances locales resteraient ainsi fortes, un part majoritaire des supporters du SB 29 habitent hors de la ville de Brest et n'ont pas le choix que de venir au stade en véhicules motorisés individuels.*

*Au contraire, la localisation de l'Arkéa Park en entrée de ville, en bordure d'une route nationale, encadrée par une zone commerciale et une zone économique existante, présente en rapport des usages du secteur (essentiellement économiques et commerciaux) des nuisances bien inférieures. Par ailleurs le site du Froutven offre la capacité à limiter les congestions routières au regard des infrastructures existantes et du caractère d'entrée de ville, à organiser les stationnements dans les zones commerciales et d'activité, à permettre un report modal important pour les supporters habitant Brest, par la présence du tramway. Soit autant de leviers pour réduire et maîtriser les nuisances.*

*L'étude sur les émissions de gaz à effet de serre qui a été réalisée par le porteur du projet (Cf. annexe 2 page 199), montre que l'impact sur les émissions sont principalement dues aux déplacements carbonés. Le levier principal pour la réduction des émissions est donc celui des déplacements. La localisation de l'équipement est une décision structurante pour bénéficier des leviers nécessaires pour réduire de manière importante les émissions d'un équipement de type stade, tels que les transports en commun lourds (tramway) et la limitation des kilomètres parcourus en situation de fortes congestions de circulation.*

**Appréciation de la commission d'enquête :** *le sujet de l'étude portant sur la faisabilité d'une rénovation du stade Francis Le Blé a été de nombreuses fois abordé par le public, en disant que l'étude n'avait pas été rendue publique ; son contenu semblait toutefois plutôt connu. L'étude a été fournie en complément au procès-verbal de synthèse et annexée au rapport d'enquête (I) ; le public pourra par conséquent en prendre connaissance.*

*Il apparaît à la commission que l'option « rénovation du stade Le Blé » nécessiterait d'engager beaucoup d'argent pour un bénéfice qui reste à définir.*

### III.1.11 - Stade Francis Le Blé – Maintien de l'équipement/devenir du site ? (404 contributions)

De nombreux déposants ont exprimé leur attachement au Stade Francis Le Blé, avec bien souvent des références à leur histoire personnelle. Pour certains, le moment est arrivé de tourner la page, pour d'autres, ce site peut encore avoir un avenir.

#### **Mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse :**

*La rénovation du stade Francis Le Blé, situé en cœur de ville de Brest, a été étudiée à titre de solution alternative par Brest Métropole mais ne constitue pas une réponse adaptée aux besoins et enjeux actuels de développement de l'activité sportive et de loisirs.*

*Plusieurs raisons illustrent le fait que cette solution n'ait pas été retenue :*

- *L'ampleur des travaux : ils priveraient le club du bénéfice de la totalité de son enceinte pendant 4 ans environ, dans l'hypothèse d'une construction d'une tribune par an. Le manque à gagner pour le club sur les recettes de billetterie et de services serait trop important au regard des exigences du football professionnel contemporain.*
- *Les coûts pour la collectivité : La rénovation du stade Francis Le Blé serait à 100% à la charge de la collectivité, propriétaire de l'équipement.*
- *Un bénéfice jugé insuffisant au regard des coûts et contraintes de travaux : le stade Francis Le Blé conserverait des contraintes majeures pour le club, ses utilisateurs et les riverains :*
- *Les nuisances sonores, de circulation ainsi que les difficultés de stationnement engendrant des congestions et des stationnements sauvages seraient toujours d'actualité (à cet égard, l'étude des émergences sonores au droit du stade Francis Le Blé démontre que le choix du site de Froutven participe bien d'une stratégie de diminution des nuisances sonores à l'échelle de la Métropole, voir sur ce sujet : étude d'impact, p. 257) ;*
- *Le chiffre d'affaires lié aux services serait trop limité pour assurer la pérennité du club au niveau professionnel ;*

- *Le projet de rénovation ne générerait aucune création d'emploi, une fois terminé ;*
- *Le chiffre d'affaires lié aux services serait trop limité pour assurer la pérennité du club au niveau professionnel.*

Le devenir de l'espace libéré après la construction du nouveau stade a également été à plusieurs fois abordé.

