

COMMISSARIAT GENERAL
du PLAN d'EQUIPEMENT et de la PRODUCTIVITE

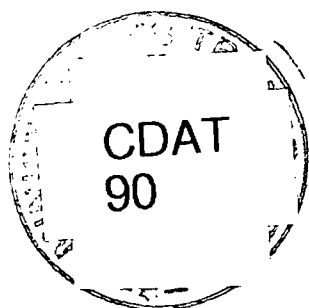
Groupe "Transports en Bretagne Intérieure"

R A P P O R T

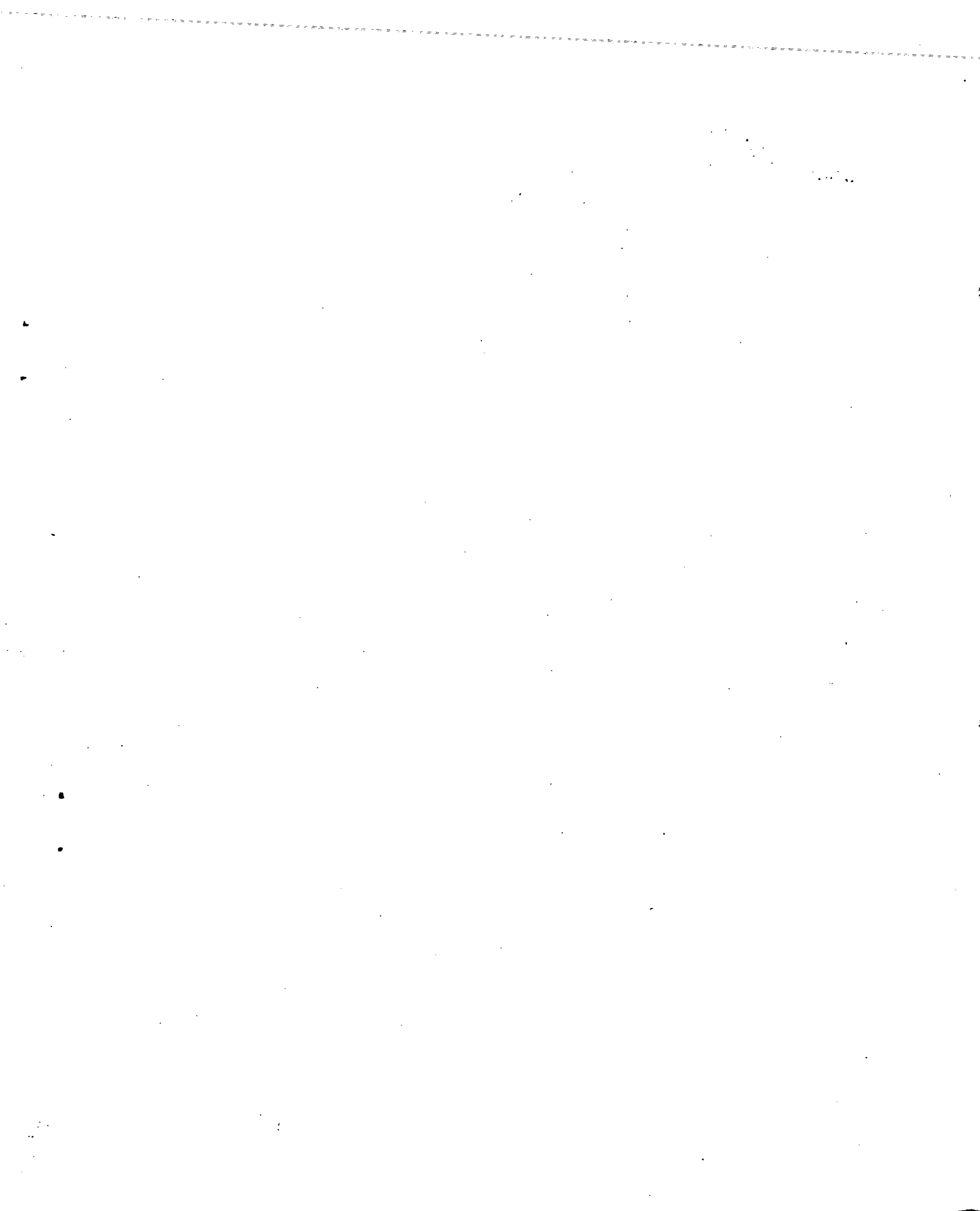
sur

Les TRANSPORTS en BRETAGNE INTERIEURE

Rapporteur · R. PINSAC



1965



29 Juillet 1965

SAEI N° 377

Monsieur le Ministre des Travaux
Publics et des Transports,

Monsieur le Délégué à l'Aménagement
du Territoire et à l'Action Régionale,

Monsieur le Commissaire Général du Plan
d'Équipement et de la Productivité.

OBJET : Transports de la Bretagne Intérieure.

J'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint le rapport du groupe de travail constitué au sein du Commissariat Général du Plan d'Équipement et de la Productivité, par décision commune du Ministre des Travaux Publics et des Transports, du Délégué à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale, et du Commissaire Général du Plan, en vue d'examiner "les conditions dans lesquelles pourrait être parachevé l'équipement routier de la Bretagne intérieure, sous réserve que l'effort supplémentaire concoure à l'assainissement définitif des transports de la région".

Les travaux de ce groupe ont dégagé trois points principaux :

- 1° - l'exploitation fortement déficitaire (9 M.F. en 1964) d'un chemin de fer désuet dont les quelque 390 km de voie métrique constituent l'élément essentiel de la desserte régionale;
- 2° - une infrastructure routière médiocre et peu favorable à une extension importante des trafics dans des conditions d'exploitation modernes;
- 3° - enfin, une population sensibilisée sur les problèmes de transport, consciente du sous-développement économique de la région qu'elle attribue volontiers à l'insuffisance des moyens de desserte.



Compte tenu de l'ensemble de ces données, le groupe de travail a conclu à la nécessité de mettre fin, le plus vite possible, à une situation économique inacceptable, tant pour la collectivité nationale que pour la population locale elle-même.

Deux solutions sont proposées :

- d'une part, la fermeture totale du réseau à voie métrique et le transfert des trafics sur la route, à partir de gares-centres situées sur le réseau national;
- d'autre part, la mise à voie normale de Guingamp-Carhaix (53 km), son utilisation pour le trafic marchandises seulement, la fermeture du reste du réseau et le transfert des trafics sur la route.

La première de ces solutions permettrait une économie annuelle estimée à 8 millions de francs environ par rapport à la situation actuelle; c'est indiscutablement la solution technique et économique la plus rationnelle. La seconde conduirait à une économie estimée approximativement à 6,7 millions de francs seulement, mais présenterait l'avantage de relier le centre géographique et historique de la Bretagne au réseau national, palliant ainsi de multiples difficultés d'ordre psychologique.

Le choix entre ces deux solutions est un choix politique délicat, mais le statu-quo devrait être exclu en tout état de cause : son maintien coûte très cher à la collectivité et ne correspond pas objectivement aux intérêts économiques de la région, tels qu'ils se dégagent d'une étude prospective.

