

COMPTE-RENDU AG APMR

L'Assemblée Générale de l'Association de Promotion de la ligne ferroviaire Morlaix/Saint-Pol-de-Léon/Roscoff s'est tenue le vendredi 16 février 2024, à 18 h 00, salle Rannic, espace Mathurin Méheut à Roscoff.

RAPPORT MORAL

Il a été rappelé LE CONTEXTE 2023

Une proposition de loi en mars 2023 portée par le député Hubert Wulfranc visant à une revitalisation pérenne des lignes ferroviaires de dessertes fines du territoire

Cette proposition de loi s'inscrit notamment dans le contexte de la demande sociétale, de la pertinence sur le plan environnemental et économique, de l'augmentation des prix du carburant et de la relance du ferroviaire à l'œuvre dans les pays européens depuis plusieurs années.

Elle a été retirée le 4 mai par son auteur.

Elle a eu pour mérite d'établir un état des lieux sur la situation des petites lignes ferroviaires à savoir qu'elles représentent 44 % du réseau ferroviaire français, qu'elles sont souvent vétustes et mal entretenues, et que certaines finissent par être fermées. Elles sont inégalement réparties sur le plan géographique et peuvent être très importantes dans certaines régions (plus de la moitié du réseau en Bretagne).

Elle proposait concrètement le développement d'une politique de report modal en lien avec l'article 73 de la loi LOM qui fixe un objectif de neutralité carbone du secteur des transports terrestres. Transports terrestres qui sont le premier secteur d'émissions de gaz à effet de serre en France. L'article 131 de la loi Climat-Résilience fixe un objectif de doublement de la part modale du fret ferroviaire dans le transport intérieur de marchandises d'ici 2030.

Elle rappelait sur le plan de l'aménagement du territoire pour le transport de voyageurs, que les petites lignes permettent une desserte locale de proximité pour des bassins de vie, ainsi que la connexion à des lignes structurantes nationales ou interrégionales.

Encore une fois cette proposition de loi a permis un approfondissement de réflexion au niveau national en écho aux dossiers locaux de demandes de réouverture de lignes suspendues ou fermées, portés par des associations comme l'APMR, des collectifs citoyens comme celui pour la ligne ferroviaire Morlaix/Roscoff, des organisations syndicales ou professionnelles.

Le colloque de la FNAUT du 23 mai 2023 « Convention collective de l'Usager »

L'APMR adhère à la Fédération Nationale des Associations d'usagers des Transports (FNAUT).

Ce colloque a confirmé une demande de mobilité très importante à laquelle répond une offre insuffisante et l'affirmation d'une exigence forte de simplicité et de lisibilité pour faciliter le parcours du voyageur.

Ces deux exigences sont indispensables pour encourager le report modal vers les transports publics.

Cela veut dire :

- Investir massivement et en priorité dans les infrastructures ferroviaires est une conviction partagée par toutes les parties prenantes du colloque.
- Développer l'offre pour satisfaire la demande est la deuxième priorité : il faut cadencer les dessertes, y compris aux heures creuses, étaler l'amplitude des services, plus tôt le matin, plus tard le soir, agencer au mieux les correspondances.

Le report modal est une réponse indispensable à l'urgence climatique. Pour y parvenir, il faut simplifier et faciliter le parcours de l'usager et rendre la tarification accessible.

Pourquoi faut il relever d'abord le défi de l'offre ?

Et si l'on faisait les choses dans l'ordre ?

A commencer par prendre conscience du changement de paradigme : les Français (et les Européens dans leur majorité) sont de plus en plus nombreux à être convaincus qu'il faut adapter son comportement en matière de mobilité.

Les premiers chiffres de l'été 2023 sont spectaculaires : 24 millions de billets de train vendus, des progressions de 20 % sur certains TER et des TGV bondés parfois complets. La question principale est bien celle de l'offre, qui doit croître pour qu'enfin les parts de marché du ferroviaire en France décollent franchement des 10 % et se rapprochent de celles de nos principaux voisins.

