www.train-bretagne-nord.com

# POSITION DE L'ASSOCIATION FERROVIAIRE BRETAGNE NORD FACE AU PROJET LNOBPL

## Qui sommes-nous ?

L'AFBN existe depuis 25 ans : elle est forte chaque année de plus de 600 membres adhérents (particuliers, entreprises, organisations professionnelles, élus) qui habitent dans les 7 pays allant de St Malo à Brest et desservis par l'Axe Ferroviaire Nord. L'association intègre aussi une centaine de membre es-qualité, acteurs élus de proximité.
Le docteur Théo Marteil en est le président.
(Contact : theo.marteil@yahoo.fr, 06.83.29.89.32).

## AIDER LE DEVELOPPEMENT DE L'EMPLOI ET DE L'ECONOMIE DES « PAYS » GRACE AU « FERROVIAIRE.

Notre action s'inscrit dans l'aménagement socio-économique du territoire. Dans ce cadre il est impératif de créer les conditions favorisant et créant l'emploi et le développement des « pays » qui composent les régions. En effet si les transports collectifs de qualité ne sont pas le développement en lui-même, ils en sont le support inhérent et incontournable.

Pour ce faire les déplacements domicile-travail, dans les bassins d'emploi et entre ces bassins, doivent absolument répondre aux besoins des entreprises et services publics ainsi que de leurs salariés.

Améliorer, en temps de parcours et en nombre de voyages, la desserte sur les grands axes est une solution incomplète qui risque fortement d'avoir l'effet contraire de celui espéré.

En effet, la vie économique est inféodée en premier lieu à la possibilité donnée aux salariés de rejoindre quotidiennement leur lieu de travail. A quoi bon un transport facilité aux cadres et commerciaux sur des longues distances si les employés ne peuvent pas venir travailler dans les entreprises et donc produire ?

Comment peut-on espérer faire diminuer le chômage, si on ne donne pas la possibilité à un salarié de retrouver un travail dans un pays de sa région, voisin de celui où il habite, parce que le transport pour y aller est quasi impossible ?

Au-delà des zones urbaines desservies par des bus, le transport ferroviaire est une des solutions, alternative au transport en voiture particulière, y compris le co-voiturage, et en car. Le train est en outre le mieux placé en termes d'environnement et de développement durable

## LE PROJET DOIT ÊTRE GLOBAL

Le transport ferroviaire est un ensemble, tout comme l'est le système sanguin des êtres vivants. Comment les muscles, le cerveau et tous les organes pourraient-ils être oxygénés si les artérioles ne prenaient pas le relais des artères et les veinules celui des veines ?

Relier plus vite Brest à Paris, si cela facilite le travail du cadre, ne permettra pas à l'employé qui habite Lannion d'arriver plus vite et dans de meilleures conditions dans son entreprise située à Guingamp si rien n'est fait sur cette ligne.
Permettre à l'employé habitant Dinan de se rendre plus vite et à meilleure fréquence dans son entreprise se situant à Rennes, ne permettra pas au chef d'une entreprise située à Saint-Brieuc de se rendre à Rennes plus vite et plus souvent, si rien n'est fait sur cette ligne

L'aménagement ferroviaire du territoire doit donc être opération globale : l'amélioration des grands axes ne doit pas être l'objet d'un projet isolé, à part entière, ignorant les axes secondaires (Transport Express Régional) de notre région.

On ne peut d'un côté décider, établir sur le long terme le plan de financement et de travaux de la LNOBPL et d'un autre coté décider et financer au coup par coup les autres parties du réseau de l'Ouest.

En effet, le financement est déterminant. Planifier celui de la LNOBPL mais pas celui des lignes TER c'est assujettir le développement de ces dernières au choix fait pour la grande vitesse et au reliquat de financement disponible. Est-ce la bonne manière pour développer équitablement l'ensemble des pays de l'Ouest ?

## AVIS DEFAVORABLE DE LA PART DE L'AFBN DU PROJET DANS SON ETAT ACTUEL.

La LNOBPL est un projet structurant, qui met l'Ouest au niveau européen surtout s'il s'intègre dans le projet d'aéroport à Notre-Dame-Des-landes. C'est pourquoi il ne peut que recevoir notre approbation, quelle que soit la solution retenue, dans la mesure **et seulement dans la mesure**, où ce projet est étendu à toutes les lignes TER de la région.

La question de la globalité a été posée dans ces termes à chaque réunion du débat public. A chaque fois, RFF et les Conseil Régionaux ont au mieux défaussé la réponse en déclarant que chaque année des réseaux TER sont et seront améliorés, sans en donner la programmation.

L'AFBN ne peut pas approuver pour l'instant, ce projet dans son état actuel, limité à la seule ligne grande vitesse car
- il favorise les uns en négligeant délibérément les autres.
- il favorise la désertification des pays de l'Ouest, au profit de cinq agglomérations maximum.

Ce projet, n'étant pas équitable vis-à-vis de tous les acteurs économiques, il ne peut recevoir notre aval.