*Le site de l'actuel stade Francis Le Blé, propriété de la Ville de Brest, est destiné à faire l'objet d'une réflexion et d'études urbaines, qui viseront à recenser les possibilités d'usages et de destinations futures.*

**Appréciation de la commission d'enquête :** *La commission d'enquête a parfaitement compris l'attachement tout particulier de la population à la pelouse de Le Blé, endroit mythique pour bon nombre de brestois. Elle a visité les lieux à deux reprises : pendant et en dehors d'un événement et a pu se rendre compte que la tenue des matchs n'est rendue possible que sous réserve de demandes de dérogations et de contrats d'occupation avec les établissements scolaires voisins. Elle a constaté l'état de dégradation des tribunes, la nécessité d'engager des travaux de mise aux normes et qu'aucun foncier n'est disponible pour cela. Elle a également souligné la bonne tenue des installations (propreté des différents espaces, recherche d'optimisation permanente des espaces, gestion des déchets lors des événements...).*

*La commission d'enquête a également compris que les dérogations pour la tenue des matchs ne sont accordées qu'en raison de l'existence du projet de nouveau stade au Froutven.*

*Ces dérogations sont délivrées par les instances du football :*

- *au niveau national elles sont dues à un manquement aux règles en matière d'éclairage, de parking qui ne bénéficie pas de mesures de sécurité pour les supporters, de configuration de l'aire pour la régie TV, de l'aire de jeu ainsi que de la zone sportive ;*  
*en revanche, au niveau européen : il n'est pas possible d'obtenir la Licence Club UEFA, en raison du stade.*

*La commission a constaté que le foncier disponible ne permet répondre aux besoins, lors la tenue des matchs, à l'intérieur de l'emprise du stade.*



*Les véhicules de secours, dans la cour de l'établissement scolaire voisin*



*La régie télé au sein du groupe scolaire Charles de Foucault*



*Une partie des espaces de stationnement permettant de répondre aux obligations réglementaires*

*La cour des écoles en configuration match - Photos prises par les commissaires enquêteurs.*

*Elle fait également le constat que l'extension du stade n'est pas possible en raison de son environnement bâti, composé notamment d'immeubles*



*Le stade Francis Le Blé enclavé dans le tissu urbain – photo fournie par la métropole, à la demande de la commission d’enquête.*

*Elle a aussi pris connaissance des désordres relevés par les riverains du haut Jaurès lors des matchs (stationnement sauvage pénalisant pour l’accès des habitants...).*

*S’agissant de la destination de l’espace libéré après l’exploitation du site par le stade brestois, elle comprend que les réflexions sont en cours et doivent notamment correspondre aux différents plans et programmes en cours d’études ou opposables à l’échelle de la métropole.*

*Une information et une concertation au fil de l’eau apparaissent souhaitables. De bonnes idées ne manqueront pas d’émaner du public.*

### III.2 - QUESTIONS DE LA COMMISSION D’ENQUÊTE PUBLIQUE

- de nombreux déposants s’inquiètent pour leurs déplacements lors des matchs, surtout lorsque ceux-ci auront lieu au moment où le secteur est déjà saturé. Il serait bon d’apporter dès à présent des éléments d’étude indiquant ce qui est envisagé (déviation à mettre en place...) et de préciser si les réflexions avec les différents services (préfecture, SDIS, DIRO...) sont déjà engagées ;

*Cf. les éléments de réponse précédents (Annexe Mob 3 – Schéma déviation globale du trafic et éléments étudiés avec les forces de l’ordre et cités dans l’ESSP).*

- les modalités de la traversée du Boulevard François Mitterrand préoccupent grandement ; le public redoute que le secteur ne devienne très accidentogène. Des explications méritent d’être apportées à ce stade ;

*Comme évoqué dans le § H3, seule la fermeture à la circulation des voies à proximité immédiate du stade en configuration match permet de garantir une sécurité optimale des supporters. Comme indiqué précédemment (cf. H2) et dans le dossier d’enquête publique (Pièce 3.1.B.4 – Annexe 9 – Accès au site du Frouven) c’est cette solution qui a été retenue.*

*En configuration hors match, il est rappelé également qu’un réaménagement du Boulevard François Mitterrand est en cours d’étude pour accompagner l’urbanisation du secteur. Les cheminements des modes actifs seront renforcés et sécurisés à cette occasion avec une reprise complète de l’intersection Mitterrand / Keradrien. La voie sera transformée en boulevard urbain pour faciliter la cohabitation de tous les modes et supprimer le caractère routier de cette artère.*

- les riverains sont inquiets par rapport à l’impact sur leurs conditions de vie (bruit...) et sur leurs déplacements lors des événements. Qu’envisagez-vous en matière de concertation ? Est-il possible d’établir un programme et un calendrier prévisionnel ?