Le taux de remplissage à 100 % est un mythe technocratique :

Profitons-en pour tordre le cou à une relativisation qui consiste à dire que tous les trains ne sont pas pleins, et donc qu'il faut modérer son enthousiasme... et les investissements. Le taux de remplissage à 100 % est un mythe technocratique qui ne correspond pas aux spécificités ferroviaires : il est assez logique que le matin et le soir les trains du quotidien qui irriguent les bassins d'emploi soient davantage remplis. En 2022 le taux moyen d'occupation des trains en Suisse, la référence mondiale du ferroviaire avec le Japon, était de 23.9 %, juste quelques points en – dessous de l'avant pandémie.

Donc faire les choses dans l'ordre, et commencer par augmenter l'offre sur tous les segments y compris le fret. L'affaire n'est pas simple : quand ce ne sont pas les travaux d'infrastructures qui obèrent la capacité, c'est la pénurie de matériel roulant qui limite le renfort de l'offre, quand ce ne sont pas les finances qui font défaut, c'est le manque de conducteurs qui menace.

Les Français prêts au report modal

Une enquête de TRANSDEV sur les mobilités du quotidien en régions (c'est-à-dire hors Ile de France) révèle : quelle qu'en soit la densité du territoire de résidence, qu'une majorité d'automobilistes (y compris pour les automobilistes davantage identifiés comme captifs) souhaiterait moins utiliser leur véhicule à condition d'une offre améliorée et accessible. Ils sont 68 % à souhaiter moins utiliser leur véhicule pour emprunter d'autres modes de transports.

Clément Beaune, Ministre délégué chargé des Transports de France, a concédé à Saint Malo mercredi 2 octobre 2023 devant les Présidents de Régions que la question de l'offre est première, loin devant la question tarifaire et le Pass Rail.

Croire que les Français basculeront de la voiture au transport public sans un avantage de parcours relève de la pensée magique. Il s'agit d'une déclaration de Jean Codefy (directeur du programme Mobilité et transition ATEC ITS France dans la tribune du Monde publiée le 19 septembre 2022).

A la campagne, le trajet domicile-travail a augmenté de moitié en vingt ans

Les trajets domicile-travail ont augmenté de moitié en vingt ans en zone rurale, d'après l'étude de l'Insee publiée le 25 mai 2023. Un phénomène dû à la périurbanisation et à la concentration des emplois dans les pôles. L'emploi augmente moins vite dans l'espace rural tandis que la population active y croît deux fois plus vite que dans l'urbain.

Volet mobilités des CPER 2023-2027 : une première étape jugée insuffisante par les Régions

« La transformation écologique de la société et la réponse au défi du changement climatique imposent des choix immédiats, souligne Carole Delga, Présidente de Régions de France. Les Régions attendent de l'Etat une mobilisation beaucoup plus puissante, non seulement sur les études mais également sur les travaux dans les infrastructures, pour espérer un « choc d'offres » en faveur du train et des mobilités décarbonées. Nous devons aller plus vite désormais ».

L'effort de régénération du réseau et la réforme du modèle des péages de SNCF-Réseau restent incertains.

Pour ce qui concerne les transports en Bretagne une rallonge d'une quarantaine de millions d'euros a été actée dans le cadre du volet Mobilités CPER 2023-2027 permettant de réaffirmer notamment l'importance des petites lignes ferroviaires suite à des négociations très serrées entre l'exécutif breton et Paris.

Au regard des besoins de la Région Bretagne pour le ferroviaire cette rallonge est très insuffisante d'autant qu'une partie de ces millions est destinée à la route et pas assez aux trains du quotidien qui souffrent d'une négligence d'une quarantaine d'années au profit de la voiture individuelle et de la grande vitesse. D'ailleurs l'Autorité

environnementale (AE) recommande à l'État de réduire sa participation au volet routier du CPER de la Région Bretagne au profit des « transports décarbonés » - Dans son avis du 25 janvier 2024, l'autorité constate que l'État finance le volet routier du contrat de plan État-Région (CPER), avec un taux de participation plus fort que pour les autres mobilités.

La rénovation des lignes fines du territoire jouent un rôle clé dans le développement des trains du quotidien et dans le maillage du territoire : ce qui permettrait d'améliorer l'offre et d'augmenter le nombre de TER dans le nord de la Bretagne.

