

DEMANDE D'INSCRIPTION AU SRADDET DE LA RENOVATION DE LA VOIE FERREE MORLAIX/SAINT-POL-DE-LEON/ROSCOFF :

- **Une ouverture de la Bretagne vers les Iles Britanniques**
- **L'accès au train , un argument majeur pour des territoires en concurrence**
- **Un axe structurant dans l'intermodalité à l'heure du réchauffement climatique**

1 – Un grand potentiel en lien avec les Iles Britanniques : une ligne ferroviaire européenne

- Le Port de Roscoff est une porte d'entrée de la Bretagne pour la Grande Bretagne et l'Irlande. La voie ferrée jouxte le parking du Port de Bloscon et une halte ferroviaire peut très facilement y être créée par un simple quai. Elle desservirait notamment le Port de Plaisance, le Port de Roscoff-Bloscon, le Jardin exotique (plus de 46 000 visiteurs en 2019) et le Casino Tranchant.
- A l'heure du réchauffement climatique, de la volonté de tendre vers la neutralité des émissions carbone, est-il normal de laisser à un port de dimension européenne un débouché exclusivement routier ?
- D'ailleurs le Conseil Général du Finistère en 2019 « a insisté particulièrement sur la nécessité d'inscrire le système portuaire Brest/Roscoff dans le réseau central du RTE-T (Réseau Trans-Européen de Transport) en tant que premier point d'échange portuaire de la région avec l'Irlande. Si l'importance de ce système portuaire est reconnue, les voies ferrées qui desservent les ports de Brest et de Roscoff devront logiquement être prises en considération et bénéficier d'un accompagnement financier de l'Union Européenne pour leur amélioration puisque l'objectif premier est d'assurer une circulation fluide des personnes et des marchandises » Extrait courrier du 17/10/19 du Conseil Départemental Finistère à l'APMR.
- Par ailleurs, même pour le trafic intérieur, le potentiel de Morlaix/Saint-Pol-de-Léon/Roscoff est important comme en témoigne l'étude récente commandée par la Région, les Communautés de Communes de Morlaix et celle du Haut Léon (230 000 voyages/an de potentiel estimé pour des déplacements domiciles-travail, domiciles-études, occasionnels, touristes issus des ferries, touristes se rendant sur leur lieu de séjour, touristes se déplaçant pendant leur séjour). En France, premier pays touristique au monde, l'accès au train est un argument majeur pour des territoires en concurrence.

2 – Aspects environnementaux

- Il a été voté en mai 2019, un amendement à la loi d'orientation des mobilités sur la décarbonisation complète du secteur des transports terrestres en France. Cela va se traduire en 2040 par la fin de la vente des véhicules à carburants fossiles. L'objectif est ambitieux mais possible, les constructeurs envisageant « une fin de commercialisation des ventes de véhicules exclusivement diesel et essence au début des années 2030 (extrait de l'Express du 18/05/2019. Il faut donc tenir compte de ce nouveau paradigme car une voiture électrique coûte cher...

- Egalement il est à rappeler que dans les grandes métropoles françaises 1/3 des habitants ne possèdent pas de voiture
- Il est à préciser aussi qu'en cas de transfert du rail sur la route par car, le report des voyageurs n'est pas automatique pour le car puisque plus de 30 % reprennent leur voiture. En conséquence le bilan carbone est encore plus désastreux.
- Il est à prendre en considération l'importance de la circulation routière sur l'axe Morlaix/Roscoff (9000 véhicules/jour en basse saison et 13 000 en été selon les données 2015) et le besoin de diminuer les nuisances induites.
- Il est à rajouter qu'avec l'ouverture de la plateforme légumière de la SICA un accroissement de 1.5 % du trafic routier sur la D788 qui « supporte déjà une circulation importante » (Cour Administrative d'Appel de Nantes, jugement du 17 juillet 2020).
- De plus tant pour l'activité actuelle du CNRS/SORBONNE UNIVERSITE à vocation nationale et internationale que celle à venir : projet de Blue Valley Park, le renouveau de la ligne ferroviaire sera nécessaire pour faire face au développement de Roscoff (notamment start up, laboratoires....) et ce dans le respect de l'écologie.
- La tentation d'une piste cyclable, voie verte sur l'emprise d'une ligne ferroviaire ne peut se concevoir que si la ligne ferroviaire n'est pas défendable. Or, Morlaix/Saint-Pol-de-Léon/Roscoff a un potentiel de 230 000 voyages/an comme relevé lors de l'étude socioéconomique précitée. L'usage du train pour ce territoire est pertinent car il répond toutes proportions gardées à un transport de masse utile à nos activités économiques et densités de population.