*Depuis le début, les porteurs de projet ont toujours eu la volonté d’échanger avec l’ensemble des parties prenantes et notamment avec les riverains. Une personne de l’équipe projet a été mandatée dès 2018 pour être leur interlocuteur privilégié.*

*Pour rappel, sans que la loi ne les y oblige, les porteurs de projet ont pris l'initiative d'organiser une concertation préalable, qui s'est tenue du 10 octobre au 20 novembre 2022. À cette occasion, les riverains ont été conviés à une visite sur site, à une réunion publique, ainsi qu'à des ateliers participatifs.*

*À la suite de ces échanges et rencontres, pour exemple, les porteurs de projet ont demandé à l'architecte de descendre l'enceinte plus au sud et de la faire pivoter, afin de minimiser son impact visuel (dans la mesure des contraintes environnementales).*

*Les porteurs de projet, ainsi que Brest métropole ont bien noté les craintes des riverains, notamment en matière de circulation "Jour de match" et de stationnements. Une réunion spécifique à cette thématique sera organisée avant la fin de l'année.*

*Une adresse mail RIVERAINS@ARKEAPARK.COM sera créée avant juillet 2025, afin de fluidifier davantage les échanges.*

- lors des différents échanges et dans les contributions du public, il a beaucoup été question de sport adapté. Le dossier d'étude d'impact n'apporte qu'assez peu d'éléments en la matière. Est-il possible de disposer d'une présentation plus détaillée de ce volet du projet ? Par qui est-il porté ? Cet équipement va-t-il être disponible toute l'année ?

*Initiative totalement inédite pour un stade de football professionnel, Arkéa Park accueillera un Club Multiports dédié au Sport Adapté.*

*En France, 12 millions de personnes sont en situation de handicap(s). 80% des handicaps sont dit « invisibles » : difficultés sensorielles, psychiques, mentales et/ou cognitives. Faute d'équipements adaptés et d'éducateurs formés à leurs besoins, ces personnes ont trop peu accès à la pratique sportive en club, pourtant source d'épanouissement et de lien social.*

*Depuis 2017, le Fonds de dotation Le Saint présidé par Gérard Le Saint, soutient des projets pour étoffer l'offre sportive Handisport et Sport Adapté sur le département.*

*Ce club qui fonctionnera toute l'année permettra à des jeunes de 6 à 21 ans en situation de handicap psychique et/ou mental de pratiquer de nombreuses activités sportives qui ne sont jusqu'à présent pas proposées sur le territoire (sports de combat, danses...), ou de faire le lien avec des activités existantes dans les clubs du territoire. Ces jeunes auront la fierté d'évoluer dans la même enceinte que les joueurs du Stade Brestois 29.*

*Ce club multisports sera notamment équipé d'une salle de danse, d'un dojo, d'une salle multisports, de vestiaires... Il fera une surface totale de 765 m2.*

*Il sera aussi un lieu de « répit » et de ressources pour les familles. Celles-ci disposeront d'un espace dédié, un « Clubhouse » qui sera notamment équipé d'une cuisine pour partager des moments de convivialité et organiser des ateliers « nutrition » auprès des jeunes, des parents.*

*Dans ce lieu, les familles pourront également bénéficier d'un accompagnement (permanences de professionnels...) et avoir accès à toutes les informations utiles (notamment sur l'offre sportive adaptée dans le département).*

*Chaque année, pendant la trêve de la ligue 1, Arkéa Park accueillera une compétition de Sport Adapté nationale ou régionale.*

*Ce club sera constitué conformément aux dispositions de la loi du 1er juillet 1901. Le Fonds Le Saint financera notamment l'encadrement des cours par des éducateurs spécialisés et accompagnera le club*