En fait ce serait 686 millions sur quatre ans dont 187 millions pour développer les infrastructures de transport et notamment l'usage du train en Bretagne qui seraient fléchés.

Ce CPER ne prend pas assez en compte les lignes fines de territoire et les budgets alloués sont essentiellement fléchés pour financer les études et donc sans certitude de réalisation de travaux par la suite.

On y trouve l'étude Morlaix/Roscoff, pour rappel elle était déjà prévue au dernier CPER. Or, l'écriture du cahier des charges a trop tardé d'où son report au prochain au CPER 2023/2027.

La Commission permanente du Conseil Régional de Bretagne du 30 octobre 2023 a voté la Convention de financement pour l'étude de définition des coûts de rénovation et d'exploitation de la ligne ferroviaire Morlaix/Roscoff et de recherche de solutions alternatives. Pour rappel ces études portent sur le transport ferroviaire passagers et fret, passagers seuls ou encore transformation en voie verte et recherches d'alternatives.

Il a été relevé que dans le cahier des charges on opposait quelque part le retour du train à la transformation en voie verte. Et que si l'option voie verte était retenue on ne reverrait plus le train entre Morlaix et Roscoff car les coûts seraient évidemment bien trop importants.

Le train est un transport du quotidien collectif alors que le vélo est un mode de transport individuel. Ce serait donc une erreur de politique de transports que de préférer une voie verte au retour du ferroviaire pour désengorger les accès routiers et favoriser les transports du quotidien décarbonés.

La seule propriété par SNCF Réseau ne garantit pas un retour au ferroviaire. Pour le permettre le soutien des habitants et des collectivités est nécessaire et par un suivi régulier et une information soutenue sur les enjeux ferroviaires.

**Nouvelle version du SRADET session du Conseil Régional 29 et 30 juin 2023 modifie l'objectif 3 :
Assurer le meilleur raccordement de la Bretagne au reste du monde.**

La création des Schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADET) redonne à la planification territoriale son rôle stratégique et renforce la place de l'institution régionale, invitée à formuler une vision politique de ses priorités en matière d'aménagement du territoire.

L'APMR a apporté sa contribution en avril 2023 au SRADET Bretagne.

Le sous objectif est désormais réécrit de la manière suivante, je cite : « 3.1 Répondre aux besoins de mobilité entre la Bretagne et le reste de la France, en développant les services ferroviaires et routiers les plus adaptés. Les Bretons effectuent chaque jour 10 millions de déplacements de moins de 80 km et 51 000 déplacements de plus de 100 km. L'objectif est de répondre aux besoins de mobilité personnelle ou professionnelle, en Bretagne, mais également entre la Bretagne, les autres régions françaises et les pays européens limitrophes, en développant les services ferroviaires et routiers les plus adaptés.

Pour cela il convient pour les dessertes fines :

Renforcer les liaisons transversales en confiant des études préliminaires à SNCF Réseau de renouvellement des voies pour Carhaix-Guingamp et Auray-Quiberon ainsi que des études visant à améliorer des performances (vitesse et nombre de trains admissibles) de l'axe Rennes-Châteaubriant et Brest-Quimper.

S'agissant des lignes fermées ou nouvelles, les études portées par les territoires se poursuivront pour les lignes Morlaix-Roscoff, Rennes-Fougères et la Brohinière-Mauron. Pour St Briec-Pontivy-Auray, la Région accompagnera les initiatives des acteurs locaux qui souhaiteront évaluer les nouvelles opportunités.

L'APMR DANS CE CONTEXTE ?

Toutes ces prises de position évoquées nationales, régionales et locales militent pour le retour du train sur Morlaix/Saint-Pol-de-Léon/Roscoff. Ce qui est tout à fait envisageable en raison du potentiel de voyages estimé lors de l'étude de 2018. Si ce potentiel n'existait pas des études coûteuses n'auraient pas été lancées (500 KE).

Le contexte 2023 confirme l'urgence à changer de paradigme. Le passé ne reviendra pas, anticipons les mobilités durables et inclusives dans la complémentarité.

L'APMR s'est attachée à suivre de près le lancement des études Morlaix/Roscoff qui ont pris beaucoup de retard en raison notamment de la rédaction du cahier des charges alors que les financements étaient prévus lors d'un avenant au précédent CPER.

