

## Le fait du jour

# Les petites lignes ferroviaires veulent revivre

En quelques années, le train s'est imposé comme un moyen de transport plus écologique que la voiture ou l'avion. En parallèle des grandes lignes, plusieurs projets de réouverture ou de création de lignes ont éclos en Bretagne. Comme à Pontivy d'où partira bientôt une ligne touristique vers Auray.

**Didier Déniel**

● 60 000 €, mais un million de travaux. Jean-Philippe Vanwalleghem n'a pas lésiné sur les moyens pour réaliser son rêve de gosse : devenir chef de gare en achetant une vraie gare. Celle de Pontivy (56), construite en 1864, le long de la voie Saint-Brieuc - Auray. « Quand j'étais gamin, je passais mes journées le long des voies ferrées. Les agents me connaissaient bien, et me prenaient sous leur aile », explique ce chef d'entreprise, Ch'ti d'origine, qui s'est donné pour mission de restaurer le bâtiment mais aussi, si possible, de réactiver l'activité voyageurs sur la ligne Pontivy-Auray, qui a fermé en 1951. Paradoxalement, le trafic fret n'a pas cessé d'augmenter. Effectivement, en termes de tonnages et malgré les herbes folles qui poussent sur les voies, la gare de Pontivy est la seconde de la région. Très régulièrement de lourds et longs convois, de 2 000 tonnes parfois, ravitaillent en céréales de grosses entreprises de

Saint-Gérard (56).

## Feu vert pour le train touristique

« La ligne est toujours entretenue. On pourrait très bien l'exploiter en y mettant des TER qui ne pèsent qu'une centaine de tonnes », poursuit Jean-Philippe Vanwalleghem, qui n'espère qu'une chose, que sa gare retrouve la fonction pour laquelle elle a été construite : l'accueil des voyageurs. Alors l'heureux « conservateur » - c'est ainsi qu'il se qualifie - a bâti son projet de rénovation sur un concept novateur. Quatre appartements seront mis en location à l'étage. Au rez-de-chaussée, une salle d'attente sera aménagée, pour les voyageurs de la gare routière. Ce n'est pas tout : la communauté de communes de Pontivy y occupera des bureaux. « Un de mes amis ouvrira aussi un magasin de modélisme ferroviaire. Mais mon souhait le plus fort c'est qu'un jour, la SNCF rouvre la ligne et un guichet. »

Le Ch'ti est tenace. Avec les responsables du collectif Centre-Bretagne en train, il a poussé à la roue pour qu'un train touristique Pontivy-Auray, soit réintroduit sur les voies prochainement. « On a eu gain de cause. La SNCF nous a fait savoir qu'elle libérerait la ligne deux jours par semaine. C'est un très bon début. »

L'exploitation de cette ligne sera confiée à l'association des chemins de fer du Centre-Bretagne (CFCB), qui possède un joli parc de locos et wagons, en gare de Loudéac (22). C'est un autorail de type XL 800, de 1953, qui assurera la desserte. Les voyageurs pourront aller à la mer en train en prenant le Tire-Bouchon (\*), en gare d'Auray. Un train dessert Quiberon, en période estivale.

## 100 M€ pour la grande transversale

Reste à convoier par la route le vieil autorail, la voie n'étant plus en état de Loudéac à Pontivy. « Elle est neutralisée de Saint-Gérard à Loudéac,



explique Simon Brunet, secrétaire général CGT des cheminots de Saint-Brieuc, et fervent défenseur du rail dans le Centre-Bretagne. Même chose en ce qui concerne le tronçon Loudéac - Saint-Brieuc où la végétation a repris ses droits. Tout n'est pas perdu pour autant. Depuis quelques années, nous plaçons pour la réouverture de la ligne Saint-Brieuc - Auray, via Pontivy et Loudéac. Les choses ont changé. Le sud de Saint-Brieuc, jusqu'à Plœuc-L'Hermitage (22), s'est fortement densifié. Et le

long de la voie se trouvent maintenant pas mal d'entreprises d'importance dont les salariés, demain, pourraient prendre le train si on le remettait sur rails. En tout cas, pour l'instant, la région ne propose que des cars et les gens ne se bousculent pas. L'idéal serait d'avoir quinze allers et retours par jour pour que les gens pensent au train avant leur voiture. Plus de 150 000 personnes vivent le long de cette ligne, ça n'est pas rien. » L'investissement avoisinerait les 100 M€. Et c'est là que le

## Le réseau ferroviaire à moderniser



## Morlaix - Roscoff



Cette ligne longue de 25 km est coupée depuis juin 2018 suite à des pluies orageuses qui ont emporté le ballast au niveau de Sainte-Sève. Une étude fait état d'un potentiel de 230 000 voyageurs par an. Au bas mot, il faudrait 45 M€ pour la restaurer. Ce faisant, un arrêt pourrait être aménagé au Blosson ce qui permettrait de relier par le rail, ce port à celui de Brest.



Scannez ce code pour découvrir l'évolution du réseau ferré en Bretagne depuis 1857





Jean-Philippe Vanwalleghem, grand passionné de trains et propriétaire de la gare de Pontivy actuellement en rénovation.  
Photo Lionel LeSaux

## En Allemagne les trains régionaux sont devenus les rois du rail

**Didier Déniel**

● Avec des länders (régions allemandes) tout puissants, qui peuvent prendre les bonnes décisions au niveau local, la décentralisation est une réussite en Allemagne. Un des exemples les plus évidents est celui des trains régionaux qui, ces dernières années, ont tissé leur toile sur tout le territoire. Poussés par une politique très volontariste qui vise à proposer des offres de transport plus commodées et bien moins polluantes, l'empreinte d'un passager en avion pour un kilomètre est de 241,5 g de CO<sub>2</sub>, de 170,6 g en voiture et de seulement 11,8 g en train.