*dans la recherche de financements complémentaires (aménagement des lieux, matériels, frais de fonctionnement...).*

- le plan de financement présenté dans le dossier d'enquête publique prévoit un financement participatif de 1,5 M€. La commission d'enquête aimerait savoir s'il y a d'autres et déjà des modalités retenues ;

*Le Stade Brestois 29 souhaite offrir la possibilité aux supporters et plus largement aux habitants du département de s'impliquer dans Arkéa Park. Soit, de devenir un "SUPPORTER FONDATEUR".*

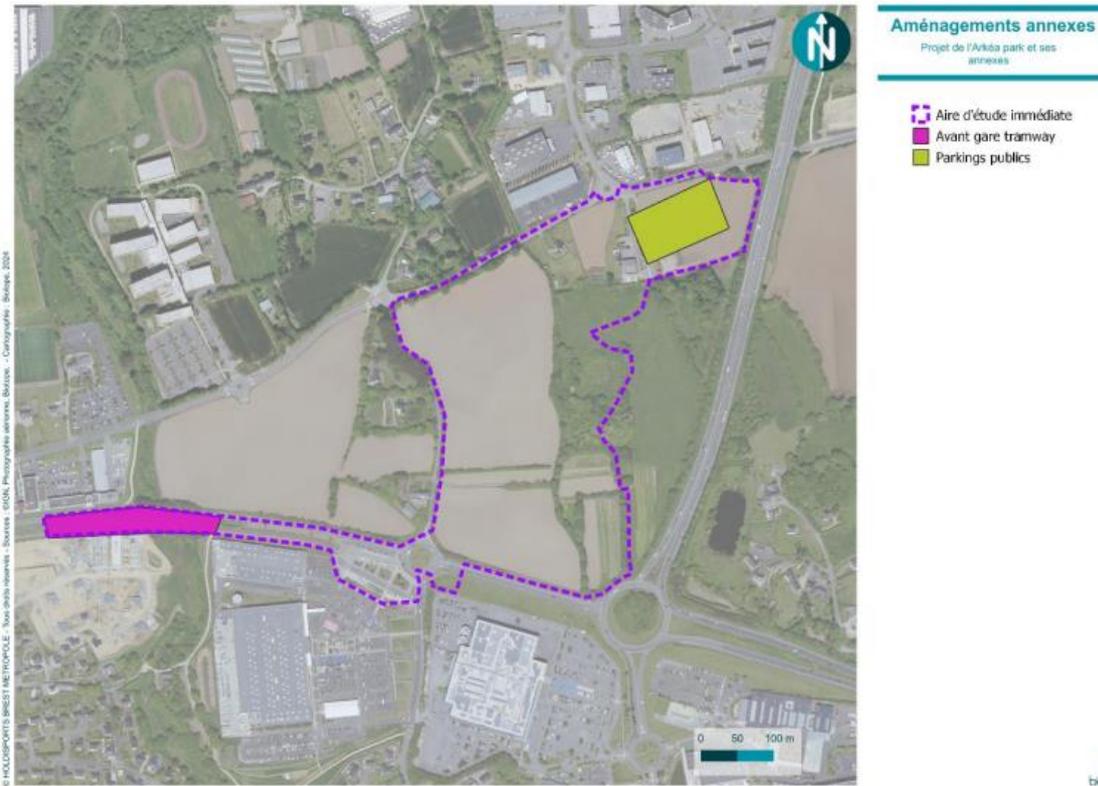
*La démarche consistera à proposer aux particuliers différents niveaux d'engagements (25€, 50€, 100€ ou encore 200€), avec en contrepartie, l'accès à des prestations exclusives. Exemples : Présence de son nom sur le mur des "supporters fondateurs", réduction annuelle sur les produits vendus à la boutique du SB29, visite du stade en avant-match...*

- le projet, cumulé aux travaux d'aménagements rendus nécessaires (voirie, gare de tram...) démontrent un chantier d'une grande ampleur qui va nécessairement perturber le secteur du Froutven. Les travaux, notamment ceux liés à la gare de tram seront-ils concomitants avec ceux du projet Arkéa Park , si oui, quelles sont les impacts cumulés potentiels ?