Nous avons eu confirmation de l'inscription des études Morlaix/Roscoff au nouveau CPER 2023-2027.

Il est à noter que dans le mandat de négociation adressé par Mme Born, Première Ministre, au Préfet de Région, « les négociations relatives au contrat de plan Etat Région devront expressément associer les Départements, métropoles et les principales collectivités locales concernées. Les associations d'usagers devront également être consultées ».

Le volet mobilités du CPER n'est toujours pas signé car il a été remis en cause par l'avis de l'Autorité l'Environnementale sur l'impact environnemental. Une phase de concertation ouverte à tous sur le site de la Région Bretagne permettra à chacun de s'exprimer. Elle s'ouvrira le 23 février 2024 durant un mois.

L'APMR apportera sa contribution.

Déjà par courrier du 9 juillet dernier nous avons anticipé la suite des études Morlaix/Roscoff en cours en alertant chaque Elu Régional, les Présidents Morlaix Communauté et Haut Léon, Madame la Sous-Préfète de Morlaix et Monsieur le Préfet de Région Bretagne pour qu'à la révision à mi-vie du CPER 2023 /2027 soit inscrit le lancement des études pro-réa du projet de modernisation de Morlaix/Roscoff, pour un lancement des travaux le cas échéant au début du CPER suivant. Et ce pour éviter de perdre encore des années.

Nous reprendrons et enrichirons ces propos lors de notre contribution.

La finalisation du CPER devrait avoir lieu avant l'été d'après renseignement pris auprès de la Région.

Nous avons participé au COPIL 2 le 19 décembre sur le diagnostic de la ligne :

Concernant l'état des lieux de l'infrastructure il dénote un état d'usure avancé avec une végétation par endroit envahissante pour laquelle il faudra prévoir un entretien au risque d'endommager la plateforme pour le moment en bon état.

Concernant la clarification des besoins, comme en 2018 il est à noter pour les voyageurs la nécessité de trouver des moyens pour capter les domicile-travail et occasionnels touristiques et pour le fret le potentiel à long terme peut-être envisagé mais difficilement prévisible.

Concernant les contraintes d'exploitation il a été souligné la proposition d'une offre attractive tourisme, améliorer la desserte 2018, desservir le Pôle d'échange multimodal Morlaix, réduire le temps de correspondance. Egalement proposer une desserte compétitive d'une durée de trajet inférieure à 45 mn et garantir l'accessibilité des matériels roulants vélos et accessibilité Personnes Mobilité Réduite.

Concernant les contraintes opérationnelles : celle financière doivent être approfondies et celle d'un scénario alternatif de la propriété de la ligne peut-être envisagé.

Lors de ce COPIL 2 il a été souligné très clairement que le potentiel 2018 de cette ligne n'a pas été requalifié conformément aux critères de l'appel d'offres et que pour choisir de manière éclairée un scénario ces éléments

manquent. Le cabinet d'études s'est basé sur les chiffres circulation routière études 2018 sans présenter de projection pour les années à venir pour la solution éventuelle ferroviaire.

Pour nous APMR certes il y a eu la période Covid mais l'économie repart, notamment avec une demande voyageurs en augmentation pour les ferries. Dans ces cas là il faudrait requalifier toutes les études en cours en revoyant leur potentiel... au risque de retarder l'évolution des études en cours (déjà 2 mois de retard pour la nôtre).

De plus la Région verrait très bien des cars dernière génération écologiques peut-être à étage. L'APMR a rappelé que la solution car ne satisfait pas les voyageurs contrairement à l'attractivité du train pour sa rapidité, son confort, sa capacité d'accueil et plus de sécurité pour les correspondances. Pour preuve après la fermeture à la circulation ferroviaire de Morlaix/Roscoff l'offre car renforcée n'a pas remporté de succès et fait l'objet de nombreuses critiques pour l'inefficacité des correspondances. L'exemple de A Fer et à Flots avec transport par car n'a pas trouvé non plus son public.

