

BULLETIN APMR OCTOBRE 2024

L'année 2024, tout comme l'année 2023, sont des années charnières pour le destin de la ligne ferroviaire Morlaix/Saint-Pol-de-Léon/Roscoff.

En effet, le lancement des études Morlaix/Roscoff, comprenant également les alternatives au ferroviaire, a eu lieu en 2023 et les études continuent sous forme de Comités de Pilotage (COFIL) en 2024.

Avant d'évoquer le dernier COFIL du 17 septembre dernier (n°3), je souhaite vous faire part des différentes activités entreprises par l'APMR jusqu'à ce jour.

Janvier :

- Echange avec des étudiants de master GPLA (Gestion Production Logistique Achat) de l'ISFFEL de Saint-Pol-de-Léon dans le cadre « d'un projet sur la SNCF, le yield management et la place des utilisateurs »

Février :

- Rencontre avec Monsieur VERMOT, Président de Morlaix Communauté, pour évoquer l'inquiétude de l'APMR sur l'évolution du dossier études en cours, en particulier la prise de position de la Région (les cars à haute valeur environnementale) avant même les conclusions de ces études.
- Invitation de l'UDB (Union Démocratique Bretonne) à participer au rassemblement en faveur du retour du fret sur l'ancienne plateforme ferroviaire de Keriven à Saint-Martin-des-Champs, lors de la venue de Madame Lydie MASSARD, Députée européenne UDB.
- Rencontre avec Madame THUBERT-MONTAGNE, Maire de ROSCOFF pour faire un point suite au COFIL 2.
- Courrier adressé au CESER (Conseil Economique Social et Environnemental Régional) suite à leur position relative au volet mobilités du Contrat de Plan Etat Région 2021-2027 (pas assez de crédits ferroviaires prévus). L'APMR leur a signifié ses desiderata en matière d'inscription des travaux de l'infrastructure ferroviaire Morlaix/Roscoff au prochain CPER.

Mars :

- Contribution de l'APMR à la consultation CPER Bretagne volet Mobilités (en ligne et courrier)
- Courrier adressé à chaque élu régional, départemental et Communautés de Commune, Sous-préfète de Morlaix, Députée, Sénateur sur l'enjeu crucial pour notre territoire d'étudier objectivement et de débattre avec l'ensemble des élus concernés avant de prendre une décision hâtive de fermeture définitive de la ligne.

- Proposition APMR à Monsieur LE HIR, Conseiller Régional, de constituer un groupe d'élus régionaux favorables à la réouverture de la circulation ferroviaire pour intervenir auprès de Monsieur Quernez, Vice-président Région Bretagne en responsabilité des Mobilités.

Avril :

- Intervention de l'APMR lors du Colloque « au bout du rail... la plage ? L'aventure des antennes ferroviaires atlantiques XIX – XXI siècle » organisé par l'ASLO (Association Sud Loire Océan) à Saint-Gilles-Croix-de-Vie. L'APMR a exposé le cas de l'antenne ferroviaire Morlaix/Roscoff sur le plan historique et notre combat pour sa réouverture.

Mai :

- Participation à une journée de travail suite à l'invitation d'élus régionaux écologistes pour les informer sur l'évolution du dossier Morlaix/Saint-Pol-de-Léon/Roscoff et échanger.

Juin :

- Participation de l'APMR au Comité de lignes du secteur « Léon Iroise » organisé par la Région
- Courrier adressé à chaque candidat aux élections législatives pour connaître leur position quant à la réouverture de cette ligne ferroviaire.
- Echange avec la journaliste de Ouest France pour informer sur l'intérêt du renouveau de notre voie ferrée, avec dossier adressé en parallèle et cela a abouti à un bel article de presse.
- Tournage d'un film/reportage sur Morlaix/Roscoff par les journalistes du journal LE FIGARO.

