

APMR

Association Promotion de la ligne ferroviaire Morlaix/St Pol de Léon/Roscoff
Entretien du 17 octobre 2023

GUIDE ENTRETIEN MORLAIX/ROSCOFF

LIEN AVEC LA LIGNE ET SON POTENTIEL

Empruntiez-vous la ligne avant sa fermeture à titre personnel ? Si oui à quelle fréquence ? Si non pourquoi ?

Tout d'abord une précision cette ligne ferroviaire n'est pas fermée, sa circulation est suspendue en raison de l'inondation de 2018. Ceci dit cet aléa climatique n'a fait que précipiter les choses car il était question effectivement de suspendre la circulation des trains pour motif de dizaines d'années de manque d'entretien de l'infrastructure.

Oui à titre personnel j'empruntai cette ligne ferroviaire : occasionnellement en famille ou avec des amis. Pas autant que je l'aurai voulu en raison des horaires peu attractifs des trains tout comme nos adhérents.

LIEN AVEC LA LIGNE ET SON POTENTIEL - BESOINS

Pour votre entreprise/collectivité/association quelles seraient vos attentes si la ligne Roscoff/Morlaix venait à rouvrir ? Quels seraient les besoins ?

Notre association milite depuis 2015 pour une modernisation de l'infrastructure ferroviaire, pour une exploitation performante autre, tenant compte notamment de la desserte du Port de Roscoff.

Sur Morlaix – Roscoff, à l'heure du réchauffement climatique et en raison de l'importance du trafic routier (9 000 véhicules/jour en basse saison et 13 000 en été selon les données de 2015), pourquoi vouloir supprimer cette voie ferrée ? De plus, le Port de Roscoff qui prétend à une dimension européenne doit nécessairement s'accompagner d'une desserte ferroviaire.

L'étude socioéconomique de 2018 a révélé un potentiel de 230 000 voyages annuels (quotidiens, étudiants, occasionnels et touristiques). A cela s'ajoute que dans les grandes métropoles françaises 1/3 des habitants ne possèdent pas de voiture.

Le train reconnu comme le moins émetteur de gaz à effet de serre, dans ce contexte de changement climatique, devrait être l'épine dorsale des mobilités décarbonées sur ce territoire avec en complémentarité les autres moyens de transport (bus, vélo...).

Il est à préciser aussi qu'en cas de transfert du rail sur route par le car, le report des voyageurs n'est pas automatique puisque plus de 30 % à 50 % reprennent leur voiture et les années suivantes le phénomène se poursuit. En conséquence, le bilan carbone est encore plus désastreux.

Le car dissuade alors que le train avec un service renforcé et en navette et cadencement attire les usagers.

Si ce territoire veut garder ses activités économiques et de services, notamment Saint-Pol-de-Léon et Roscoff, il est important de rétablir le fonctionnement de cette ligne ferroviaire. Cela donne une dimension supérieure à l'attractivité de ce territoire et donc une qualité d'accessibilité, argument majeur pour des territoires nationaux en concurrence.

Le 24 septembre 2021, lors de la restitution et de la co-construction POPSU-Territoire « entre science et industrie, une petite ville à la croisée de réseaux mondialisés et de nouveaux sentiers de développement : le cas de Roscoff » à la Station Biologique de Roscoff, il a été constaté la difficulté d'accessibilité à Roscoff et la nécessité d'un transport attractif répondant aux contraintes des correspondances TER / TGV. A cela s'ajoute le surclassement de Roscoff par le Préfet du Finistère en 2012 en commune de + 10 000 habitants pour son activité économique, son hébergement.

Une réouverture de ligne ferroviaire bien conçue amène des usagers. Il s'agit de concurrencer le temps de trajet par la route : 22 mn en train de Morlaix à Roscoff en tenant compte d'un arrêt supplémentaire au Port de Roscoff (afin de desservir les Ports Ferries et de plaisance, le Jardin exotique et botanique 50 000 entrées et le Casino jeux)

La rénovation classique de cette voie ferrée permettrait également de ménager l'avenir pour un retour du fret ferroviaire si nécessaire.

Le télétravail s'est développé en cette période de Covid mais le tout télétravail a montré ses limites. Un panachage entre travail en présentiel et en distanciel est certainement la voie à suivre. On peut envisager que ce territoire soit particulièrement attirant pour de nombreux cadres ou employés et leurs familles, mais à condition que les liaisons avec le siège de l'entreprise situé à Rennes, Paris ou autres métropoles soient attractives. Le train et la proximité d'une gare seront alors des éléments essentiels de leur choix. Nombreuses seront les résidences secondaires qui pourraient ainsi devenir à court et moyen terme, des résidences principales. Il est donc impératif que les liaisons ferroviaires soient adaptées à cette nouvelle demande.

Cette ligne dessert 4 hauts lieux touristiques : Morlaix, Saint-Pol-de-Léon, Roscoff, l'île de Batz et en plus, les îles Britanniques via le Port de Bloscon.