REMERCIEMENTS :

Merci à toute l'équipe du Conseil d'Administration de l'APMR et ses auditeurs pour toute leur implication, leur énergie et tout le travail réalisé grâce à leur volonté bénévole qui a permis le développement de nos activités dans une efficace dynamique.

Egalement merci aux adhérents pour tout leur soutien, pour les informations et remarques remontées.

Tout ce travail donne de la force, du caractère et de l'attrait à notre association.

Il a été procédé au vote du rapport moral : pour à l'unanimité

RAPPORT D'ACTIVITES

PARTICIPATION GROUPE DE TRAVAIL ET AUTRES

10 janvier	Collectif pour la ligne ferroviaire Morlaix/Roscoff	Préparation finale Rassemblement Roscoff
10 avril	Région Bretagne	Contribution APMR à la modification du SRADDET
12 avril et 16 avril	Collectif pour la ligne ferroviaire Morlaix/Roscoff	Compte-rendu Rassemblement Roscoff
5 mai	Conseil National de la refondation « climat et biodiversité » territorialisé	Transport : comment proposer des transports du quotidien plus accessibles et plus propres ?
26 mai	Conseil Développement Economique du Pays de Morlaix	Invitation ateliers pour l'élaboration du SCOT Contribution APMR sur le ferroviaire et l'urbanisme et sur les arguments renouveau de la ligne ferroviaire
13 mai	Coordination ferroviaire Bretonne (APMR adhérente)	Participation écrite à la rédaction d'un projet ferroviaire dont l'accessibilité et l'attractivité de notre territoire Morlaix/Roscoff
1 ^{er} juin	Investir en Finistère	AG
1 ^{er} août	Geste Engineering et Ingerop Cabinets retenus pour les études Morlaix/Roscoff	Réunion de lancement des études Morlaix/Roscoff

31 Août	Comité des partenaires (anciennement comité de ligne)	Participation de l'APMR à travers la Coordination ferroviaire Bretonne (la Région ne voulant pas inviter chaque association) pour mettre en place ce comité
17 octobre	Geste Engineering et Ingerop Cabinets retenus pour les études Morlaix/Roscoff	Audition APMR études Morlaix/Roscoff
19 décembre	Morlaix Communauté Mobilités	COFIL 2 Etudes Morlaix/Roscoff Diagnostic de la ligne

PRESSE - TV

5 juin	Collectif pour la ligne ferroviaire Morlaix/Roscoff dont l'APMR	Conférence presse pour annoncer la conférence débat du 10 juin
juin	Communiqué de presse Via la Coordination ferroviaire Bretonne dont l'APMR fait partie	Sur le premier constat Volet Mobilités du CPER d'une insuffisance de l'enveloppe globale destinée au ferroviaire
7 novembre	Le Télégramme	Communiqué presse APMR suite à article du 30 octobre sur le retard dans les projets autour de la gare de Morlaix

MANIFESTATIONS – COURRIERS

21 janvier	Collectif pour la ligne ferroviaire Morlaix/Roscoff	APMR membre du collectif Rassemblement à Roscoff pour rappeler les arguments en faveur de la relance de cette ligne ferroviaire
27 février	M. Jean-Paul VERMOT, Président Morlaix Communauté	Confirmation de notre participation aux entretiens des études et aux concertations (réunions)
6 juin	Elus de la Région, Morlaix Communauté, Haut Léon, Conseil Départemental, Sénateurs, Députée et Sous-préfète	Suite à la position des ministres français et irlandais des transports affirmant leur soutien à un transit ferroviaire+ferry via Roscoff
10 juin	Collectif pour la ligne ferroviaire Morlaix/Roscoff et 2 architectes Camille Damiano et Samir Boukhalifa auteurs d'une BD « le Fer et la Terre »	Conférence Débat sur l'avenir de la ligne Morlaix/Roscoff
7 juillet	Distribution de tracts APMR	Gare de Morlaix

9 juillet	Chaque élu régional, Présidents Morlaix Communauté et Haut Léon, Mme la Sous-Préfète, M. le Préfet de Région	Deux points évoqués : Nécessité d'inscrire les études « pro-réa » de rénovation de cette ligne à mi vie du CPER Et qu'en fin de CPER la rénovation de notre ligne soit décidée sans plus attendre pour répondre à la desserte du territoire et au désenclavement vers l'Irlande.
octobre	M. Le Hir, Conseiller Régional de Bretagne	Sur le CPER

