

GEOGRAPHIE

BREST, CENTRE LOCAL DE COMMUNICATIONS

Détachée vers l'Ouest en position d'avant-garde, accrochée au bord du Léon, sur la côte Nord d'une rade profonde qui gêne sa pénétration vers le Sud, la Ville de Brest ne semble pas destinée à assumer la fonction d'un nœud de communications. Sa position excentrique l'isole du reste de la péninsule bretonne, et même plus simplement du reste du Finistère.

Cependant, le spectacle quotidiennement renouvelé d'une circulation active dans les principales artères de la Ville, est particulièrement significatif : venus par dizaines des multiples bourgs finistériens, les cars apportent toute une foule qui se mêle à la population brestoïse dans les magasins, aux halles, dans les bureaux et les ateliers des entreprises privées et publiques. Les usagers des nombreux trains des lignes Morlaix-Brest et Quimper-Brest renforcent encore l'apport quotidien. Aussi les rues sont-elles souvent encombrées, en particulier matin et soir, quand arrivent et repartent les ouvriers et employés dont la résidence est située en dehors de la ville.

C'est qu'en dépit de sa situation géographique excentrique et des obstacles naturels contraignants, Brest commande tout un faisceau de voies de communication terrestres et maritimes dont le rôle va croissant dans la région.

Il paraît intéressant d'étudier comment Brest est devenu ce point de convergence de routes, pour comprendre son importance actuelle et les responsabilités régionales qu'une telle situation implique.

LA MISE EN PLACE DU RÉSEAU

Pendant longtemps, après la construction de son grand Arsenal aux environs de 1660-1680 et jusqu'à la fin du XIX^e siècle, la citadelle de Brest est restée assez isolée : routes d'accès peu nombreuses (les portes menagées dans les fortifications étant seulement au nombre de trois), souvent en mauvais état, sauf peut-être ce « *grand chemin* » (l'actuelle rue Jean-Jaurès et la Nationale n° 12), la voie stratégique vers Rennes et Paris, tracée au XVIII^e siècle...

La situation des transports autour de Brest était peu brillante. C'était, sans doute, une caractéristique générale de l'époque ; il n'en reste pas moins que l'agglomération brestoïse, déjà forte de 30.000 habitants au début du XIX^e siècle, était particulièrement mal reliée au pays environnant. Qu'on en juge :

Vers 1830, ainsi que le révèle un « *Annuaire de Brest et du Finistère* » conservé à la Bibliothèque de la Marine (1), seules les lignes Brest-Paris et Brest-Nantes étaient pourvues de services quotidiens : 2 diligences... vers Paris, une vers Nantes. Ainsi, dans le Léon, seule la ville de Landerneau était chaque jour reliée à Brest, par ces diligences et quelques « *voitures suspendues* », fort lentes et de capacité réduite. Les autres bourgs léonards étaient bien mal partagés : les véhicules brestoïses (voitures suspendues et charrettes couvertes) n'en touchaient que quelques-uns : Le Conquet, St-Renan et Ploudalmézeau, Plabennec, Lannilis, Lesneven et St-Pol de Léon ; et encore une, deux, au plus trois fois par semaine (les jours de marché à Brest généralement, c'est-à-dire le lundi et le vendredi).

Pas de communications terrestres pour ainsi dire avec la presqu'île de Plougastel (La ria de l'Elorn les interdit) et seulement des relations maritimes avec la presqu'île de Crozon. C'est là, peut-être l'originalité de l'époque : aux jours de marché à Brest, de grosses chaloupes amenaient

(1) D'après « L'ANNUAIRE DE BREST ET DU FINISTÈRE POUR 1834 ». Publication de la Société d'Emulation de Brest. Imprimerie de Côme fils Aîné. Brest, 1834-35.

en effet jusqu'au quai de Recouvrance, les gens de Daoulas, Le Faou, Landévennec, Lanvéoc, Le Fret, Camaret... Mais les îles plus lointaines d'Ouessant et Molène demeuraient encore ignorées.

