



Comité de ligne Breizgho Centre-Bretagne 2021.

Contribution du collectif Centre-Bretagne en Train

La Bretagne dispose d'un réseau ferroviaire performant, efficient, desservant la grande majorité de la population, principalement concentrée sur les côtes et autour de Rennes. Les lignes en antenne ont été largement financées par le conseil régional ce qui a permis de conserver un certain maillage du réseau. Les collectivités locales dans leur ensemble, très sollicitées, ont pris la relève de l'Etat, normalement aménageur et dépositaire de la promesse républicaine d'égalité entre les territoires.

Mais il suffit de regarder la carte du réseau ferroviaire Breton pour constater une anomalie persistante, un trou béant : le Centre-Bretagne et plus précisément les pays de Loudéac et de Pontivy. Ce comité ligne est d'ailleurs le seul dont le périmètre ne couvre pas de ligne ferroviaire.

Certes les bus assurent le minimum de service public dû aux populations. Mais ce sont surtout les scolaires qui y trouvent leur compte et quelques salariés. Trajets domicile-travail, tourisme, déplacements occasionnels ou de loisirs, ce sont autant de motifs de déplacement abandonnés à la voiture toute puissante dans nos contrées.

Depuis deux ans un collectif se met en place de St-Brieuc à Auray afin de porter un projet ambitieux, structurant pour le Centre-Bretagne et d'intérêt général : la modernisation de la Ligne St-Brieuc – Loudéac – Pontivy – Auray.

Les enjeux

Ce projet doit permettre de répondre à plusieurs enjeux : environnemental, de sécurité routière, économique et social, industriel, touristique.

Enjeu environnemental, de report modal de la route vers le rail. Le réchauffement climatique n'est plus un épouvantail lointain, c'est une réalité qui appelle des décisions fortes qui tardent à venir. La COP 21 déjà si lointaine, l'annulation de Notre-Dame des landes, la crise covid-19, autant d'évènements qui ont amené des beaux discours sur la nécessité de développer le FRET ferroviaire, les transports du quotidien. Il est temps de passer aux actes. La question du développement du FRET ferroviaire en Bretagne est notamment fortement posée. De même la voiture individuelle, même électrique, ne peut être la seule solution. Les transports collectifs doivent être massivement développés.

Enjeu de sécurité routière, par une réduction du nombre de poids lourds sur la RN12, la RN164 et la D700.

Enjeu économique, social et touristique, pour le Centre-Bretagne. Le sentiment d'abandon y est fort. Il est justifié tant les services publics y font défaut, tant la démographie y est vieillissante. Faute de perspectives, les jeunes se tournent vers les métropoles. Comme la crise du Covid-19 nous l'a mis en évidence, il est temps de sortir du cercle vicieux consistant à concentrer les salariés autour des grandes villes.

Le levier sur lequel les pouvoirs publics peuvent agir est la remise en place de services publics ; dans le cas présent en offrant aux entreprises, aux salariés, Lycéens, étudiants et aux touristes un moyen de transport de voyageurs et de marchandises sûr, efficace et rapide.

Le centre-Bretagne est le poumon et le grenier de notre région. Il est aussi le témoin d'une histoire riche pouvant offrir un tourisme vert, culturel, alternatif au tourisme balnéaire devenu étouffant en plein été. **Mais comment s'y rendre autrement qu'en voiture ?**

Enjeu industriel avec le développement de la filière Hydrogène pour le fonctionnement des lignes ferroviaires autonomes (sans caténaire). La SNCF a pris le parti de substituer l'hydrogène au diesel. Certes les dépenses du conseil régional en termes de matériels ferroviaires ont été importantes ces quinze dernières années. Mais il ne faut pas insulter l'avenir. Développer l'offre sur les lignes du maillage régional passe par des investissements dans une énergie alternative au gasoil. La SNCF doit y prendre sa part. C'est dès maintenant que nous devons l'anticiper. St-Brieuc – Auray, St-Brieuc – Dol, Quimper – Brest, Morlaix – Roscoff, Rennes – Châteaubriant, Auray – Quiberon, Carhaix – Guingamp – Paimpol, sont autant de lignes qui forment un vaste réseau pouvant à terme justifier des investissements forts dans une nouvelle filière industrielle Bretonne, basée sur les énergies renouvelables présentes en Bretagne.