RV

De janvier à juillet	Echanges SMS avec Monsieur Vermot, Président Morlaix/ Communauté	Sur l'évolution de l'appel d'offres jusqu'au lancement effectif des études
11 avril	Mme Agnès LE BRUN, Conseillère Régionale et ancien Maire de Morlaix	Point avec le groupe Hissons Haut la Bretagne dans la continuité de notre rencontre en août 2022
16 mai	Mme PLOUVIEZ-DIAZ, Sous-préfète de Morlaix	Présentation de l'APMR et de ses arguments, discussion sur les financements
15 septembre	Ciné-débat St Pol de Léon	Sur les alternatives à la voiture individuelle dans le cadre des mobilités rurales

REUNIONS BUREAU

- 13 octobre
- 22 décembre

REUNION CA

- 7 février
- 11 avril
- 12 mai
- 6 novembre

Il a été procédé au vote du rapport d'activités : pour à l'unanimité

RAPPORT FINANCIER

Je passe la parole à Jean-Pierre FLORIN, Trésorier qui va vous exposer le rapport financier.

1-1/ Synthèse des Résultats de l'exercice 2023

COMMENTAIRES

1. Au 31 décembre 2023, les comptes de l'Association pour l'exercice comptable du 1/01/2022 au 31/12/23 sont déficitaires de 438 € Pour rappel, ils étaient excédentaires de 632 € au 31/12/2022.
2. Les Cotisations des adhérents (126) ont été de 2 175 €.
3. Les frais de fonctionnement (administratif) ont été de 1 812 €
4. Les frais liés à la Communication ont été de 535,27 € (Collectif de Janvier) et de 375,02 €(les 140 ans),
5. Les Recettes ont été de 2 274 € et les Dépenses 2 713 €.
6. La Trésorerie est de 4 093,81 € (Cpte Ct 394,83 et Livret 3 698,98 €)

1-2/ Synthèse des Résultats de l'exercice 2023

2023	Recettes		Dépenses	Prévisionnel 2024
Cotisations Adhérents 2023	2 175 €			2 800 €
Produits Financiers	99 €			100 €
	2 274 €			2 900 €
<u>Evènements</u>				1 000 €
<i>Collectif Janvier</i>		535 €		
<i>Les 140 ans de la ligne</i>		375 €		
<u>Dépenses Fonctionnement</u>				
Reprographie		588 €		600 €
La Poste (Timbres)		383 €		400 €
Banderolle		168 €		
Assurance RC		193 €		150 €
Frais Assemblée Générale		155 €		170 €
Adhésions Organismes		165 €		165 €
Divers		151 €		200 €
		2 712 €		2 685 €
Résultats	-	438 €		215 €

Il a été procédé au vote du rapport financier : pour à l'unanimité

RENOUVELLEMENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

BORRAZ Jean-Claude	2023	2026
CHAPALAIN Gilbert	2023	2026
FILLON Sylvie	2021	2024
FLORIN Jean-Pierre	2022	2025
GAUDELET Philippe	2023	2026
GUYADER Frédéric	2023	2026
ILINSKI Elisabeth	2023	2026

3 auditeurs participent aux travaux du CA de l'APMR.

Il s'agit de : ALLAIN Didier, EYNAC Valentin et GUEDEC Jean-François.

Remerciements faits pour leur participation.

Ils ont fait acte de candidature au CA.

S'ajoute celle du renouvellement de Sylvie Fillon.

Il a été procédé au vote pour l'entrée au CA de nouveaux membres :

Didier ALLAIN : pour à l'unanimité

Jean-François GUEDEC : pour à l'unanimité

Valentin EYNAC : pour à l'unanimité

Et le renouvellement de candidature de Sylvie Fillon : pour à l'unanimité.