Ce bilan de 1830 est maigre : rares sont les bourgs desservis, réduites les communications régulières, lents les voyages, faible le nombre des voyageurs et réduit le tonnage des marchandises acheminées... A l'abri de ses fortifications, derrière ses trois portes fermées chaque soir, Brest ne communiquait pas facilement avec la campagne voisine.

Le 25 Avril 1835, la voie ferrée^{**} Morlaix-Brest, prolongeant celle de Paris, était inaugurée en grande pompe. Brest devenait ainsi tête de ligne vers Paris...

Il s'en était fallu de peu cependant, que la voie ferrée n'aboutît pas à Brest ! Un premier projet de tracé à travers le Finistère central avait été retenu ; il prévoyait comme terminus... Landévennec (des bateaux à vapeur auraient assuré la liaison avec Brest). Ce n'est qu'à cause de l'insistance véhémente de... Morlaix, que la ligne fut finalement établie au travers du Finistère septentrional et que Brest devint tête de ligne (2).

Dès Décembre 1867, la liaison Brest-Quimper-Nantes est également assurée par la voie ferrée avec embranchement à Landerneau.

Ensuite s'établissent de nouveau moyens de liaison, qui élargissent de plus en plus le faisceau dont Brest est le foyer et accroissent son importance locale : de 1893 à 1905, c'est la construction des lignes à voie étroite des « chemins de fer départementaux » : Brest-Ploudalmézeau-Portsall, Brest-Lannilis-L'Aber-Wrac'h, Brest-Lesneven-Brignogan. Brest-Lesneven-St-Pol de Léon ; en 1911, une ligne de tramways électriques relie Brest au Conquet ; enfin dès 1920-22, les premiers services de « voitures automobiles » prennent possession des routes améliorées au Nord de l'ancien « Grand Chemin ». De plus en plus nombreux d'année en année, ils vont progressivement introduire davantage de souplesse dans les relations locales.

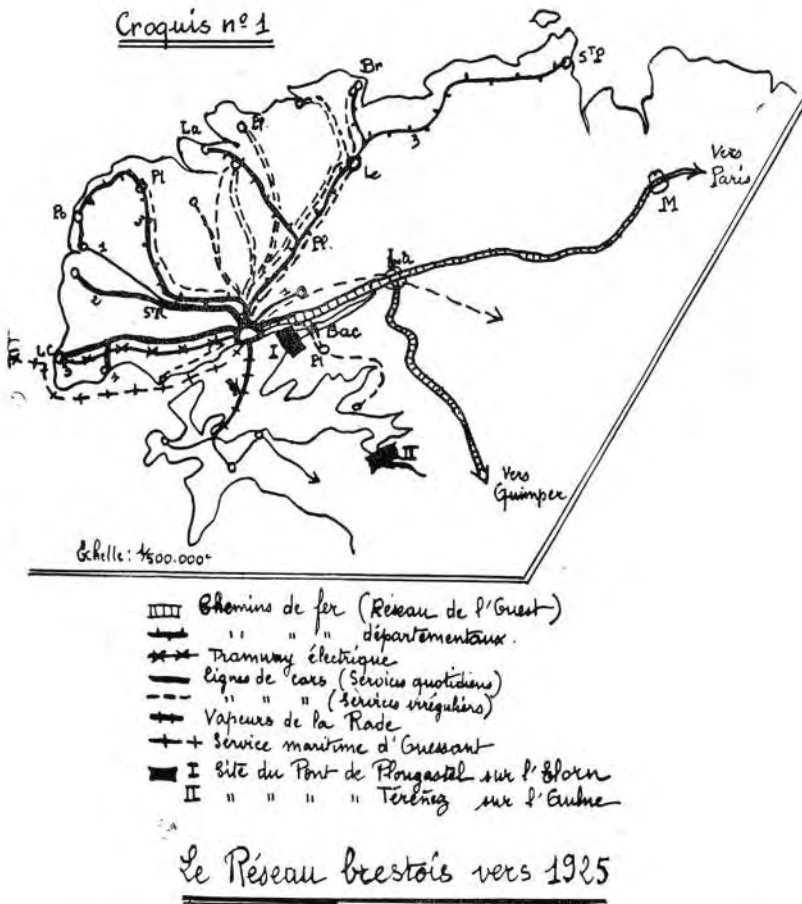
Vers 1925-1930, l'analyse du réseau brestoïse des transports donne de sûres indications quant au perfectionnement des communications : transports plus rapides, capacité plus grande du matériel, mais aussi relations bien plus fréquentes (voir le croquis n° 4) (3) :