Le groupe de travail a estimé nécessaire de souligner que la comparaison économique des deux solutions envisagées - telle qu'elle vient d'être succinctement analysée - n'a de valeur certaine que dans la mesure où il est possible de choisir l'une ou l'autre de ces deux solutions à un même instant donné. Si, pour des raisons d'ordre politique, social, psychologique, la solution complète devait être retardée de deux ans au moins, alors que ces mêmes raisons ne s'opposeraient pas à la mise en œuvre immédiate de la solution intermédiaire comportant la mise à voie normale de Guingamp-Carhaix, c'est en définitive vers cette dernière solution qu'il y aurait lieu de s'orienter, l'intérêt économique des deux formules se trouvant, en effet, inversé par le simple jeu de cette hypothèse.



Pour définir les conditions pratiques dans lesquelles pourrait être mise en application la solution choisie - quelle que soit cette solution -, le groupe de travail a tenu le plus grand compte des données extra-économiques qui lui sont apparues, notamment à l'examen des propositions antérieures et des raisons pour lesquelles rien n'a encore pu être tenté. Il est bien certain que la réussite des mesures d'assainissement dépend très largement de l'adhésion des intéressés. C'est pourquoi, sans négliger aucunement l'aspect économique de la question, le groupe s'est attaché à expliciter les conditions juridiques et sociales dans lesquelles la formule de remplacement pourrait être mise en oeuvre. C'est ainsi que, pour les trafics transférés à la route, le groupe de travail propose de maintenir intégralement pendant une première période, les mêmes obligations de service public et les mêmes tarifs que dans la situation actuelle (1). Il est convaincu que les conditions techniques de transport ne seront pas dégradées : l'extension du service à domicile des marchandises devrait, au contraire, apporter des facilités supplémentaires aux usagers.

Sur un autre point, le groupe de travail a étudié le problème très important et très délicat de la re-conversion du personnel du réseau ferré. Il propose des mesures de reclassement dans les cadres de la S.N.C.F., l'attribution d'une indemnité d'attente de pension pour les agents près de la retraite, enfin des indemnités de licenciement à tous les agents intéressés. Ces mesures n'éviteront pas que soit perturbée la vie de nombreuses familles de cheminots, notamment de celles qui seront appelées à être déplacées loin de leur résidence actuelle. Aussi, le groupe suggère-t-il qu'un effort particulier soit entrepris par les pouvoirs publics en vue de favoriser l'implantation dans la région d'entreprises industrielles, propres non seulement à assurer l'équilibre économique régional mais aussi à aplanir les problèmes de reclassement du personnel du réseau breton.

Enfin, sur le plan psychologique, le groupe de travail estime souhaitable qu'un nouvel effort d'investissement sur les routes de la Bretagne intérieure coïncide avec la fermeture des lignes du chemin de fer (1). Compte

(1) Des réserves ont été émises sur ces deux propositions par les représentants du Ministère des Finances faisant partie du groupe de travail.



tenu des efforts déjà consentis sur l'axe routier Rennes-Chateaulin, il estime que tout investissement supplémentaire important sur les routes de la région ne saurait être associé qu'à la fermeture complète du réseau ferroviaire, la voie de transit naturelle devenant, dès lors, non plus la ligne Carhaix-Guingamp, mais la transversale routière ROSPORDEN - CARHAIX - ROSTRENEEN - ST-BRIEUC.

Le Chef du Service des Affaires
Economiques et Internationales

M. ROUSSELOT



RAPPORT sur les TRANSPORTS de la BRETAGNE INTERIEURE

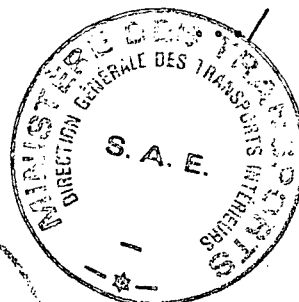
Sur décision prise par Monsieur le Commissaire Général du Plan d'Equipement et de la productivité, à la demande de Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports et de Monsieur le Délégué à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale, un groupe de travail a été constitué sous la présidence de Monsieur ROUSSELOT, Rapporteur Général de la Commission des Transports, pour définir les conditions dans lesquelles pourrait être parachevé, dans le cadre du Vème Plan, l'équipement routier de la Bretagne intérieure, sous réserve que l'effort supplémentaire concoure à l'assainissement définitif de la situation des transports intéressant la région.

Ce groupe de travail s'est particulièrement attaché à examiner l'organisation actuelle des transports de la Bretagne intérieure et a dégagé, de cet examen, l'impérieuse nécessité de remédier à une situation inacceptable sur le plan économique.

Après avoir fait la synthèse des travaux déjà effectués sur ce sujet, tant à l'échelon régional qu'au niveau des Administrations Centrales, le groupe a tenté d'analyser les raisons pour lesquelles sont restées lettres mortes les propositions d'amélioration formulées dans le passé. Il lui a semblé opportun de souligner la place importante que prennent, en la circonstance, certaines considérations d'ordre psychologique, politique, et social.

Il a ensuite défini et étudié deux solutions de remplacement "raisonnables" -économiquement proches l'une de l'autre- le choix définitif de l'une de ces solutions pouvant dépendre essentiellement, le moment venu, des considérations extra-économiques dont il vient d'être question.

Dans son étude, le groupe de travail a tenu compte, non seulement de l'état actuel des trafics, mais aussi des perspectives de développement de ces trafics à moyen terme et à long terme.



1965

Le rapport ci-après comporte :

- En première partie : une description détaillée des voies de communication ferroviaires et routières existantes (1) :
- En deuxième partie : l'examen des améliorations proposés antérieurement, suivi des raisons (et des conséquences) du statu quo :
- En troisième partie : la recherche d'une solution propre à assainir définitivement la situation des transports dans la région intéressée :
- En quatrième partie : un bref résumé du problème et les conclusions.

(1) Une partie importante des renseignements contenus dans ce chapitre ont été puisés dans le rapport établi en 1961 par la Commission présidée par Monsieur l'Inspecteur Général PENE.

I - PREMIERE PARTIE -

Les VOIES de COMMUNICATIONS EXISTANTES et le TRAFIC

La Bretagne intérieure, dont le problème des communications se pose d'une façon toute particulière, peut être grossièrement définie par le périmètre SAINT-BRIEUC - LOUDEAC - ROSPORDEN - QUIMPER - CHATEAULIN - LANDERNEAU - MORLAIX - GUINGAMP - SAINT-BRIEUC. Cette région correspond à la zone centrale d'implantation du chemin de fer breton à voie métrique. Pour la cohérence de l'étude, il convient de considérer accessoirement la région périphérique desservie par les deux lignes navettes : CHATEAULIN - CAMARET à l'Ouest et LOUDEAC - LA BROHINIÈRE à l'Est.

I - 1 - Le RESEAU FERRE à VOIE METRIQUE -

Avertissement - Les différentes sections de ce chapitre traitant du trafic et des résultats d'exploitation du réseau breton portent essentiellement sur les trois années 1960-1962 (déjà examinées par la commission PENE) et 1963. A l'heure où la rédaction du rapport a été entreprise, les résultats complets et détaillés de 1964 n'étaient pas connus ; cependant, chaque fois que cela a été possible, les premiers résultats fragmentaires et provisoires ont été inclus dans l'étude, afin de dégager une tendance plus exacte de l'évolution de l'exploitation.