Désormais le Conseil d'Administration se compose de la manière suivante :

ALLAIN Didier	2024	2027
BORRAZ Jean-Claude	2023	2026
CHAPALAIN Gilbert	2023	2026
EYNAC Valentin	2024	2027
FILLON Sylvie	2024	2027
FLORIN Jean-Pierre	2022	2025
GAUDELET Philippe	2023	2026
GUEDEC Jean-François	2024	2027
GUYADER Frédéric	2023	2026
ILINSKI Elisabeth	2023	2026

PERSPECTIVES 2024

2024 sera une année charnière et certainement décisive quant aux orientations et choix pris pour l'avenir de la ligne ferroviaire Morlaix/Saint-Pol-de-Léon/Roscoff.

Nous venons d'apprendre de source régionale que le CPER Volet mobilités finalement n'a pas encore été signé et qu'une phase de concertation s'ouvrira le 23 février pour un mois. L'APMR apportera sa contribution. Avant l'été devrait avoir lieu la phase de finalisation. Tout ceci sera évoqué lors du prochain comité des partenaires (ancien comité de ligne) du 19 février.

Le financement de l'investissement demeure un sujet préoccupant qui sera résolu si nos élus œuvrent ensemble pour trouver des solutions. Pour mémoire, la Région Bretagne a prévu dans son projet SRADDET que la rénovation de la voie ferrée reliant Morlaix à Roscoff puisse être envisagée avec un financement régional important, sous réserve de bouclage du plan de financement avec d'autres partenaires. Le Conseil Départemental a déjà accompagné le projet récent de modernisation ferroviaire sur Quimper-Brest et pourquoi pas Morlaix Roscoff.

Un cofinancement de l'Etat peut être envisagé dans le cadre du CPER, comme pour la réouverture de la ligne Cholet-Les Herbiers, pourvu que la Région soit volontaire.

On trouve du financement pour les routes et croyez bien que les montants sont loin d'être négligeables (65 millions d'euros par exemple pour 12.5 km de contournement routier à Châteauneuf-du-Faou) alors que le ferroviaire est reconnu jusqu'au niveau européen comme le moyen de transport à privilégier en complémentarité avec des mobilités douces.

Concernant le déficit des coûts de fonctionnement, la Région aurait évoqué, et cela a été relayé localement, le souhait de voir participer les collectivités territoriales, ce qui induirait de graves disparités de traitement sur le territoire. Les lignes actuelles sont conformément à la loi financées par la Région seule. Certes, la loi récente du 28 décembre 2023 sur les services express métropolitains permet le cofinancement de déficits d'exploitation par les collectivités locales mais la ligne Morlaix/Roscoff n'est pas qualifiable de service express métropolitain. Donc elle n'est pas concernée par cette disposition des collectivités à participer au déficit d'exploitation.

Rappelons que le potentiel ferroviaire relevé lors de l'étude de 2018 est de 230 000 voyages/an en hypothèse moyenne. Ce qui justifie largement le retour au ferroviaire d'autant plus que l'Etat et la Région Bretagne souhaite développer les voyages trains du quotidien pour répondre à la stratégie nationale de bas carbone. Et rappelons que cela s'accompagne d'un développement de l'offre pour répondre aux potentiels de déplacement.

Pour un tel potentiel c'est un transport collectif qui peut y répondre et non un transport individuel ni des alternatives hypothétiques pleines d'incertitudes avec un fort risque de dépendance technologique à un seul industriel.

L'APMR en 2024 défendra un projet de réouverture pour Morlaix/Saint-Pol-de-Léon/Roscoff cohérent et offrant aux usagers une réelle réponse à leurs déplacements en tenant compte des correspondances TER et TGV.

Pour cela une exploitation pour cette ligne en antenne en navette et en cadencement répondrait à la contrainte financière car économe et à celle des correspondances.

Le tronçon commun de 2.6 km avec la ligne Paris Brest rend Morlaix/Roscoff dépendante du Réseau Ferré National. Les solutions de « trains très légers » sont donc inadaptées sur cette ligne.

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. Même avec un arrêt supplémentaire au droit du Port de Blosson la durée du trajet concurrencerait la route. Ce qui permettrait de faire circuler en une heure le même train dans chaque sens.

L'APMR sera vigilante sur la priorité au ferroviaire. Car une trop grande mixité des services ferroviaires et routiers 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.