Les principales agglomérations du Bas-Léon sont maintenant unies à Brest par des services quotidiens de trains et cars : ainsi, les bourgs de la côte léonarde depuis Le Conquet à l'Ouest jusqu'à St-Pol de Léon au Nord-Est et les principales agglomérations de l'intérieur comme Saint-Renan, Plabennec, Lesneven, Landerneau et enfin Morlaix. Cependant, certains bourgs ruraux ne sont encore desservis qu'une, deux ou trois fois par semaine ; d'autres enfin, assez nombreux, ignorent encore l'attraction de Brest... Si le réseau léonard est plus dense qu'un siècle auparavant, il est toujours loin de la perfection. Les chemins de fer départementaux eux-mêmes, quel qu'en fût l'intérêt lors de leur mise en service, ne sont pas d'un emploi très pratique par suite du manque de vitesse des convois et d'une desserte dépourvue de souplesse.

Par contre, les relations avec le Sud et surtout le Sud-Est de la rade, ne semblent pas avoir connu les mêmes améliorations qu'en pays léonard : si l'on excepte la voie ferrée Landerneau-Quimper, les communications terrestres avec Brest ne dépassent pas Plougastel : encore s'agit-il de services non quotidiens qui doivent contourner la rade de l'Elorn à Landerneau ou utiliser le bac à vapeur du Passage de Kerhuon (une fois par semaine seulement, un car joint Brest à Logonna-Daoulas). En rade même, les transports maritimes se concentrent sur le trajet Brest-Le Fret qui facilite l'accès aux plages de Morgat, à Camaret et de manière générale aux villages de la presqu'île. A signaler aussi l'existence du nouveau service maritime départemental Brest-Molène-Ouessant ; à leur tour, les îles sont reliées à la ville de façon régulière.

(2) D'après M. Louis Ogès : « LES CHEMINS DE FER EN BRETAGNE », étude publiée par « Le Télégramme », quotidien régional (numéros du 15 Novembre et du 10 Décembre 1950).

(3) D'après les tableaux des « SERVICES AUTOMOBILES, MARITIMES ET DE CHEMINS DE FER, DE BREST ET SES ENVIRONS ». Publication du Syndicat d'Initiative de Tourisme du Nord-Finistère pour l'année 1927.



Voilà donc le réseau dont Brest est le centre, tel qu'il se présente sous sa forme nouvelle : solidement implanté dans le Léon occidental sans y être encore suffisamment dense, à peine ébauché en direction du Sud et du Sud-Est au delà de l'obstacle de l'Elorn et de la rade.

L'imperfection du système, due aux désavantages naturels de la position géographique, va être corrigée par les réalisations suivantes :