Septembre :

- Participation de l'APMR au COPIL 3. Il a été envisagé toutes les possibilités concernant cette ligne y compris une voie verte avec en parallèle les coûts inhérents à chaque option à savoir :

*voie verte 20 millions d'euros

*Ferroviaire uniquement voyageurs 76 millions d'euros qui comprennent les travaux sur le viaduc et le remplacement complet de la voie (coûts 2024)

*et si fret ajouter 3.7 millions d'euros

A noter que pour le ferroviaire il s'agit d'une estimation maximale pour laquelle un coût minoré peut-être envisagé (provision de 20 %) et qui reviendrait raisonnablement à 60 millions d'euros soit le coût de 3 km d'autoroute ou de TGV.

L'APMR est intervenue sur les points suivants lors de ce COPIL :

remarque sur le choix du matériel innovant (léger, très léger...) sans recul et cher à l'achat et qui implique une dépendance à un fournisseur, proposition de verdissement de matériel ancien plus économique et rappel que le choix d'un matériel léger diminuera de très peu le coût de la rénovation de l'infrastructure et de plus risque d'être incompatible avec le tronc commun grandes lignes Paris/Brest.

Egalement le choix du matériel devra tenir compte du potentiel de la ligne.

Sur le financement : recherche de financements européens à creuser et de la part du Département, puisque la 2 x 2 voies entre le pont routier de la Penzé et Roscoff ne se fera pas dans l'intégralité, récupérer cet argent provisionné auprès du Département pour financer le renouveau de l'infrastructure ferroviaire.

Pour réduire le bilan carbone il faut massifier les transports d'autant plus que le potentiel de la ligne ferroviaire le permet.

Dans la mesure où il n'est pas possible de tout financer lors de ce CPER, proposition de reporter au prochain CPER les travaux de l'infrastructure Morlaix/Roscoff. Pour ce faire il faudrait que des études pro-réa soient inscrites à mi-mandat de ce CPER pour officialiser au prochain CPER les financements de rénovation de la ligne.

En conclusion de ce COPIL 3, il a été décidé de ne pas déclasser la voie ferrée ce qui laisse un espoir. Par contre, le FRET est exclu par manque d'intérêt des principales entreprises du territoire (Brittany Ferries et SICA) !

76 millions (tarif 2024) de travaux d'infrastructure ont été annoncés pour l'option voyageurs. Il s'agit d'un coût maximal incluant 20 % de provision pour des impondérables. Ce qui ramènerait ce coût à 60 millions.

Egalement, il a été décidé de ne pas arrêter un choix et d'envisager une réflexion plus aboutie sur le matériel, les coûts d'exploitation et les enjeux financiers dont le positionnement de l'Etat si choix du ferroviaire. Le manque d'entretien de cette voie envahie par la végétation risque d'obérer le coût final des travaux : il en résulte la nécessité d'un entretien par SNCF Réseau pour lequel il ne s'agit pas d'une priorité.

Ces éléments éclaireront les décisions à prendre quant à un retour possible du train.

- Participation au CA du Conseil de Développement Pays de Morlaix

Octobre :

- Invitation de l'APMR au voyage inaugural Dinan/Lamballe : un exemple réussi de rénovation ferroviaire

Comme vous pouvez le constater à la lecture de ce bulletin, l'APMR continue plus que jamais à défendre le retour du train sur Morlaix/Roscoff.

L'APMR ne comprend pas, en cette période de décarbonation et du succès TER en Bretagne, le manque de volonté politique de la part du Haut Léon Communauté à financer cet axe structurant à la cohérence du réseau régional, national et européen. Partout ailleurs on défend les lignes de desserte fine du territoire. C'est un investissement (pour 40 à 50 ans) partagé entre les financeurs dont les collectivités territoriales qui ne sont pas des « gros contributeurs » environ 8 % par communauté de communes.

APMR - 343 allée Coat An Lem
29252 PLOUEZOC'H

De plus cette ligne ferroviaire se situe dans le périmètre du SERM (Service Express Régional Métropolitain) que constitue le territoire de la Bretagne (déclaration Région Bretagne du 5 juillet 2024 à la presse).

Notre association reste vigilante sur l'avenir de cette voie ferrée et vous remercie pour votre fidèle soutien. Comme vous le constatez, ce sujet se traite sur le long terme... avec de la persévérance. On l'appelle le temps ferroviaire.

La Présidente,

Sylvie Fillon