Tout comme le TGV a rapproché Morlaix de Paris en 3 heures environ, revitaliser la ligne ferroviaire Morlaix/Saint-Pol-de-Léon/Roscoff contribuerait à conserver l'arrêt TGV en gare de Morlaix tout aussi profitable pour les territoires du Léon et de Morlaix Communauté contribuerait à « rentabiliser » le PEM de Morlaix.

Garder les correspondances en gare de Morlaix, pour certaines de quai à quai.

Notre territoire vieillissant va avoir plus que besoin des trains des Territoires. Le train sur Morlaix/Roscoff permettant de se déplacer en toute sécurité pour cette catégorie d'âge notamment, ce que les pistes cyclables ou la voie verte ne peuvent pas offrir.

CLARIFICATION DU BESOIN

Nous avons identifié lors de notre 1^{ère} analyse de données d'entrée (volet 1 et volet 2) les contraintes locales suivantes :

- Techniques : tronçon commun RFN, liaison pôle multimodale gare de Morlaix, tronçon vers Roscoff en mauvais état (dont un tronçon entièrement déposé)

- Financière : coût important de remise en état de la ligne pour du TER véhicule classique (estimation 40 millions d'euros SNCF 2018)
- Mobilité : liaisons/connexions avec les horaires bus écoles/TER Brest, durée de trajet doit être concurrentielle par rapport à la durée de trajet voiture (inférieur à 30 mn), avec une desserte suffisante (HP : 2 navettes par sens, complémentarité de l'offre de bus.

Selon vos connaissances voyez-vous d'autres contraintes locales ?

Le train n'est pas un transport de nostalgie mais bien un transport d'avenir dans un contexte de décarbonation local pour répondre à la stratégie nationale de bas carbone.

Nous vivons une période charnière en matière d'écologie et toute décision engageant l'aménagement du territoire devrait en tenir compte (pour les 40 à 50 années à venir).

Les transports représentent plus du quart des émissions carbonées et les stations balnéaires, desservies par la route seule, connaissent des problèmes d'embouteillage et de stationnement.

L'étude socioéconomique de 2018 a révélé un potentiel de 230 000 voyages annuels (quotidiens, étudiants, occasionnels et touristiques). A cela s'ajoute que dans les grandes métropoles françaises 1/3 des habitants ne possèdent pas de voiture. Et ce phénomène risque de s'accroître avec la fin de la vente des véhicules à carburant fossile en 2040 voire avant pour favoriser l'achat de véhicules électriques. Véhicules électriques chers à l'acquisition et qui de surcroît ne résoudront pas la problématique des encombrements sur la route et du stationnement anarchique à Roscoff.

La conversion des motorisations voitures et camions (notamment l'électrification) ne suffira pas à atteindre les objectifs fixés en matière de décarbonation qui sont déclinés forcément en objectifs locaux.

Envisager une exploitation économe en navette qui répondrait en partie à la contrainte financière. Rien à voir avec l'exploitation précédente

Vu l'état de la voie ferrée, il faut rétablir l'infrastructure de manière pérenne, compatible avec un fret éventuel, voie ferrée restant donc dans le réseau ferroviaire national.

La ligne Morlaix – Roscoff comprend un tronçon commun de 2,6 km avec la ligne Paris Brest ce qui la rend dépendante du Réseau Ferré National. Les solutions de « trains (très) légers » sont majoritairement inadaptées à cette ligne :

- par le faible nombre de rames nécessaires : des coûts fixes élevés à la charge de la Région par rapport à l'usage de rames existantes (une série de plus), avec un fort risque de dépendance technologique à un seul industriel (solutions brevetées) ;
- par la nécessité d'être apte au RFN pour accéder en gare de Morlaix ;
- par le fait que le coût de rénovation de la ligne est très faiblement dépendant du type de matériel qui l'empruntera (cf. étude SNCF Réseau en 2020 à la demande de la DGITM) ;
- par l'incompatibilité potentielle entre certaines solutions très légères avec la perspective à long terme de circulations fret ;
- par la faiblesse de la capacité des modules peu adaptée à la gestion de correspondances avec des voyageurs aux bagages parfois volumineux, à la prise en charge combinée avec des vélos et des personnes à mobilité réduite ;

- par le fait qu'il ne s'agit pas de solutions disponibles à court / moyen terme mais d'objets de recherche à l'issue encore incertaine

On risque en défendant ces diverses alternatives de perdre beaucoup de temps, tant les incertitudes existent et de faire augmenter le coût de remise en état après des années sans entretien, voire d'enterrer à tout jamais le projet de réouverture de la ligne.

L'intérêt d'arrêts supplémentaires autre que celui au Port de Bloscon pourrait être déterminé par l'étude en cours. Pour autant, l'APMR précise que si cette option était retenue, cela augmenterait le temps de parcours et surtout le coût de l'infrastructure (prévoir une gare de croisement avec télécommande des appareils de voie à distance et des quais supplémentaires) ainsi que le coût du parc de matériel roulant qu'il faudrait doubler.