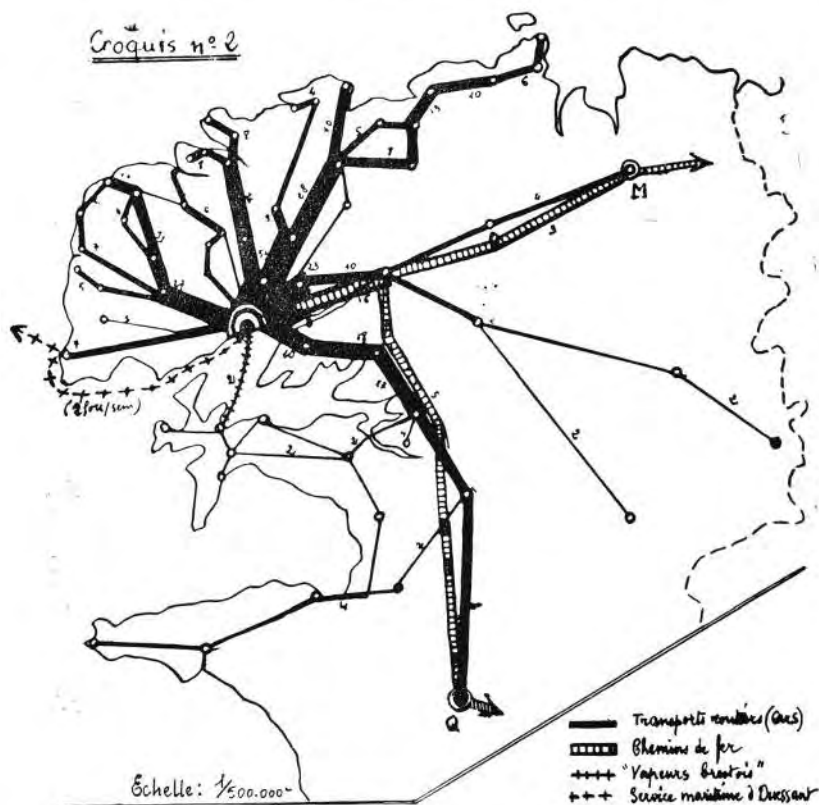
— en 1926-27, le Pont de Térénez enjambe l'Aulne à l'Ouest du Faou, permettant ainsi les communications terrestres par ce bourg, entre la presqu'île de Crozon et la région brestoise.

— en 1930 surtout, l'ouverture du Pont de Plougastel qui franchit l'Elorn tout près de Brest constitue une nouvelle et grande étape dans le développement du réseau. En effet, la route de Quimper, construite en même temps que le pont qu'elle utilise, ouvre enfin une voie d'accès *directe* vers les presqu'îles de Plougastel et de Crozon et aussi vers la Cornouaille, pour le plus grand dommage de Landerneau par où déviait jusque là l'essentiel de la circulation.

Les obstacles majeurs sont donc tournés et les services de transports brestois vont pouvoir se déployer à l'aise en direction du Sud et du Sud-Est.

Fort endommagées durant la dernière guerre, les routes et voies ferrées rayonnant autour de Brest, ont retrouvé progressivement leur fonction : les chaussées et ballasts démolis sont maintenant restaurés et les ponts qui, en grand nombre, avaient sauté en 1944, sont rouverts à la circulation (le viaduc de Kerhuon dès Décembre 1944, le Pont de Plougastel en 1949, celui de Térénez en 1952).

La physionomie du réseau qui converge vers Brest est cependant différente à l'époque actuelle : en effet, les lignes des chemins de fer départementaux, dont le trafic déclinait déjà sensiblement avant-guerre, ont été supprimées et remplacées par des services de cars dont le nombre et la fréquence sont en continuelle augmentation depuis 1944.



(L'épaisseur des traits est proportionnelle à la fréquence des services aller-retour quotidiens ; les chiffres indiquent le nombre des aller-retour quotidiens) (Il n'a été tenu compte que des services réguliers et quotidiens)

Le Réseau Brestois de Communications, 1952

Quelles sont donc les caractéristiques actuelles du réseau brestois ? La carte des lignes et de l'intensité du trafic va permettre de les préciser (Croquis n° 2) (4). Elle révèle, en effet, les faits suivants :

— d'abord, l'extraordinaire multiplication des services de cars entre les agglomérations du Léon occidental et Brest : la plupart des bourgs

(4) La situation des transports voyageurs est étudiée d'après les horaires publiés par les Transporteurs brestoises : « Compagnie des Transports du Finistère », « Régie départementale des Transports », « Syndicat des Indépendants », « S.N.C.F. », « Société Anonyme des Vapeurs brestoises », et « Service départemental Brest-Ouessant » (services de l'été 1952).