I - 1a - Dimensions

Le réseau ferré à voie métrique a une longueur totale de 390 km. Disposé en étoile autour de CARHAIX, il est composé des 7 lignes suivantes :

CARHAIX - GUINGAMP	53 km
CARHAIX - LOUDEAC	72 km
CARHAIX - ROSPORDEN	50 km
CARHAIX - CHATEAULIN	57 km
CARHAIX - MORLAIX	48 km
LOUDEAC - LA BROHINIÈRE	58 km
CHATEAULIN - CAMARET	52 km

Ces lignes comportent des rampes de l'ordre de 20% et des courbes de 150 m de rayon. 220 km environ sont en rampes supérieures à 10%.

.../

I - 1b - Régime d'exploitation

Le réseau breton, réseau secondaire d'intérêt général, est exploité par la Société Générale des Chemins de fer et de transports automobiles (anciennement Société Générale des Chemins de Fer Economiques) qui fournit et administre le personnel.

Les lignes, les installations et le matériel roulant (à l'exception de quelques autorails et remorques) appartiennent à la S.N.C.F. Leur entretien est assuré par la société fermière.

La tarification résulte de l'application des tarifs généraux de la S.N.C.F.; celle-ci conserve à sa charge les frais de transbordement des marchandises.

La S.N.C.F. encaisse toutes les recettes et supporte toutes les dépenses de fonctionnement. Elle rémunère la Société Générale des Chemins de Fer et de Transports Automobiles par :

- une prime annuelle de trafic, qui est fonction des éléments du trafic de l'année comparée à ceux d'une année de référence.
- une prime annuelle d'économie, qui s'élève à la moitié de la marge existant entre une estimation des dépenses de référence et les dépenses effectives de l'année considérée.

.../

I - 1c - Le trafic1°) Trafic voyageurs

A l'exception de la ligne LOUDEAC - LA BROHINIÈRE, toutes les lignes sont ouvertes au trafic voyageurs. L'évolution de ce trafic apparaît comme suit pour les années 1960, 1962 et 1963 :

S E C T I O N S	Voyageurs-km sur la section (en millions de Vk)			Densité du trafic (en vk/km/jour)		
	1960	1962	1963	1960	1962	1963
CARHAIX - GUINGAMP	3,67	3,57	4,33	190	185	224
CARHAIX - LOUDEAC	1,58	1,54	1,78	60	59	68
CARHAIX - ROSPORDEN	2,43	2,35	3,06	133	129	168
CARHAIX - CHATEAULIN	1,34	1,40	1,44	64	68	69
CARHAIX - MORLAIX	1,25	1,27	1,47	71	73	84
CHATEAULIN - CAMARET	1,85	1,84	1,72	97	97	91
Ensemble	12,12	11,97	13,80			
densité moyenne				85	84	114

Résultats provisoires 1964 : 13,68 M. de Vk.

On constate que, après avoir marqué un léger fléchissement en 1962, le trafic voyageurs s'est relevé en 1963. Il est en hausse de 14% par rapport à 1960 et de 15% par rapport à 1962. Il reste néanmoins très faible en valeur absolue (densité moyenne en 1963 : 114 voyageurs-km par kilomètre et par jour). Ce trafic est en très légère diminution en 1964.

2°) Trafic marchandisesa - Importance du trafic sur chacune des sections du réseau

S E C T I O N S	Nombre de tonnes-km nettes sur la section (en millions)			Densité du trafic en 1963 (tkn/km/jour)
	1960	1962	1963	
CARHAIX - GUINGAMP	7,01	7,43	8,52	440
CARHAIX - LOUDEAC	1,84	2,12	2,33	89
CARHAIX - ROSPORDEN	0,57	0,51	0,45	25
CARHAIX - CHATEAULIN	1,09	1,12	1,10	53
CARHAIX - MORLAIX	0,21	0,14	0,14	8
LOUDEAC - LA BROHINIÈRE	1,20	1,21	1,28	60
CHATEAULIN - CAMARET	0,20	0,22	0,24	13
Ensemble	12,12	12,75	14,06	
Densité moyenne en 1963				99

Résultats provisoires 1964 : 12,64 M. de tkn.

Comme le trafic voyageurs, le trafic marchandises est en augmentation assez nette en 1963 : + 16% par rapport à l'année 1960, + 10% par rapport à l'année 1962. Cet accroissement important peut s'expliquer par les conditions climatiques et les difficultés de circulation auxquelles se sont heurtés les usagers habituels de la route pendant les premiers mois de l'année (gel, détériorations de la chaussée, etc.)

La section GUINGAMP-CARHAIX a, de très loin, le trafic le plus important : 440 tonnes-km par kilomètre et par jour, alors que la densité moyenne sur l'ensemble des autres lignes est à peine supérieure à 40 tk/km/jour.

Le trafic 1964 est annoncé en très nette régression. C'est ainsi que les tonnages reçus et expédiés par wagons complets sur l'ensemble du réseau se situent approximativement au niveau de l'année 1960, c'est-à-dire très en dessous de l'année 1963 : 208.300 tonnes en 1964 contre 228.422 tonnes en 1963 (cf. tableau suivant).

.../

b - Comparaison des tonnages reçus ou expédiés en trafic commercial par l'ensemble des gares de chacune des sections de lignes du réseau, au cours des années 1960, 1962, et 1963.

S E C T I O N S	Trafic de détail: et colis (en t.)		Trafic par wagons complets (en t.)		TOTAL	
	Reçu	Expédié	Reçu	Expédié		
CARHAIX-GUINGAMP	(1960	944	255	29.578	2.495	33.272
	)1962	802	249	35.501	2.948	39.500
	(1963	888	236	46.998	4.126	52.248
CARHAIX-LOUDEAC	(1960	744	188	43.324	8.403	52.659
	)1962	617	169	46.184	8.559	55.529
	(1963	630	140	53.925	7.278	61.973
CARHAIX-ROSPORDEN	(1960	1.042	327	23.666	11.826	36.861
	)1962	843	267	21.843	9.637	32.590
	(1963	686	220	22.937	3.326	27.169
CARHAIX-CHATEAULIN	(1960	481	156	25.066	18.310	44.013
	)1962	441	135	25.235	18.953	44.764
	(1963	432	126	28.872	14.597	44.027
CARHAIX-MORLAIX	(1960	209	71	8.002	1.514	9.796
	)1962	194	70	5.445	1.232	6.941
	(1963	168	56	6.367	1.091	7.682
LOUDEAC-LA BROHINIÈRE	(1960	329	179	22.450	7.302	30.250
	)1962	304	182	21.421	9.148	31.055
	(1963	306	183	25.248	6.609	32.346
CHATEAULIN-CAMARET	(1960	539	424	4.118	2.742	7.833
	)1962	532	265	4.100	3.229	8.126
	(1963	381	304	4.892	2.156	7.733
TOTAL (en t.)	1960	4.288	1.600	156.204	52.592	214.684
	1962	3.733	1.337	159.729	53.706	218.505
	1963	3.491	1.265	189.239	39.183	233.178
Résultats provisoires 1964				208.300		

Ce tableau fait apparaître un déséquilibre très net du trafic : tant en détail que par wagons complets, les tonnages expédiés sont toujours inférieurs aux tonnages reçus. Pour l'ensemble du réseau, les expéditions représentent, en 1963, 21 % seulement des arrivages (voir annexe I). Elles étaient de l'ordre de 33 % en 1962.