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

Etant donné la 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, l'APMR demande de prévoir des parkings auprès de la future halte ferroviaire du Port de Blosson. Car un accès ferroviaire sans parking est un contresens si l'on veut développer le report modal voiture train.

Quant à la voie verte elle 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 et domicile-travail.

L'APMR prend exemple sur l'Allemagne et l'Italie qui ont investi dans la réouverture de petites lignes en milieu rural dont certaines abandonnées depuis 30 ans. Cela s'accompagne d'un succès commercial en lien avec une exploitation performante.

C'est tout le bien que nous souhaitons à la ligne ferroviaire Morlaix/Saint-Pol-de-Léon/Roscoff. Une fois rénovée de manière performante, elle permettra la fixation et le développement de la population (vieillesse je vous le rappelle), offrira des opportunités stratégiques quant aux installations économiques et satisfera les nombreux besoins de mobilité dont ceux liés au travail, à l'éducation, la formation, la santé, les démarches administratives, le tourisme, la mobilité pour les achats ou les loisirs et le rabattement sur des gares pour les connexions.

L'APMR proposera des financements complémentaires en demandant le classement de la voie ferrée Morlaix/Roscoff dans le Réseau Trans-Européen de transport (RTE-T) ; le port de Roscoff n'ayant pas été retenu.

Avant de donner la parole à la salle, il a été rapporté cette citation d'une élue « le lancement du chantier a été le début d'une renaissance. Bientôt 10 ans que cette vallée est pénalisée par l'absence d'une desserte ferroviaire, avec les conséquences que nous connaissons tous en matière d'activités économiques, d'attractivité, d'emplois et de qualité de vie. Aujourd'hui il s'agit de réparer cette injustice territoriale. » Est-ce en Bretagne ? Malheureusement non : Carole Delga Présidente de la Région Occitanie lors de la visite de chantier de la réouverture de la ligne ferroviaire Montréjeau Luchon.

QUESTIONS REPONSES

- Intervention de Mme La Maire de Roscoff, Madame Thubert Montagne qui a participé à la totalité de l'AG. Elle réassure à l'assemblée tout son soutien personnel à la ligne.

Concernant le Bâtiment de la Gare, les projets de location par la SNCF ont échoué, la vente est possible, pas de calendrier.

L'effacement des passages à niveau ne s'est pas déroulé normalement

La Mairie ne prévoit pas de financement de facto pour la Rénovation de la Ligne. Une participation pourra être envisagée éventuellement en vue de « conclure ».

-Sylvie Fillon demande que l'accès au train soit garanti en Centre-Ville et donc de protéger l'accès public aux quais dans l'emplacement actuel de la Gare si vente de celle-ci.

- La participation de la Ville de Roscoff est un Investissement (à amortir en 50 ans) ; un retour sur investissement est vérifié dans les autres rénovations réalisées ailleurs. Sachant qu'une opération immobilière sur le parking actuel de la gare va se réaliser et donc supprimer du stationnement, il est indispensable de prévoir un parking important au droit de la future halte ferroviaire au Blosson. Il est indispensable de prévoir une gare avec parking pour permettra le report modal voiture train.

-Une Voie Verte ne sert qu'à faire du vélo ou marcher ! Le Train est un agent économique très important et structurant pour notre territoire et répond au potentiel de cette ligne.

Autres questions :

- Pourquoi la Mairie de Roscoff ne provoquerait-elle pas une réunion avec la BAI afin d'établir un dialogue ?

- Il faut Elargir l'audience et partager la cause de la Ligne par la TV. Médias. Lise Lucet ?

- Rechercher des Fonds européens ?

- Sylvie Fillon invite tous les adhérents et la population de Roscoff à participer à l'enquête publique concernant le PLUi-H Haut Léon Communauté de façon à demander de prendre en compte le retour de la Ligne.

- Avec l'UDB, visite du Site CombiWest à Morlaix avec la Députée Européenne UDB Lydie Massard Jeudi 22 février 2024 avec évocation de la réouverture de la ligne Morlaix/Roscoff.

- Mr Loïc Le Gall indique que réaliser une Voie Verte coûte près de la moitié de la rénovation de la Ligne. Un coût d'entretien sera aussi à prendre en compte par les communes. Avec le Train on peut circuler en vélo.