### Une renaissance des lignes abandonnées

L'Allemagne a décidé de rouvrir un nombre impressionnant de petites lignes qui avaient été abandonnées. Leur gestion ayant été souvent confiée au privé, notamment au français Transdev qui est devenu le deuxième opérateur ferroviaire outre-Rhin, avec 7,3 % du marché allemand des liaisons régionales. À noter que ce groupe exploite, en Bretagne, la ligne Carhaix - Paimpol via Guingamp. À l'heure actuelle, un tiers du réseau est géré par le privé par délégation de service public, les deux autres tiers restant à la charge de la Deutsche Bahn (entreprise ferroviaire publique allemande).

Outre-Rhin, on poursuit dans cette voie. D'ici à 2030, le gouvernement fédéral a prévu de multiplier par deux le nombre de passagers et d'offrir une alternative crédible à la voiture. Les länders ont investi massivement pour accompagner cette renaissance des lignes abandonnées en dix ans, 86 milliards d'euros leur ont été consacrés. Chaque année, 64 € sont dépensés dans ce secteur par an et par habitant, contre 37, en France. Pour gagner en rentabilité, la fréquence des trains a été multipliée. Nombreux sont ceux qui circulent de cinq heures à minuit, sept jours sur sept, même en milieu rural où les plus âgés, qui ne veulent plus conduire, apprécient réellement ces services.

Résultat, en quelques années, le coût d'exploitation du kilomètre a fondu. Il est deux fois moins élevé aujourd'hui qu'en France.

À partir de 2021, sonnera la fin du monopole de la SNCF en France, avec l'ouverture à la concurrence. Des opérateurs auront la possibilité de faire circuler leurs propres trains sur les rails de SNCF réseaux. Peu de concurrence en vue pour les TGV. En revanche, cette nouvelle donne pourrait bien profiter aux TER. Certaines régions sont prêtes à franchir le pas en confiant l'exploitation de ces lignes à des groupes privés. La Bretagne, en revanche, ne semble pas très enthousiaste.

bât blesse. Pourtant, ces investissements profiteraient également au fret qui pourrait progresser dans la région. Et il en a bien besoin. En 2013, Michel Le Scouarnec, ancien maire d'Auray et sénateur du Morbihan, avait interpellé le ministre au sujet de cette ligne. Insistant sur le fait que cette ligne transversale allait bénéficier aux lignes à grande vitesse, désengorgerait Rennes en trafic fret. Il avait aussi mis en avant l'argument des pôles éducatifs qui se trouvent le long de cette

ligne : Pontivy, Loudéac, Merdrignac et Locminé « qui génèrent des flux d'élèves et d'étudiants qui pourraient trouver dans le rail, ainsi que les salariés, une réponse alternative à leurs déplacements ». Arguments qui pourraient être retenus prochainement par certains candidats aux régionales. Tant le ferroviaire est attendu au tournant.

**T** Sur [letelegramme.fr](https://www.letelegramme.fr)  
La vidéo

« On a eu gain de cause.  
La SNCF nous a fait  
savoir qu'elle libérerait  
la ligne deux jours par  
semaine. C'est un très bon  
début.

JEAN-PHILIPPE VANWALLEGHEM



L'Allemagne a décidé de rouvrir de nombreuses petites lignes, qui avaient été abandonnées. Un choix qui a enregistré une hausse de 50 % du trafic. PHOTO EPA

## La ligne centrale

### Historique

1864 - Mise en service Auray-Pontivy  
1872 - Mise en service St-Brieuc - Quintin  
1949 - Fin du trafic voyageur Auray-Pontivy  
1987 - Fin du trafic voyageur Loudéac - Pontivy  
1991 - Ligne fermée entre St-Gérand et Loudéac  
2006 - Arrêt du trafic entre St-Brieuc et Loudéac  
2008-2012 - Reprise trafic fret entre St-Brieuc et Loudéac

**150 M€** pour la régénération des 123 km la ligne avec un objectif de six à dix allers-retours quotidiens

ou

**50 M€** pour un RER briochin et une gare fret à plaintel.

Source : CGT cheminots



## Des lignes à rénover



- **Ligne Mauron-La Brohinière.** Cette ligne de 21 km de long, allait jusqu'à Plœrmel. La portion Mauron Plœrmel a été déclassée et aménagée en voie verte. La ligne actuelle, réouverte en 2009 pour le fret, n'est plus utilisée depuis 2015. Huit millions d'euros sont nécessaires pour son ouverture au trafic passagers.

- **Ligne Fougères-Rennes.** Cette ligne n'existe pas, mais le collectif Fret (Fougères-Rennes en train) pousse pour qu'elle ouvre dans les années à venir au vu de l'intense trafic routier qui existe entre les deux villes.

- **Ligne Dol-Lamballe.** La voie de 68 km, qui passe par Dinan est en mauvais état. Depuis décembre 2019 jusqu'à décembre 2020, se déroulent des travaux de rénovation - accessibilité des gares, renouvellement des rails sur une partie de cette ligne, entre Pleudihen et Dol (Dinan-Pleudihen, fait en 2015). Pour la rénovation de Dinan à Lamballe, 65 M€ sont réunis, mais les élus, dubitatifs, se demandent quand vont démarrer les travaux.