Il est intéressant de constater que les tonnages reçus par wagons complets sont en augmentation de 18,5 % en 1963 par rapport à 1962, tandis que l'ensemble des tonnages expédiés (détail + wagons complets) se trouve en baisse de 25 %.

c - Trafic des principales gares :

GARES (et sections auxquelles ces gares appartiennent)	Trafic commercial de détail : colis et wagons complets (en t.)		
	Arrivages	Expéditions	Total
CHATEAUNEUF du FAOU (Carhaix-Chateaulin)	(1960: 13.500	: 9.100	: 22.600
	)1962: 12.583	: 10.629	: 23.212
	(1963: 15.011	: 7.689	: 22.700
ROSTRENEEN (Carhaix - Loudéac)	(1960: 14.400	: 1.600	: 16.000
	)1962: 11.595	: 1.309	: 12.904
	(1963: 12.830	: 1.324	: 14.154
SAINT-LUBIN (Loudéac -La Brohinière	(1960: 8.700	: 6.900	: 15.600
	)1962: 9.176	: 8.442	: 17.618
	(1963: 9.107	: 6.372	: 15.479
CARHAIX	(1960: 12.000	: 1.000	: 13.000
	)1962: 9.707	: 1.564	: 11.271
	(1963: 13.863	: 2.792	: 16.655
SCAER (Carhaix - Rosporden)	(1960: 11.000	: 2.700	: 13.700
	)1962: 9.784	: 2.038	: 11.822
	(1963: -	: -	: 10.000
MUR de BRETAGNE (Carhaix - Loudéac)	(1962: 15.046	: 1.714	: 16.760
	(1963: 17.272	: 1.630	: 18.902
CARNOET - LOCARN (Carhaix - Guingamp)	(1962: 14.531	: 51	: 14.582
	(1963: 18.750	: 60	: 18.810
CALLAC (Carhaix - Guingamp)	1963: 12.743	: 898	: 13.641
GOURIN (Carhaix - Rosporden)	1963: 10.125	: 1.875	: 12.000

Tandis que le trafic de Chateauneuf du Faou est resté à peu près constant au cours des trois années 1960, 1962 et 1963, que celui de Saint-Lubin et de Scaër est en baisse en 1963, le trafic des autres gares apparaît en assez sensible augmentation :

ROSTRENEN	+	9,5 %
CARHAIX	+	46 %
MUR DE BRETAGNE	+	12,8 %
CARNOET-LOCARN	+	29 %

Celui des gares de CALLAC et GOURIN, respectivement de 13.641 et 12.000 tonnes en 1963, était inférieur à 10.000 tonnes en 1960 et 1962.

I - 1d - Les transbordements

Le trafic local entre gares du réseau est extrêmement faible : 3.000 tonnes environ. Sur un trafic commercial de 233.000 tonnes en 1963, 229.700 ont été transbordées dans l'ensemble des gares de contact, dont 177.000 à la seule gare de GUINGAMP. Le trafic propre de la ligne Carhaix-Guingamp ayant été à peine supérieur à 50.000 tonnes au cours de la même année (marchandises reçues + marchandises expédiées), il ressort que la majeure partie du trafic du réseau transite donc par cette ligne en provenance ou à destination des autres sections.

Les tonnages transbordés à la gare de Guingamp au cours des dernières années ont été les suivantes :

1960	=	138.576 t
1962	=	165.693 t (soit + 19,5 %)
1963	=	177.000 t (soit + 6,8 %).

Il faut noter d'autre part, qu'un certain trafic est ramassé par des remorques rail-route et dirigé directement sur les gares des lignes à voie normale.

La commission présidée par M. l'Inspecteur Général PENE avait examiné, en 1961, la possibilité de faire effectuer le transport des remorques rail-route par le Réseau Breton et l'avait jugée sans intérêt.

.../

I - 1e - Embranchements particuliers et emplacements
loués ne nécessitant pas de rupture de charge

S E C T I O N S	Embranchements particuliers					Emplacements loués		
	Nombres	: util. :		: Tonnage (en t) :		Nombre	: util. : ton-	
		total	en	expédié	reçu		total	total	en	nage
	: 1963	:	:	:	:	: 1963	:(en t)	:
CARHAIX - MORLAIX	3	1	-	120	120	10	2	1636
CARHAIX - GUINGAMP	1	-	-	-	-	10	6	3552
CARHAIX - LOUDEAC	3	2	50	280	330	25	10	11026
LOUDEAC-LA BROHINIÈRE	+	-	-	-	-	7	-	-
CARHAIX - ROSPORDEN	1	-	-	-	-	11	6	3063
CARHAIX - CHATEAULIN	3	2	6449	1958	8407	18	5	3424
CHATEAULIN - CAMARET	1	1	22	898	920	20	5	347
Ensemble	12	6	6521	3256	9777	101	34	23048

Le tonnage total expédié et reçu sur les embranchements particuliers ainsi que sur les emplacements loués représentent, en 1963, 10 % de l'ensemble du trafic marchandises du Réseau Breton.

.../

I - 1f - Résultats d'exploitation

1°) Résultats comparés par ligne pour les années
1960, 1962 et 1963.

L I G N E S		Recettes (en M)	Dépenses (en M)	Résultats
CARHAIX - GUINGAMP	(1960	0,740	1,920	- 1,180
	)1962	0,780	2,240	- 1,460
	)1963	1,321	2,780	- 1,459
CARHAIX - LOUDEAC	(1960	0,300	1,750	- 1,450
	)1962	0,330	2,080	- 1,750
	(1963	0,482	2,410	- 1,928
CARHAIX - ROSPORDEN	(1960	0,290	1,170	- 0,880
	)1962	0,280	1,410	- 1,130
	(1963	0,364	1,590	- 1,226
CARHAIX - CHATEAULIN	(1960	0,220	1,310	- 1,090
	)1962	0,230	1,560	- 1,330
	(1963	0,297	1,740	- 1,443
CARHAIX - MORLAIX	(1960	0,120	0,740	- 0,620
	)1962	0,110	0,860	- 0,750
	(1963	0,152	0,920	- 0,768
LOUDEAC - LA BROHINIÈRE	(1960	0,120	0,970	- 0,850
	)1962	0,120	1,150	- 1,030
	(1963	0,185	1,300	- 1,115
CHATEAULIN - CAMARET	(1960	0,190	0,820	- 0,630
	)1962	0,210	0,970	- 0,760
	(1963	0,238	1,060	- 0,822
(1) TOTAL	(1960	1,980	8,680	- 6,700
	)1962	2,060	10,270	- 8,210
	(1963	3,039	11,800	- 8,761
A titre indicatif : résultats définitifs				
1964 =		2,859	12,117	- 9,258

Les recettes de 1963 sont en augmentation de 47 % sur celles de 1962, bien que le trafic voyageurs n'ait augmenté que de 15 % et que les tonnages expédiés par l'ensemble des gares soient en baisse sur ceux de 1962. Cet accroissement résulte principalement de la réforme tarifaire S.N.C.F., entrée en vigueur à la fin de l'année 1962. .../

(1) Le coefficient d'exploitation $\left(\frac{\text{dépenses}}{\text{recettes propres au réseau}} \right)$ est le suivant pour les trois années considérées : 1960 = 4,38 1962 = 4,98
1963 = 3,88 . Il est de l'ordre de 4,2 en 1964.

