

# La rénovation de la ligne Morlaix-Roscoff coûtera au moins 76 M€

Article réservé aux abonnés



Par **Monique Kéromnès**

Le 19 septembre 2024 à 07h00

**Il faudra compter au moins 76 M€ si on veut refaire circuler des trains classiques sur la ligne Morlaix-Roscoff. Ce coût est un premier élément mais, pour l'heure, aucune décision n'est prise sur l'avenir de ce tronçon, inutilisé depuis 2018.**



À Taulé comme à de nombreux passages à niveau situés sur la ligne Morlaix-Roscoff, la nature a repris ses droits et la végétation a envahi les rails. (Le Télégramme/Monique Kéromnès)

76 M€ pour une remise en service avec du transport de voyageurs. Entre 79 et 80 M€ si on y ajoute le fret. 20 M€ si le train est abandonné pour une voie verte. Les coûts de rénovation de la ligne Morlaix-Roscoff ont été annoncés, ce mardi 17 septembre 2024, lors du comité de pilotage qui réunit SNCF Réseau (propriétaire de l'infrastructure), la Région Bretagne, Morlaix communauté, Haut-Léon communauté et les deux défenseurs de sa réhabilitation : la CGT Cheminots et l'[Association pour la ligne Morlaix-Roscoff \(APMR\)](#). Dans les trois scénarios, la rénovation du

pont de la Penzé est prise en compte et évaluée à 7 M€ (réfection totale du tablier métallique mais pas des piliers ni de la partie maçonnée).



Les représentants de la CGT Cheminots de Morlaix et de l'APMR (association qui défend la ligne Morlaix-Roscoff) au lendemain du comité de pilotage qui a acté la volonté de ne pas déclasser la ligne ferroviaire entre Morlaix et Roscoff. (Le Télégramme/Monique Kéromnès)

Ces chiffres étaient attendus car d'eux dépend, en partie, la décision de relancer ou non l'exploitation ferroviaire de ce tronçon de 28 km. La circulation des trains entre Morlaix et Roscoff s'est arrêtée le 3 juin 2018, après les intempéries qui ont provoqué l'éboulement de la voie au niveau de Sainte-Sève. Mais déjà avant cela, elle fonctionnait en mode dégradé, à 40 km/h au maximum, à cause de l'état des voies.

## « On poursuit le travail »

Pour Mickaël Quernez, vice-président à la Région chargé des transports, « ces chiffres, qui ne me surprennent pas, ne nous permettent pas d'avoir une orientation définitive. Il faut continuer les expertises pour analyser le niveau de service et donc le coût d'exploitation mais aussi le matériel à prévoir. On poursuit le travail ». De rappeler que pour le conseil régional, les coûts d'exploitation des lignes ferroviaires, c'est 110 M€ par an. Même position du côté de Morlaix communauté : « Si on part sur une ligne passagers, il faut connaître les coûts d'investissement et de fonctionnement » avant tout choix, indique le président Jean-Paul Vermot. Haut-Léon communauté a, elle, une position déjà affirmée : « Tant que la ligne n'est pas liée à une activité économique, donc du fret, on ne financera pas », explique Jacques Edern, le président. Une activité fret hypothétique : les deux gros acteurs du Léon que sont la Sica et Brittany Ferries ne souhaitent pas, pour l'heure, s'y engager.

**|À lire sur le sujet** 140 ans d'histoire de la ligne Morlaix-Roscoff en photos

## Pas de déclassement

Deviendra-t-elle, pour autant, une voie verte ? Pas pour le moment puisque les élus se sont accordés sur un point : ne pas déclasser la voie ferrée. Pour deux raisons : « Si on déclassait, l'État et donc SNCF Réseau se désengageaient et ça revenait aux collectivités. C'est le contraire de ce que l'on souhaite ! », lance Mickaël Quernez. « On conserve aussi la possibilité qu'un train ou tout autre système recircule un jour sur les rails », ajoute Odile Thubert-Montagne, maire de Roscoff. Une vraie satisfaction pour les défenseurs de la ligne Morlaix-Roscoff. « L'histoire de la ligne n'est pas finie ! », lance Sylvie Fillon, présidente de l'APMR.

**|À lire sur le sujet**[Dinan-Lamballe : une ligne à 53 millions d'euros](#)

## **Appel aux financements de l'État**

Des défenseurs qui veulent « une solution digne du potentiel de cette ligne ! ». De rappeler qu'une étude de 2017 a estimé le trafic à 250 000 voyageurs par an. « Sans oublier le développement touristique. On pourrait relancer [A fer et à flots](#). » Pour Mickaël Quernez, la clé viendra de l'État. « Il faut qu'il finance les mobilités. Tant que ce verrou n'est pas levé, on n'y arrivera pas ! Les défenseurs de la ligne doivent interpeller le gouvernement et fort ! » Ils en sont conscients et espèrent que Morlaix-Roscoff sera inscrite au Contrat plan État Région de 2028, gage de financements.



À Taulé comme à de nombreux passages à niveau situés sur la ligne Morlaix-Roscoff, la nature a repris ses droits et la végétation a envahi les rails. Ici, on voit aussi que sur la route, les rails ont été recouverts de bitume. (Le Télégramme/Monique Kéromnès)

En attendant, la priorité est sur le terrain. Demande a été faite à SNCF Réseau de nettoyer et entretenir la voie. « Elle est envahie par la végétation. Les arbres risquent de déformer la plateforme, ce sur quoi reposent le ballast et les rails. Elle est en bon état mais si on laisse faire, les coûts risquent d'augmenter », prévient la CGT.