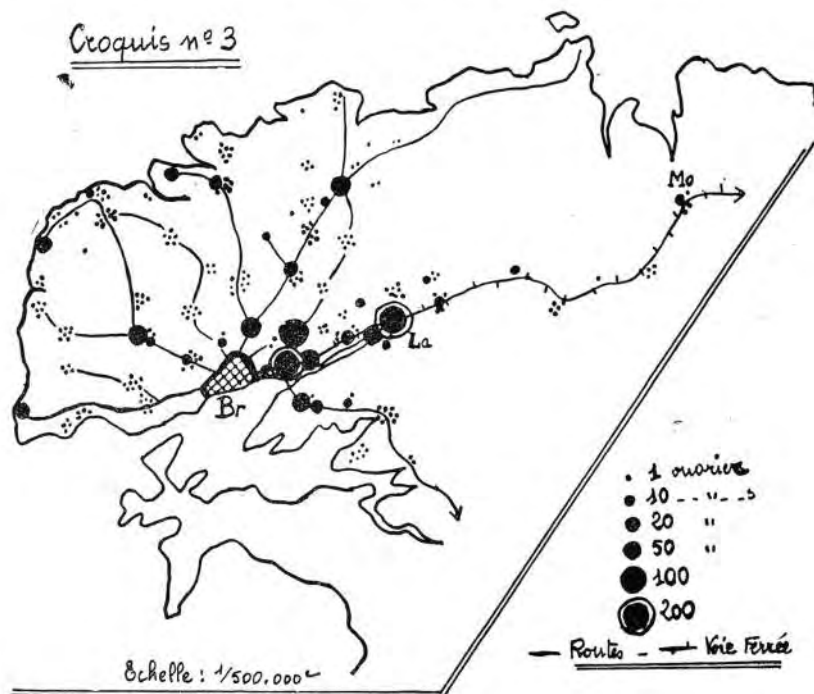
sont maintenant reliés à la ville et les services quotidiens correspondants, très fréquents ; c'est ainsi que Lesneven voit passer une moyenne de 60 cars par jour, Plabennec 74, Gouesnou 106, St-Renan 54... La différence est donc considérable entre la situation actuelle et l'état de choses des années 1925-30 par exemple.

— ensuite, l'importance numérique toute récente des lignes de communication par cars, avec le Sud et le Sud-Est en direction des presqu'îles et de la Cornouaille :

20	aller-retour quotidiens	Brest-Plougastel,
17	—	Brest-Le Faou,
2	—	Brest-Camaret,
6	—	Brest-Douarnenez,
4	—	Brest-Pointe-du-Raz,
3	—	Brest-Quimper,

alors que vers 1930, il n'existait pour ainsi dire aucun service régulier qui dépassât la halte de Plougastel... Ce fait traduit bien l'importance du pont sur l'Elorn qui a littéralement débloqué Brest dans une direction qu'interdisait jusque là l'obstacle naturel de la ria. De même le Pont de l'érénéz a permis que la voie maritime Brest-Le Frêt fût doublée par des lignes terrestres via Le Faou ;

— enfin, la carte indique qu'en dehors des fréquentes relations normales avec les autres villes finistériennes comme Morlaix et Quimper, sont nées ou se sont développées des lignes à plus grand rayon d'action jusqu'à Roscoff au Nord, Huelgoat-Carhaix et Châteauneuf-du-Faou dans le Finistère central, Douarnenez-Audierne-Pointe du Raz dans le Finistère Sud-Ouest. Brest tend de plus en plus à être relié aux principaux centres d'activité départementaux, tant du littoral que de l'intérieur.