Pendant la même période, l'accroissement des dépenses a été de 36 %.

En 1964, l'augmentation des dépenses est de l'ordre de 3 %, tandis que les recettes propres au réseau diminuent de 6 %.

2°) Recettes et dépenses par ligne, ramenées à l'unité-kilomètre de trafic (vk + tk)

L I G N E S		Recettes (en F)	Dépenses (en F)	Insuffisan- -ces
CARHAIX - GUINGAMP	(1960	0,069	0,179	0,110
	)1962	0,071	0,204	0,133
	(1963	0,101	0,218	0,117
CARHAIX - LOUDEAC	(1960	0,088	0,514	0,426
	)1962	0,090	0,568	0,478
	(1963	0,122	0,585	0,463
CARHAIX - ROSPORDEN	(1960	0,097	0,390	0,293
	)1962	0,098	0,494	0,396
	(1963	0,114	0,450	0,337
CARHAIX - CHATEAULIN	(1960	0,091	0,546	0,455
	)1962	0,091	0,618	0,527
	(1963	0,120	0,680	0,560
CARHAIX - MORLAIX	(1960	0,082	0,506	0,424
	)1962	0,078	0,610	0,532
	(1963	0,091	0,571	0,486
LOUDEAC - LA BROHINIÈRE	(1960	0,100	0,808	0,708
	)1962	0,099	0,951	0,852
	(1963	0,139	1,000	0,861
CHATEAULIN - CAMARET	(1960	0,092	0,400	0,308
	)1962	0,102	0,472	0,370
	(1963	0,123	0,541	0,418
Ensemble du réseau	(1960	0,082	0,359	0,277
	)1962	0,083	0,415	0,332
	(1963	0,109	0,423	0,314
Résultats provisoires 1964 =		0,109	0,460	0,351

On remarque que le prix de revient de l'unité-kilomètre de trafic s'élève à 0,423 F en 1963, alors que la recette pour cette même unité-km n'est que de 0,109 F. Cela revient à dire que chaque voyageur ou chaque tonne transportée bénéficie en fait d'une subvention occulte versée par la collectivité de 0,314 F par kilomètre. Cette insuffisance par unité de trafic, à la charge de la collectivité, était de 0,277 F en 1960.

I - 1g - Tableau récapitulatif du trafic commercial de l'exercice 1963
(y compris trafic et recettes de bout en bout)

14.

L I G N E S	CARHAIX GUINGAMP	CARHAIX LOUDEAC	CARHAIX ROSPOR- DEN	CARHAIX CHATEAU LIN	CARHAIX MORLAIX	LOUDEAC LA BRO- HINIÈRE	CHATEAU LIN CAMARET
<u>TRAFIC VOYAGEURS</u> (en M. de vk.)							
- sur la ligne	4,33	1,78	3,06	1,43	1,47	-	1,72
- de bout en bout	10,36	6,91	8,53	5,32	3,21	-	6,94
<u>TRAFIC MARCHANDISES</u>							
- sur la ligne (en M. de tkn)	8,52	2,33	0,45	1,10	0,14	1,28	0,24
- de bout en bout (en M. de tkt)	15,99	20,97	9,96	18,31	2,77	10,69	3,39
<u>DENSITE de TRAFIC</u>							
- voyageurs (vk/km/jour)	224	68	168	69	84	-	91
- marchandises (tkn/km/jour)	440	89	25	53	8	60	13
<u>UTILISATION MOYENNE par TRAIN</u>							
- nombre de voyageurs par circulation autorail	22	11	22	12	14	-	17
- nombre de tonnes utiles par train	68	38	14	34	14	35	11
<u>RECETTES</u> (en M. de F.)							
- sur la ligne (
-voyageurs	0,33	0,13	0,22	0,11	0,11	-	0,15
) -marchandises	0,99	0,35	0,14	0,18	0,04	0,18	0,09
(-ensemble	1,32	0,48	0,36	0,29	0,15	0,18	0,24
- de bout en							
bout (
-voyageurs	0,78	0,51	0,63	0,40	0,24	-	0,54
) -marchandises	2,12	2,34	1,28	1,82	0,34	1,15	0,68
(-ensemble	2,90	2,85	1,91	1,22	0,58	1,15	1,22

(x) A titre indicatif, les résultats 1964 sont les suivants : Recettes sur la ligne = 2,86
 Recettes de bout en bout = 12,05

I - 2 - Le RESEAU ROUTIER -
I - 2a - Description

Du point de vue routier, la Bretagne intérieure est desservie par l'axe principal Rennes - Chateaulin, ainsi que par un certain nombre de transversales assurant la liaison avec les voies Rennes - Brest au Nord et Rennes - Quimper au Sud.

Convenablement tracé dans son ensemble, ce réseau dessert tous les centres urbains importants. La longueur des routes nationales dans chacun des départements bretons correspond, à peu de chose près, à la longueur moyenne des routes de même nature dans les autres départements français. Ces routes assurent un quadrillage satisfaisant de la région. Il faut souligner cependant que d'une manière générale, leurs caractéristiques laissent à désirer et peuvent, en leur état actuel, ne pas convenir parfaitement à une exploitation routière moderne.

En ce qui concerne les voies départementales, leur longueur moyenne dans les départements bretons est sensiblement inférieure à celle du département français moyen : 2.590 km contre 3.000 km.

I - 2b - Les trafics

Le tableau ci-après donne les trafics sur chacune des routes nationales pour les années 1960 et 1962 :

R O U T E S	Densité de la circulation (véhicules par jour)	
	1 9 6 0	1 9 6 2
RENNES - ROSTRENEN RN 164 Bis	495 - 465	620 - 580
ROSTRENEN - CARHAIX RN 164	539	672
CARHAIX - CHATEAULIN RN 787	576	715
PONTIVY - LOUDEAC RN 168	625	780
LE FAUET - ST-BRIEUC RN 790	273 - 825 - 2194	340 - 1030 - 2740
CARHAIX - GUINGAMP RN 787	525	655
GUINGAMP - CORLAY RN 167	262	325
CARHAIX - MORLAIX RN 169	798 - 680	995 - 850

.../

Un accroissement assez sensible de la circulation routière apparaît en 1962 par rapport à 1960 ; les densités de circulation actuelles ne sont pas connues avec exactitude, aucun comptage systématique n'ayant été effectué depuis 1962.

Sur toutes ces routes nationales, les trafics restent très en dessous du seuil de saturation.

I - 2c - Lignes de transport de voyageurs

Les principales lignes régulières de transport routier de voyageurs sont actuellement les suivantes :

MORLAIX - LE HUELGOAT - QUIMPER	100 km
MORLAIX - PLEYBEN - QUIMPER	90 km
(BREST) - LANDERNEAU - CHATEAUNEUF du FAOU	86 km (dont 66 à l'intérieur du périmètre défini en I.1)
(BREST) - LANDERNEAU - SIZUN - LE HUELGOAT	70 km (dont 50 ...)
MORLAIX - GUINGAMP	58 km
MORLAIX - LE HUELGOAT - CARHAIX	62 km
SAINT-BRIEUC - ROSTRENEN - QUIMPER	130 km
(LORIENT) - PLOUAY - GOURIN	57 km (dont 37 ...)
(VANNES) - PONTIVY - GOURIN	118 km (dont 55 ...)
PONTIVY - BUBRY - QUIMPERLE	59 km

Au total, une dizaine de lignes régulières desservent donc la Bretagne intérieure sur un parcours de plus de 700 km.