*Les effets cumulés de ces travaux ont été pris en compte par les maitrises d'ouvrage qui ont fait le choix volontaire de la réalisation d'une étude d'impact globale portant sur un périmètre élargi :*

*Afin d'assurer les conditions de desserte prévues pour projet Arkéa Park et d'accompagner le développement urbain du Froutven qui accueille d'autres programmes, ils seront réalisés avant la livraison de ce dernier.*

*La coactivité des travaux sera gérée par Brest métropole aménagement, à qui a été confié, par la métropole, un mandat de travaux (par marché BM 2019 - 0559) pour la réalisation des aménagements publics (voiries, réseaux, gare de tramway...) et la coordination des projets du secteur du Froutven.*



Carte 5 : Localisation des aménagements annexes

**Appréciation de la commission d'enquête :** les différentes réponses apportées permettent de voir le travail de fond déjà engagé sur le projet Arkéa Park et notamment sur le projet de club multisports de sport adapté qui était assez peu détaillé dans le dossier porté à la connaissance du public.

La commission d'enquête prend bonne note de l'engagement des porteurs de projet de communiquer avec les riverains avant la fin de l'année.

Elle regrette que n'ait pas été fournie d'esquisse du boulevard François traité en boulevard urbain.

## IV CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE CONCERNANT LE PROJET « ARKEA PARK »

---

La commission d'enquête désignée par le tribunal administratif de Rennes pour conduire l'enquête publique sur le projet de construction d'un nouveau stade de football, dénommé Arkéa Park, déposé par la SAS Holdisport sur le secteur du Frouvtven à Guipavas et sur la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLUi de Brest métropole sur le même secteur, qui s'est déroulée du 28 mars au 13 mai 2025 :

### Après avoir :

- étudié l'ensemble du dossier mis à disposition du public,
- pris connaissance du contenu des documents supra communaux et du PLUi de Brest métropole, notamment la justification des choix en faveur de l'implantation de l'équipement au Frouvtven ;
- pris connaissance de l'avis de la MRAe et du mémoire en réponse du porteur de projet ;
- pris connaissance des avis émis dans le cadre de la consultation sur la demande de permis de construire et de l'évaluation environnementale,
- tenu 9 permanences et reçu 50 personnes ;
- pris l'attache de l'expert désigné par le tribunal administratif de Rennes et examiné son rapport et ses conclusions ;
- analysé les 2216 contributions distinctes formulées par le public, et établi un procès-verbal de synthèse remis le 26 mai 2025 ;
- étudié les mémoires en réponse de Brest Métropole et de la société Holdisport aux questions et remarques du public et aux questions de la commission d'enquête, remis le 10 juin 2025 par courriel et commentés dans les locaux de Brest métropole le 11 juin 2025 ;
- - entendu les représentants des services de la métropole, de la ville de Guipavas, d'Holdisport et de leurs bureaux d'études, lors des réunions, rencontres et visites de terrain ;

### Estime :

- que le public a bénéficié d'une bonne information en ce qui concerne la tenue de l'enquête publique portant sur le projet de construction d'un nouveau stade de football, dénommé Arkéa Park, déposé par la SAS Holdisport sur le secteur du Frouvtven à Guipavas ;
- que le dossier d'enquête mis à disposition des visiteurs pendant 47 jours au siège de l'enquête à Brest Métropole et en Mairie de Guipavas, a permis au public de prendre connaissance du projet. Toutefois la commission d'enquête admet que le dossier n'était pas très aisé à consulter, vu son format ;
- que la prolongation de l'enquête publique a permis à tout un chacun de s'exprimer ;
- que c'est à juste titre que la solution de modernisation du stade Francis Le Blé a été écartée, notamment en raison des contraintes spatiales fortes ;