Les services envisagés

Desserte marchandises :

- 🚂 Permettre le développement de la desserte FRET entre Auray, Baud, Pontivy et St-Gérard sur la partie sud de la ligne ;
- 🚂 Sur la partie nord, les services suivants sont envisageables ;
 - Création d'une gare FRET aux Châtelets et liaison directe avec les ports du Légué, Brest et St-Malo (implique aussi une réflexion sur la desserte de ces ports) ;
 - La desserte de plusieurs entreprises à Plaintel, St-Brandan, Uzel, Loudéac...

Dessertes voyageurs possibles:

- 🚂 Un service périurbain entre St-Brieuc (et même Chaptal sur la ligne du Légué avec création d'un deuxième PEM) et Quintin ou Ploëuc-L'Hermitage avec une desserte fine de l'agglomération ;
- 🚂 Un service interurbain entre Pontivy, Baud, Pluvigner, Auray et Vannes ;
- 🚂 Un service rapide entre St-Brieuc, Loudéac, Pontivy, Auray (voire Quiberon, Lorient et Vannes)

Les investissements nécessaires

De manière générale nous observons que les lignes du maillage sont seulement rénovées et jamais modernisées (sauf Lannion). Elles conservent donc à chaque fois un mode d'exploitation dépassé et sont limitées à un trafic faible et donc une offre peu attractive. Cela a pour effet de rendre plus difficile un vrai report modal, les voyageurs n'ayant que peu de choix d'horaires. La ligne St-Brieuc – Auray n'échappe pas à ce risque. Pour réussir ce report modal, il faut moderniser et donc implanter un système de signalisation moderne. Cela est coûteux de prime abord mais est à mesurer sur 50 ans pour un coût d'exploitation moindre par rapport au trafic FRET et voyageurs envisagé.

Cela implique :

- 🚂 Un RVB (Remplacement Voie-Ballast) quasi complet ;
- 🚂 La création de croisements réguliers. Plus il y a de croisements, plus le trafic est élevé ;
- 🚂 Automatiser la ligne et la raccorder à la CCR de Rennes ou aux Postes de St-Brieuc et Auray ;
- 🚂 Implanter l'ETCS (nouvelle signalisation européenne) ou le BAPR (système utilisé sur Lannion).

Mais cela peut être projeté en plusieurs phases. La partie sud étant toujours exploitée, l'accent peut être d'abord mis sur la modernisation de la partie nord entre St-Brieuc et Ploëuc-L'Hermitage pour développer la desserte périurbaine et FRET avec le matériel existant, en parallèle d'une mise à niveau de la partie sud pour le voyageur. Puis la modernisation entre Ploëuc-L'hermitage et Loudéac, Puis entre Loudéac et Pontivy.

Quel matériel roulant TER ?

A court terme nous pouvons envisager la desserte par du matériel existant. Les matériels bi-mode (avec pantographe et moteurs diesel) sont déjà utilisés en Bretagne sur les Lignes Quimper-Brest et Rennes-Châteaubriant. Cinq rames d'occasion vont être achetées prochainement par la Région et la SNCF. Dans un premier temps, une opération similaire pourrait être envisagée pour compléter le parc, tout en limitant les coûts.

Mais à long terme la piste de l'hydrogène, déjà projetée dans plusieurs régions, pourrait être suivie. Répondant à l'enjeu industriel cité plus haut, cette question doit être réfléchie au niveau régional, sur tout le réseau maillé afin de rationaliser les coûts et optimiser l'utilisation du matériel.

Ce projet est source, d'emploi, d'égalité entre les territoires, d'égalité entre les citoyens, de développement industriel et touristique. Le Centre-Bretagne mérite un projet ambitieux et populaire. Le conseil Régional est à nos yeux la collectivité qui peut fédérer, investir et permettre sa mise en œuvre. Cela passe d'abord par la commande d'une étude complète pour les voyageurs comme pour le FRET. Voilà pourquoi le collectif Centre-Bretagne en Train souhaitait contribuer à ce comité de ligne exceptionnellement numérique.