I - 2d - Aménagements du réseau en cours et aménagements envisagés.

Grâce à l'apport de crédits du F.I.A.T., s'ajoutant aux dotations initialement prévues par le Ministère des Travaux Publics au titre du IVème Plan, d'importants travaux de modernisation de l'axe RENNES-CHATEAULIN sont actuellement en cours. Ces travaux consistent en des rectifications de tracé, accompagnées d'un reprofilage et de l'élargissement général de la chaussée à 7 mètres.

.../

Le programme du Vème Plan est en cours d'élaboration. D'ores et déjà, l'on peut prévoir que les enveloppes financières envisagées pour l'aménagement du réseau routier national ne permettront pas d'effectuer des travaux importants à l'intérieur même du périmètre faisant l'objet de la présente étude. L'essentiel des crédits sera, en effet, consacré aux opérations les plus urgentes, à réaliser sur les routes classées "liaisons de 1er ou de 2ème ordre" et, notamment, pour ce qui concerne la BRETAGNE, sur les deux grands itinéraires côtiers RENNES-BREST et NANTES-BREST. Les routes de la BRETAGNE intérieure recevront donc seulement quelques aménagements ponctuels, à l'exclusion de toute amélioration systématique.

II - DEUXIEME PARTIE -

Les AMELIORATIONS PROPOSEES ANTERIEUREMENT et les RAISONS du STATU QUO

L'exploitation d'un chemin de fer anachronique, une infrastructure routière insuffisamment adaptée aux besoins modernes, ne peuvent donner assurément que des résultats mauvais, tant pour l'usager que pour la collectivité (services médiocres - charges financières excessives).

Une telle situation préoccupe depuis longtemps les Pouvoirs Publics qui ont fait étudier, en diverses circonstances, les moyens d'y porter remède.

En 1961, notamment, une commission instituée par décision de Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports, et placée sous la présidence de Monsieur l'Inspecteur Général PENE, procédait à une étude économique des transports de la Bretagne intérieure et présentait, dans un rapport, un certain nombre de solutions de remplacement (ce rapport, remis à jour une première fois en 1962, a été largement utilisé dans la présente étude ; il est donné ici, en annexe, dans son édition originale).

En 1963, la Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'action Régionale soulignait, à son tour, la nécessité d'améliorer sans tarder la desserte routière de la région et suggérait de réaliser, en première urgence, l'aménagement de la voie dorsale routière Rennes-Chateaulin. Les travaux relatifs à cette opération sont actuellement en cours (cf. Première partie, § I - 2d).

II - 1 - HYPOTHESES EXAMINEES par la COMMISSION PENE -

II - 1a - Mise à voie normale de tout le réseau ferré

Sans doute, la mise à voie normale de la totalité du réseau n'était-elle qu'une hypothèse de pure forme. Etant donné le faible trafic acheminé par la voie métrique, il est bien évident qu'une opération d'une telle envergure ne se justifiait pas.

Loin de permettre une économie sur les prix de revient, cette solution apportait au contraire un accroissement assez considérable des dépenses, en

.../

raison de la charge financière résultant des investissements en installations fixes. Ces dépenses d'investissement étaient évaluées, sur la base de 1960, à 61,4 M.de F. se traduisant (au taux de 7% en 50 ans) par une charge annuelle de 4,5 M. de F. Les dépenses totales annuelles se seraient élevées à :

Dépenses d'exploitation	8,6 M.de F.
+ Charge financière d'investissement	4,5 M.de F.

soit	13,1 M.de F.

Vu l'importance de ces charges et de l'accroissement du déficit qui en serait résulté, la commission PENE a, fort justement, repoussé cette solution.

(Nota.-Sur la base des conditions économiques au 1er janvier 1965, les dépenses d'investissement, dans la même hypothèse s'élèveraient à 96,3M.deF.la charge financière annuelle se trouvant ainsi portée à 6,9 M.de F.La dépense annuelle totale serait de l'ordre de 20 M.de F. (6,9 M.F.+13 MF de dépenses d'exploitation).)

(Calculée au taux de 10%, la charge financière annuelle correspondant aux dépenses d'investissement atteindrait 9,6 M.de F. (la dépense totale étant alors de 22,6 MF)

II - 1b - Fermeture de tout le réseau ferré et desserte routière (1)

La fermeture totale du réseau était présentée comme la solution la plus économique et la plus rationnelle. Elle permettait d'envisager, sur la base de 1960, une économie annuelle de 4,3 M.de F. sur les coûts d'exploitation, moyennant quoi un effort important d'investissement pour l'élargissement et le reprofilage des routes nationales de la région aurait pu être consenti.

II - 1c - Mise à voie normale de Guingamp - Carhaix et fermeture des autres lignes (1)

Tout en permettant de réaliser une économie annuelle de 3,280 MF sur les dépenses totales d'exploitation,

(1) Les coûts de ces opérations et les économies qui en résulteraient sur la base du 1er janvier 1965 sont détaillés dans la troisième partie du rapport.

.../

grâce à la fermeture de six lignes sur sept et à leur remplacement par une desserte routière, la solution consistant à mettre GUINGAMP-CARHAIX à voie normale présentait le double intérêt de relier le centre géographique et historique de la Bretagne intérieure au réseau ferré national et de supprimer, par là même, les inconvénients du transbordement. Selon la commission PENE, l'appel à l'implantation d'industries dans la zone de Carhaix -bien qu'incertain- pouvait permettre de tenter ce pari.

Les dépenses d'investissement nécessaires étaient évaluées, sur la base de 1960, à 6,6 M.de F. (5,8 pour la ligne + 0,8 pour la gare de Carhaix), la charge financière annuelle correspondante étant de 0,48 M.de F.

II - 1d - Mise à voie normale de Guingamp-Carhaix, fermeture de Carhaix-Morlaix et de Chateaulin-Camaret, diésélisation du service marchandises sur les autres lignes.

Cette solution n'offrait sur la précédente aucun avantage supplémentaire du point de vue de l'industrialisation. Elle se présentait en quelque sorte comme une formule de repli, pour le cas où la fermeture du réseau (excepté Guingamp-Carhaix) se révélerait impossible. L'abandon des lignes CARHAIX-MORLAIX et CHATEAULIN-CAMARET pouvait cependant être envisagé en raison de leurs trafics particulièrement faibles.

Compte tenu des coûts d'exploitation des lignes routières de remplacement et des lignes diésélisées, l'économie réalisable annuellement était évaluée à 1,25 M de F. (Elle serait, dans la même hypothèse, de l'ordre de 2 M. de F sur les bases actuelles).

A noter que la commission PENE formulait quelques réserves sur cette solution, estimant à juste titre que la modernisation d'une partie du réseau risquait de prendre le caractère d'un gaspillage si la fermeture des lignes ainsi modernisées s'avérait nécessaire dans un délai rapproché.