- que la réflexion est menée de longue date, et que la vocation de l'espace est depuis longtemps inscrite aux documents d'urbanisme opposables ;
- que les choix sont justifiés dans un souci de sobriété environnementale et énergétiques (localisation, dimensionnement, caractéristiques de la construction...) ;
- que l'analyse des incidences énergétiques, climatiques (émission de carbone) et de la consommation des ressources naturelles relatives aux travaux et à l'exploitation des futurs aménagements permet l'adéquation et la durabilité du projet au regard des enjeux climatiques ;
- que la localisation du projet au Froutven est cohérente, compte-tenu de son accessibilité pour une majorité de publics ;
- que le projet vient conforter l'urbanisation du secteur constitué notamment d'une zone commerciale et évite l'étalement urbain ;
- que la zone agricole est aujourd'hui enclavée entre la départementale 205 au Sud, les centres commerciaux, la voie express nationale à l'Est et la zone industrielle de Kergaradec au nord et présente des difficultés d'accès ; de plus, l'aménagement à l'Ouest du secteur de Keradrien, portant sur l'aménagement d'un ensemble mixte tertiaire-habitat, qui impacte une superficie de terrain agricole de 6,15 ha , à proximité immédiate du projet vient renforcer cet effet ;
- que la capacité d'accueil du projet de stade fixée à environ 15 000 places apparaît suffisante et justifiée dans les réponses du porteur de projet ;
- que les conditions de desserte par les transports en commun et les modalités de stationnement envisagées permettront de répondre aux besoins identifiés ; une période de « rodage » apparaît cependant devoir s'imposer pour affiner l'ensemble des modalités (combinaison avec les abonnements, réservations...) ;
- que les riverains ont émis des craintes sur la capacité du secteur à absorber le volume de véhicules attendus et sur les risques de stationnement sauvage ;
- que les effets cumulés du projet avec les autres projets du secteur, notamment avec le projet mixte Keradrien situé à l'ouest du site ont été étudiés dans l'étude d'impact et qu'aucune réserve n'est exprimée ;
- que ce projet regroupe en un seul espace des installations permettant de bénéficier toute l'année des infrastructures ;
- que ce projet inclut des équipements dédiés à la création d'un club multisports de sport adapté... ;
- que le projet adopte une démarche raisonnée en matière environnementale avec la pose de 4 632 panneaux photovoltaïques qui alimenteront directement le stade afin de réduire son empreinte carbone ;
- que les caractéristiques de ce projet lui permettent de s'inscrire dans la trajectoire nationale d'accélération de la transition écologique "France Nation verte" qui vise d'ici 2030 à atténuer le réchauffement climatique, à favoriser l'adaptation aux conséquences de celui-ci, à préserver les ressources et à réduire la pollution ;
- que les zones de biodiversité à forts enjeux, en particulier la zone humide, sont préservées et que l'impact sur les haies existantes est limité (8 ha sont sanctuarisés) et qu'une part importante de la surface est perméable, permettant notamment la recharge des nappes ;
- que l'activité agricole pourra être maintenue jusqu'au lancement des travaux ;

- que plusieurs zones à enjeux écologiques modéré/fort qui se situent sur et en bordure de la zone de chantier seront prises en compte en phase chantier, grâce aux dispositifs de balisage qui permettront d'éviter tout débordement sur les espèces et les milieux sensibles ;
- que cependant, une information des riverains mérite d'être menée avant le démarrage et tout au long du chantier ;
- que le projet aura des répercussions sur l'engorgement du secteur les jours de match, qu'il faut toutefois considérer le nombre limité d'événements (environ 20/an) et que le dispositif prévu a reçu l'aval des services compétents (services de l'État, SDIS...);

#### COMPTE TENU DE L'ANALYSE QU'ELLE A MENÉE

#### LA COMMISSION D'ENQUÊTE CONSIDÈRE QUE LE PROJET « ARKEA PARK » EST JUSTIFIÉ ET PRÉSENTE UN CARACTÈRE D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

aussi, elle émet un **AVIS FAVORABLE** à la demande présentée par la SAS Holdisport en vue de la construction d'un nouveau stade de football dénommé Arkéa Park, sur le secteur du Froutven à Guipavas.

Elle a pris bonne note de la volonté d'associer les riverains et d'organiser avec ceux-ci un cycle de rencontres et de temps d'échanges ;

À BREST, le 17 juin 2025

La présidente de la commission d'enquête,

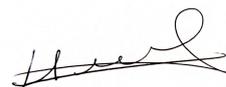


Sylvie COULOIGNER

Les membres de la commission d'enquête,



Jean-Luc PIROT



Elyane TORRENT