3 – Mieux exploiter la voie ferrée Morlaix/Saint-Pol-de-Léon/Roscoff

- Pour faire le trajet en car jusqu'à Roscoff, avec la succession de ronds-points, 45 mn sont nécessaires
- Le train ne sera jamais tributaire des encombrements et il a l'avantage d'une faible adhérence donc d'une faible consommation. On peut très bien faire évoluer la motorisation ferroviaire vers des biocarburants (la Bretagne ne manque pas de déchets agricoles) ou vers l'électricité avec des batteries (dans le cas présent, pour 28 km, on peut le faire sans problème).
- Il serait sans intérêt de rénover cette ligne pour y faire circuler comme avant son interruption 2 à 3 allers et retours d'autorails par jour. C'est le 1^{er} train qui coûte cher, le reste dans la limite du roulement, c'est du coût marginal. Et puisque la ligne a une chalandise touristique et que le marché des occasionnels est vaste donc payant un peu plus cher son trajet, cela génère de la recette et justifie d'avoir une offre régulière en journée.

Cela se traduirait par une exploitation en navette toutes les heures (avec un seul engin sur la ligne avec son conducteur), sans changer le tracé de la ligne, en tirant le maximum de profit de son emprise, en circulant là où c'est possible à 100 (voire 120 km/h) et effectuer le parcours Morlaix/Saint-Pol-de-Léon/Roscoff Vile en moins de 22 mn.

- Pour information, Morlaix/Roscoff, ligne en antenne tellement adaptée à ce type d'exploitation en navette très économe est citée comme exemple dans le document « lignes de desserte fine du territoire – une nouvelle méthode pour les projets d'exploitation » de SNCF Réseau, visant justement à proposer des économies d'exploitation pour les petites lignes aux Régions (p 32).
- L'ouverture du fret serait à envisager

4 – Réouverture de la gare de Roscoff

- De part sa situation géographique, la réouverture de la gare de Roscoff à la vente des billets SNCF est essentielle et serait à envisager dans un contexte de gare multi-services (à définir) comme par exemple à Saint-Gilles-Croix de Vie où deux entreprises locales de voyages occupent les lieux et vendent les billets SNCF à partir d'un guichet multimodal innovant mis en œuvre par la Ville de Saint Gilles Croix de Vie en phase avec les besoins des usagers. Ce qui permet de pérenniser un service d'information et de distribution de titres de transports, préalablement assuré par la SNCF. Cela fonctionne très bien. Ils envisagent un espace co-working tout prochainement. « Cela répond également à la nécessité de développer la mobilité durable et de garantir l'équité territoriale, en particulier pour les territoires ruraux » rappelle Pauline Mortier, Conseillère Régionale Pays de Loire. Tout ceci dans le cadre de l'engagement de la Région Pays de la Loire exigeant l'organisation de concertations sur tous les territoires concernés par la fermeture des guichets SNCF et la mise en place de services de distribution au moins équivalents.

5 – Des travaux d'infrastructure à optimiser pour maîtriser la dépense publique

- Ils sont aujourd'hui affichés entre 40 et 50 millions d'euros. En approfondissant les coûts d'investissements (réemploi de rails de bonne qualité, la création d'une halte ferroviaire au droit du parking de la gare maritime, en réévaluant finement le coût de la rénovation du viaduc de la Penzé, le coût total de la rénovation de la ligne pourrait être compris entre 30 et 40 millions d'euros et non 50 millions d'euros.
- Il a été reconnu « le caractère discutable des estimations financières effectuées pour la remise en état de l'infrastructure » courrier de la Région Bretagne à l'APMR du 14 décembre 2019.
- Créer une halte ferroviaire au droit du Port de Roscoff fait de cette ligne une ligne européenne avec ses correspondances vers les Iles Britanniques. Il convient que la Bretagne recherche pour ses débouchés portuaires de Brest et Roscoff plus de financements nationaux et européens.

Conclusion :

Le train n'est pas un transport de nostalgie mais un transport d'avenir dans un contexte de décarbonisation.

Une réouverture de cette ligne ferroviaire bien conçue amène des usagers d'autant plus que Morlaix/Saint-Pol-de-Léon/Roscoff est touristique.

Il est important d'anticiper une vraie politique de transport pour cet axe Morlaix/Roscoff (territoire éloigné des métropoles), intégrant le chemin de fer comme axe structurant dans l'intermodalité et à l'heure du réchauffement climatique.

Si rien n'est fait, on assistera à un manque d'accessibilité et d'attractivité de ce territoire, donc à une baisse de la population et d'activités dont on se servira ensuite comme argument pour renoncer à rénover cette ligne ferroviaire.

Pour toutes ces raisons et motifs, l'APMR demande l'inscription au SRADDET de la rénovation de cette ligne ferroviaire.

APMR (Association de Promotion de la ligne ferroviaire Morlaix/Saint-Pol-de-Léon/Roscoff)

11 allée Coat An Lem – 29252 PLOUEZOC'H

www.defense-ligne-ferroviaire-morlaix-roscoff.com

apmr.association@gmail.com

Août 2020