Nécessité de garder l'accessibilité du train en centre-ville, donc ne pas supprimer l'arrêt gare SNCF pour permettre aux usagers du centre ville et alentours de s'y rendre à pieds, à vélos... tout comme par exemple les passagers de l'île de Batz qui arriveraient par le train.

Difficulté de maintenir et développer le stationnement autour de la gare de Roscoff qui fait actuellement l'objet d'un projet immobilier sur les parkings existants et par conséquent prévoir des parkings auprès de la future halte ferroviaire du Port de Bloscon.

Une trop grande mixité des services ferroviaires et routiers sur cette ligne TER est à proscrire car elle est source de confusion pour les voyageurs et elle ne permet pas d'amortir correctement le coût de régénération et d'entretien de l'infrastructure ferroviaire.

Se pose une question d'aménagement du territoire (équité des territoires) : le contribuable de Morlaix – Roscoff a financé la remise à niveau des lignes Rennes – Châteaubriant, Dol - Dinan - Lamballe, Quimper - Brest, Guingamp – Paimpol et rien ne serait fait pour Morlaix - Roscoff ? Pourquoi est-ce déraisonnable ? Y aurait-il des bretons de seconde zone ? Est-ce normal d'abandonner des voies ferrées aussi structurantes en termes d'aménagement du territoire en pleine période de changement climatique ?

BENCKMARK – VOIE VERTE

Au regard de la Vélodyssée déjà existante entre Morlaix et Roscoff, quelle est votre vision d'avoir une nouvelle offre de voie verte ? Actuellement, il n'est pas prévu d'étudier un nouveau tracé pour cette voie verte mais une réaffectation totale de la ligne en voie verte.

Pensez-vous opportun d'avoir une étude complémentaire à ce sujet qui peut servir au volet 1 ?

La voie verte ne constitue pas une alternative à la voie ferrée au sens où sa vocation est principalement liée au tourisme plutôt qu'aux déplacements (longue distance, domicile-travail) à proprement parler.

Par conséquent nous ne trouvons pas opportun d'avoir une étude complémentaire à ce sujet.

DIVERS

Quel serait pour vous l'avenir idéal de cette ligne, sans tenir compte des contraintes économiques ?

La reprise classique de la ligne ferroviaire Morlaix – Roscoff ne nécessite que des travaux d'infrastructure. Le matériel existe X73500, avec une possibilité de verdissement, et son dépôt d'entretien également (à Rennes). Le personnel est limité. En outre, la Région Bretagne a décidé de moderniser ce type de matériel roulant qui dispose d'un potentiel de circulation d'une vingtaine d'années, désormais.

Dès lors, le scénario le plus plausible et attractif retenu dans un premier temps par l'APMR est celui de l'exploitation en navette et cadencement. Sans changer l'emprise de la ligne, il est possible d'en tirer le maximum de profit là où c'est possible à une vitesse maximale de 100 km/h. Morlaix/Saint-Pol-de-Léon/Roscoff, ligne en antenne, est réellement adaptée à ce type d'exploitation très économe. Elle est d'ailleurs citée comme exemple dans le document « lignes de desserte fine du territoire – une nouvelle méthode pour les projets d'exploitation » de SNCF Réseau, page 85, visant justement à proposer aux Régions des Economies d'exploitation pour les petites lignes. Et dans un second temps envisager l'ouverture au trafic fret.

Le report modal sur les dessertes ferroviaires renforcées s'impose si l'on veut lutter efficacement contre la congestion, les gaz à effet de serre et plus largement le changement climatique.

Souhaitez-vous évoquer un sujet en particulier en lien avec la ligne Morlaix/Roscoff ?

CALENDRIER ET FINANCEMENT DE L'ETUDE EN COURS

La priorisation qui semble affichée pour la Région Bretagne est la réalisation de la modernisation d'Auray – Quiberon lors du CPER en cours de négociation pour signature. Or la capacité limitée de SNCF réseau, qui peut difficilement réaliser plusieurs travaux simultanément, implique que la rénovation de Morlaix-Roscoff soit un projet de moyen terme.

Il convient donc de terminer l'étude actuelle sous maîtrise de Morlaix Communauté avant la révision mi vie du CPER en cours de négociation, pour permettre le cas échéant de réaliser le lancement à mi vie du CPER des études pro-réa du projet de modernisation de Morlaix-Roscoff, pour un lancement des travaux le cas échéant au début du CPER suivant.

ANALOGIE AVEC ETUDES ANTERIEURES

La voie ferrée d'Auray à Quiberon a fait l'objet d'études antérieurement à celle de Morlaix-Roscoff. Les deux lignes présentent de nombreuses analogies (tronc commun avec grande ligne à double voie, antenne vers station balnéaire, correspondance vers une Ile, fort potentiel).

La seule différence est l'absence de liaison internationale pour la ligne de Quiberon.

L'étude réalisée pour Auray – Quiberon peut apporter de nombreux enseignements (par exemple, comment y est motivé le choix du ferroviaire classique au détriment des projets légers ?). Il serait souhaitable que vous puissiez en disposer, en votre qualité de prestataire retenu pour l'étude (l'APMR souhaiterait également la consulter).