II - 2 - Les RAISONS et les CONSEQUENCES du STATU QUO

L'intérêt économique des conclusions déposées par la commission PENE n'échappe évidemment à personne. Des quatre hypothèses examinées, deux au moins auraient permis d'exonérer la collectivité d'une charge financière importante, hors de proportion en tout cas avec les services rendus. De surcroît, l'usager du réseau breton y aurait trouvé lui-même son compte grâce aux moyens de substitution modernes et rapides qui auraient été mis à sa

disposition pour son transport et le transport des marchandises qu'il reçoit ou qu'il produit, moyens dont les effets bénéfiques sur le rajeunissement et le dynamisme de la Bretagne Intérieure n'auraient sans doute pas tardé à se faire sentir.

Très simplement, la situation pourrait se résumer ainsi : en toute hypothèse, le petit chemin de fer n'a plus sa place dans la vie moderne, la rentabilité de son exploitation et son rendement technique sont excessivement mauvais, la fermeture de tout ou partie de son réseau est une nécessité économique.

Il est permis alors, de se demander pourquoi rien n'a encore été fait quatre ans après le dépôt du rapport PENE, en dépit d'une situation dont nul n'ignore qu'elle se détériore un peu plus chaque année.

A la vérité, le problème des transports de la Bretagne Intérieure n'est pas seulement un problème économique. Il se place dans un contexte psychologique, politique et social, qu'il importe d'aborder avec prudence.

Il faut signaler d'abord des obstacles d'ordre social, tenant au reclassement du personnel du réseau breton, dont près de 300 agents travaillent et demeurent dans la seule ville de CARHAIX. Il est hors de doute que la fermeture brutale et totale du chemin de fer risquerait de provoquer un chaos dans cette population laborieuse, si des mesures n'étaient étudiées et explicitées d'avance afin d'assurer sa mutation ou son indemnisation dans des conditions convenables de sécurité et d'équité.

De plus, l'opinion bretonne est convaincue que le sous-développement de la région résulte essentiellement de l'insuffisance de ses transports, mais on devine en elle un sentiment de crainte et de méfiance partagées à l'égard des mesures qui pourraient lui être proposées en ce domaine. Certes, pas un seul Breton n'oserait prétendre, aujourd'hui, que le petit train à voie métrique peut, à lui seul, permettre l'expansion économique de la Bretagne. Un certain nombre pensent que la mise à voie normale du réseau serait de nature à favoriser l'implantation de commerces et d'industries et, par là même, apporterait la prospérité dans leurs départements qu'ils estiment injustement délaissés. D'autres, probablement la majorité, souhaitent sans nul doute que de gros efforts soient entrepris pour l'aménagement des routes et la mise en place d'une exploitation routière de grand style ... mais se refusent à sacrifier, en contrepartie, le petit chemin de fer auquel ils tiennent beaucoup.

.../

Il faut bien admettre que le train jouit auprès des populations rurales d'un prestige que le citadin n'est à même d'apprécier. Supprimer la desserte ferroviaire d'une région, c'est provoquer immédiatement dans la population un complexe d'isolement, voire d'abandon. Le chemin de fer a une expression "service public" qui donne confiance, et que la route n'a pas encore réussi à supplanter.

Indépendamment de cela, s'ajoute, dans le cas particulier de la Bretagne, un aspect purement sentimental, secondaire certes, mais non négligeable. Les populations autochtones sont très fortement attachées à leur petit train -survivance du passé- qu'elles considèrent, à tort ou à raison, comme un élément des charmes et de l'attrait touristique de leur région. Sans doute, s'agit-il de faire entrer dans les esprits et dans les coeurs l'idée que l'exploitation de ce chemin de fer "d'un autre temps" est, au contraire, un obstacle à l'expansion touristique et économique que souhaitent précisément tous les Bretons.

En tout état de cause, il faut éviter de heurter l'opinion, cette opinion publique dont les organismes de défense des intérêts locaux et les édiles se font les porte-parole en toute circonstance. L'adhésion populaire doit être recherchée avant de rien décider qui soit irréversible. Certes, la fermeture partielle ou totale du réseau interviendra tôt ou tard, elle est inéluctable. Mais il faut, auparavant, que des efforts soient entrepris pour "démystifier" le chemin de fer : pour cela, il n'est que de proposer une solution de remplacement suffisamment explicitée, donnant toute garantie à l'usager, tant sur le plan technique, que juridique, et lui assurant d'avance des services meilleurs.

Sans doute, l'absence de tels arguments dans les propositions faites précédemment est-elle une des raisons essentielles du maintien du statu-quo.

Enfin, hors les problèmes humains, l'insuffisance relative de l'infrastructure routière, n'a pas, bien entendu, favorisé la décision. Une amélioration préalable des routes (dont les travaux actuellement en cours sur l'axe Rennes-Chateaulin sont la première phase) pourrait avoir pour conséquence, non seulement de pallier les difficultés techniques, mais aussi de provoquer un choc psychologique favorable dans la population; dont il est permis de penser qu'elle se rallierait plus volontiers -petit à petit- à l'idée d'une transformation de son réseau de transport comportant à plus ou moins longue échéance la fermeture (au moins partielle) du chemin de fer.

Quelles qu'aient été les raisons qui ont empêché, jusqu'à présent, la réalisation des mesures préconisées par la Commission PENE, on ne peut que regretter le maintien d'une situation qui ne satisfait personne et grève lourdement (et inutilement) la collectivité.

Assurément, la combinaison fer-route, dans sa structure actuelle, n'est pas en mesure de donner à l'utilisateur les satisfactions qu'il est en droit d'exiger d'une société moderne. Les communications sont lentes, peu souples, et ne permettent d'envisager aucune perspective de développement. Dans ce système "sclérosé", l'utilisateur est de toute évidence le premier perdant.

Le second perdant, c'est l'Etat. Le déficit du réseau breton -donc la charge supportée par tous- croît dans des proportions inquiétantes : de 6,7 millions de francs en 1960, il passait à 8,21 M. de F. en 1962, puis à 8,76 M. de F. en 1963 malgré une augmentation exceptionnelle des recettes (+ 47 %) résultant de la réforme tarifaire ; il s'élève à 9,26 M. en 1964. Ce déficit sera probablement bien supérieur encore en 1965. Les recettes correspondant à peine au quart des dépenses, la participation de la collectivité, pour chaque unité-km s'élève -ainsi que cela apparaît dans la première partie du rapport- à 0,314 F. (Chiffres 1963) alors que l'utilisateur ne paie que 0,109 F!

La nécessité d'une solution de remplacement efficace apparaît de plus en plus évidente, la vie d'une région et le simple respect du bon sens en sont le prix.

III - T R O I S I E M E P A R T I E

RECHERCHE D'UNE SOLUTION PROPRE A ASSAINIR DEFINITIVEMENT LA SITUATION DES TRANSPORTS DE LA BRETAGNE INTERIEURE, COMPTE TENU DU DEVELOPPEMENT FUTUR DE LA REGION

III - 1 - ETUDE PRELIMINAIRE DES BESOINS DANS LA PERSPECTIVE 1985

Tenant à situer ses études et ses propositions dans une perspective à long terme, la commission a recueilli auprès de la Mission régionale de Bretagne les résultats des études sur l'horizon 1985 intéressant la région desservie.

