



**L'association TER Brest Quimper est une association de citoyens finistériens qui rêveraient de prendre le train plus souvent mais qui ne le font pas, faut de service suffisant.**

Voici notre avis sur les scénarios proposés pour l'avenir du ferroviaire Ouest Bretagne - Pays de Loire.

Ces trois scénarios apparaissent à notre association comme :

**-Obsolètes** : le projet d'aéroport Notre Dame des Landes n'est plus à l'ordre du jour immédiat et ne doit plus l'être dans un contexte de transition énergétique : réduire nos émissions de gaz carbonique, notre consommation d'énergie fossile et le grignotage des terres agricoles sont plus impératifs aujourd'hui que satisfaire l'égo de quelques élus nantais.

Par ailleurs, l'aéroport de Brest récemment refait n'aurait rien à gagner à la concurrence de celui de Notre Dame des Landes ; d'autant moins qu'il souffrira sans doute de la concurrence d'un meilleur service ferroviaire. Ou alors, le projet sous-jacent est-il de fermer l'aéroport de Brest ? Dans ce cas, ce serait encore un beau gaspillage d'argent public...

**-Inintéressants voire dangereux pour l'aménagement du territoire finistérien.**

Certes, il serait question de rapprocher 2 villes finistériennes (Brest et Quimper) des zones Rennaises et Parisiennes.

MAIS,

est-il vraiment nécessaire de permettre à quelques cadres ou chefs d'entreprise de faire un aller-retour Brest-Paris ou Quimper-Paris dans la journée (départ 6 h du matin retour 22 h ?) alors qu'il faudrait plutôt inciter ces catégories socio-professionnelles au télétravail qui profite largement des nouveaux outils numériques ? **Il est temps d'arrêter les déplacements inutiles.**

Quant au touriste qui souhaite venir en vacances dans le Finistère, il peut se

contenter de 3 h 30 de trajet. En dépit des belles « études » qu'on nous a présentées, le seuil des 2 h 30 de trajet ne concerne pas vraiment les vacanciers ; c'est surtout le prix du billet et la prise en charge de leurs bagages qui détermineront leur choix du train.

Il nous paraît, à nous association, bien plus urgent d'encourager au contraire les déplacements ferroviaires des simples employés. D'une part, ces derniers sont bien plus nombreux que les cadres ; d'autre part, ils ont malheureusement moins d'emprise que les cadres ou les dirigeants sur leur trajet domicile-travail ; pour des raisons économiques (prix du logement qui éloigne des centres ou typologie des activités du Finistère qui nécessite la présence physique des employés) et pour des raisons hiérarchiques (les managers français aiment avoir leurs employés sous la main). Il s'agit donc à notre avis pour les pouvoirs publics de s'intéresser prioritairement à ces catégories de la population et donc de renforcer le service des **trains de proximité** !

Par ailleurs, les trois scénarios présentés dans le projet négligent totalement la liaison Brest-Quimper ce qui nous semble **dangereux pour l'avenir de BMO**. Ayant des ambitions métropolitaines, Brest devra aussi « résister » à Rennes et Paris et exister par elle-même. Comment pourrait-elle le faire si elle n'est pas fortement reliée à l'ensemble du département du Finistère et notamment à Quimper ? Une métropole toute seule sur son rocher en haut à gauche ? En ce sens, le projet LNOBPL n'est pas vraiment « O B »...Il s'occupe certes de l'ouest de l'axe Rennes-Nantes mais pas trop à l'ouest quand même...

### **-Trop axés Ouest-Est**

Aucun des trois scénarios n'envisage de forte armature axée sur **l'arc Atlantique** ; en 2030, les liaisons entre le Finistère et Nantes (entre Brest et Nantes via Quimper) seront toujours aussi nulles : 2 heures pour faire Quimper-Nantes dans le meilleur des cas ? Donc 3 heures au mieux pour aller de Brest à Nantes! Le trait d'union OB-PL néglige totalement le rapprochement **Nord-Bretagne et Loire Atlantique**. Ce dernier département est pourtant le cœur économique de la Région Pays de Loire et il paraîtrait juste que son dynamisme profite aussi au nord du Finistère ou aux Côtes d'Armor.

Le développement d'un « arc Atlantique ferroviaire » fort pourrait avoir quatre mérites :

- renforcer le lien entre les deux territoires français si proches à bien des points de vue, et pas seulement historiques,
- émanciper l'ouest de la dépendance parisienne, sortir du jacobinisme et mettre

un frein à l'armature « en étoile » des infrastructures ferroviaires nationales,  
-rapprocher cependant indirectement Brest et Quimper de Paris, mais via  
Nantes (et non plus via Rennes),  
-être bénéfique à l'aménagement du territoire finistérien car une vraie liaison  
Brest-Quimper-Nantes profiterait au passage à celle entre Brest et Quimper.

En fait, quand on voit ces scénarios on se demande si, dans le fond, ceux qui  
les ont imaginés n'ont pas souhaité séparer un peu plus le nord et le sud du  
Finistère mais aussi la Bretagne Ouest et la Loire Atlantique...

Notre blog : <http://assoter29.over-blog.com/>

Notre mail [ter29@laposte.net](mailto:ter29@laposte.net)