Lieux de résidence des ouvriers de
l'Arsenal, non domiciliés à Brest

(Source : "Situation du Personnel Transporté et
remboursé" (Bureau de la Main d'œuvre, DEAN, Brest))

En conséquence, et compte tenu des services maritimes et ferroviaires à grande capacité, toujours existants, il apparaît que le Centre de Brest commande un réseau dense, de trafic important, d'étendue respectable. Ce réseau voit évidemment son expansion spatiale limitée irrémédiablement en direction du Nord et de l'Ouest par suite de la position excentrique de Brest et de la configuration de la côte léonarde. Néanmoins, il touche aux domaines propres de Morlaix et Quimper en direction de l'Est et du Sud ; il empiète même sur eux. Enfin, dans le Finistère Nord-Ouest, le Centre de Brest paraît solidement implanté de telle sorte qu'il se subordonne de nombreux centres secondaires de communication comme St-Renan, Gouesnou, Lesneven, Le Faou... Landerneau, pourtant mieux situé géographiquement, voit son propre domaine en matière de transports se réduire sérieusement du fait du dynamisme de la grande ville voisine.

D'un autre point de vue, en tant que point de ralliement de nombreuses voies locales et tête de ligne de chemins de fer rapides et de deux grandes routes nationales qui atteignent les capitales du département, de la province et de l'Etat et donnent par ailleurs accès au reste du pays, Brest apparaît comme le point vers où convergent et d'où divergent les hommes et les produits, en ce qui touche le Finistère Nord-Ouest, soit le Léon occidental et les presqu'îles.

L'importance pour la Ville et la région de ce faisceau de communications locales n'est pas niable :

Les échanges quotidiens qui s'ordonnent sur les lignes de ce réseau attestent en effet de manière concrète, les liens qui unissent Brest, grande base navale et donc centre important d'attraction de main-d'œuvre et grand centre de consommation de produits locaux, aux nombreuses communes du Finistère Nord-Ouest bien peuplées et riches de produits agricoles. Actuellement, par exemple, un grand nombre d'ouvriers et d'employés des industries militaires et civiles, des bureaux de la ville ont souvent leur domicile hors de Brest, dans leurs communes de naissance ou dans des bourgs d'accueil plus proches du lieu de travail ; le seul Arsenal de Brest rembourse ainsi chaque mois le prix de leurs voyages journaliers à plus de 1.350 ouvriers domiciliés dans les communes desservies par les cars et les trains comme l'atteste le croquis n° 3 (encore ces ouvriers ne sont-ils qu'une partie de la main-d'œuvre mobile qu'emploie l'agglomération...).

Mais ce réseau et les importants moyens de transport qui l'utilisent permettent également le plein emploi de l'équipement fonctionnel moderne et puissant dont est doté le nouveau Brest : nombreux bureaux d'administrations diverses, centre judiciaire, hôpitaux et cliniques, écoles à internats, hôtels, salles de spectacle, enfin et surtout marché et commerces urbains. De même, ils font de Brest un grand centre de transit, une « plaque tournante », a-t-on dit pompeusement, pour les nombreux touristes qu'attirent la beauté de la rade et la renommée des sites, les plages du Léon et de la Presqu'île de Crozon, depuis Roscoff jusqu'à la Pointe du Raz...

Il paraît bien que ce fait ait guidé les travaux des responsables du Plan d'Aménagement de la nouvelle Ville : l'idée centrale de ce Plan étant en effet de résoudre les problèmes de la circulation urbaine et des *Communications entre Ville et Campagne*. Le Nouveau Brest compte ainsi des accès plus nombreux et plus dégagés, des artères de dérivation, deux ponts au lieu d'un sur la Penfeld ; de plus, une grande gare routière est prévue près de la Gare S.N.C.F. et dans le voisinage de la grande place centrale de l'agglomération où aboutissent toutes les grandes routes des environs ; enfin, le modeste aéroport de BREST-GUIPAVAS, situé à une dizaine de kilomètres de la Ville, doit lui-même être amélioré et peut déjà jouer un rôle important dans le tourisme en Nord-Finistère, en assurant des liaisons locales et des services avec l'Angleterre...

Nul doute qu'étant donné ces aménagements en cours et les possibilités réelles de développement que présente le réseau brestois des transports, la Ville ne tire de celui-ci un surcroît d'activité qui lui permettra d'affermir sa position de grand centre urbain et d'intensifier son rayonnement régional.

R. QUENTEL.