III - 1a - Evolution démographique de la région centrale.

La région située de part et d'autre de la ligne GUINGAMP - CARHAIX - ROSPORDEN concerne 12 cantons recouvrant une superficie de 2.700 Km². Les villes de GUINGAMP - CARHAIX - ROSPORDEN étant exclues, sa population, sur la base du recensement de 1962, est de 103.500 habitants dont une population agglomérée de 13.000 habitants le long de la ligne. Cette population totale se répartit comme suit : 75.000 habitants appartiennent au milieu agricole, 28.500 aux secteurs secondaire et tertiaire.

La population rurale nécessaire pour exploiter rationnellement la région en 1985 ne devrait pas être supérieure à 60.000 habitants. 15.000 personnes auront donc, jusqu'à cette époque, glissé du milieu agricole vers le secteur non agricole, ou choisi l'émigration. L'évolution démographique naturelle étant susceptible, par ailleurs, d'apporter un accroissement de population de l'ordre de 20.000 habitants jusqu'en 1985, on peut estimer que l'effectif du milieu non agricole enregistrera, pendant la période considérée, un surplus de 35.000 habitants (15.000 + 20.000) dont il est raisonnable de penser que 50 % émigreront vers

.../

des villes extérieures à la région. La population restant sur place sera approximativement de 106.000 habitants (103.500 + 20.000 - 35.000). Si l'accroissement de l'ensemble de la population² ne semble pas, de la sorte, devoir être supérieur à 2,5% par rapport à 1962, en revanche celui de la masse n'appartenant pas au milieu agricole sera assez considérable puisque de l'ordre de 60%. Les 17.500 habitants correspondant à l'accroissement réel de la population non utilisable dans le milieu agricole amèneront un doublement de la population urbaine, la densité agricole demeurant, par ailleurs, analogue à celle du reste de la Bretagne.

III - 1b - Activités locales, implantations d'industries ou de commerces.

Il existe actuellement dans la région (GUINGAMP et ROSPORDEN compris, CARHAIX exclu) 75 entreprises qui occupent 4.300 ouvriers et employés. Ces entreprises se répartissent ainsi : 44 affectées à l'industrie de transformation, 27 aux bâtiments et travaux publics, 4 aux transports. La main-d'oeuvre propre aux industries de transformation est d'environ 2.800 personnes, dont une grande partie de personnel saisonnier. Dans l'agglomération de CARHAIX seule, on dénombre présentement 650 emplois industriels dont 300 appartiennent au chemin de fer.

Dans la perspective d'accroissement de la population non utilisable dans le milieu agricole, il convient d'envisager, pour les dix ou vingt prochaines années, la création de 2.000 emplois industriels, ce qui suppose l'industrialisation d'une zone de 40 hectares. Hormis l'implantation d'entreprises nouvelles d'extraction de kaolin, il est peu vraisemblable que des industries lourdes viennent s'installer dans la région, dépourvue qu'elle est de matières premières autres et de main-d'oeuvre qualifiée. Il ne pourrait s'agir que de petites ou moyennes entreprises de transformation et d'expédition des produits de l'agriculture, qui occupera effectivement la plus grosse part de l'activité régionale. Trois secteurs sont intéressés : l'élevage dans le centre (boeuf, poulets, porc), la culture de la pomme de terre aux alentours de CHATEAULIN, des petits pois près de SCAER (Il semble que l'activité principale doive s'orienter surtout vers l'élevage).

C'est en fonction de ces données que devront se développer les industries agricoles et alimentaires.

.../

III - 1c - Prévisions de trafics. Nature des produits transportés.

Les taux de croissance des trafics marchandises dépendent tout naturellement de l'évolution des productions industrielle et agricole. Pour l'ensemble du pays, les prévisions de production des différentes branches peuvent permettre d'établir, à partir de l'indice de corrélation constaté dans le passé entre le volume des produits et le volume des transports, des prévisions de trafics pour les dix, quinze ou vingt années à venir, mais il faut bien admettre que de telles supputations n'ont de valeur qu'autant qu'elles s'appliquent à des volumes considérables, sur lesquels une marge d'erreur, même importante en valeur absolue, aurait peu d'incidence. Dans le cas particulier de la Bretagne intérieure, dont l'expansion économique est mal définie et dont les réseaux de transport acheminent un faible trafic, il serait infiniment hasardeux de tenter de déterminer un taux de croissance qui risquerait de s'avérer, dans peu de temps, tout à fait contraire à la vérité.

Sans grand risque d'erreur, il est permis de penser que les trafics nouveaux résultant de l'industrialisation seront, en général, assez faibles sur l'ensemble de la région. Il convient pourtant de noter la mise en exploitation envisagée pour 1966 d'un gisement de kaolin aux alentours de BERRIEN - SCRIGNAC (axe CARHAIX - MORLAIX) : dans l'hypothèse où le produit aurait une qualité et un prix de revient compétitifs, on avance des chiffres de plus de 90.000 tonnes par an.

- Si le réseau était conservé dans sa forme actuelle, l'acheminement de ce kaolin lui échapperait totalement ; l'entreprise exploitante a exclu elle-même l'éventualité d'utilisation de la voie métrique en raison, notamment, des inconvénients du transbordement. Indépendamment des difficultés techniques, ce transbordement risquerait en effet d'être préjudiciable à une partie du produit qui est un matériau noble et fragile nécessitant de grandes précautions dans le transport.

Si la ligne GUINGAMP - CARHAIX était mise à voie normale, l'utilisation de la voie métrique de SCRIGNAC à CARHAIX serait évidemment à exclure pour les mêmes raisons. La solution consistant à normaliser également la partie SCRIGNAC - CARHAIX, avec le statut d'un embranchement particulier, serait probablement la solution technique idéale pour la société exploitante, mais les

.../

dépenses d'investissement et d'entretien de l'exploitation d'un tronçon de quelque 25 kilomètres sont prohibitifs. En tout état de cause, cette formule ne serait valable pour la société minière qu'à la condition que sa réalisation soit quasi-immédiate. En effet, le choix du lieu d'implantation d'une usine de finition du produit (à décider avant la fin de 1965) dépend essentiellement des moyens de transport qui seront disponibles dès la mise en route de cette usine (c'est-à-dire courant 1966). La formule la plus avantageuse consisterait à organiser un transport par véhicules routiers de l'usine jusqu'à la gare S.N.C.F. la plus proche (qui pourrait être soit PLEYBER-CHRIST, soit une autre gare sur la section MORLAI X - GUINGAMP). Il est probable que la société minière s'orientera, en définitive, vers une solution de ce genre avec ses moyens propres, à moins qu'elle n'utilise un système de transport par pipe-line (produit en suspension dans l'eau), ainsi qu'elle l'a également envisagé. -

Les trafics liés à l'agriculture (directement ou indirectement) paraissent, quant à eux, devoir se modifier d'une façon assez sensible : les prévisions en ce domaine établissent notamment que les expéditions atteindront, en 1985, environ 50 % des arrivages (respectivement 80.000 et 170.000 tonnes) alors qu'elles sont, actuellement, inférieures à 25 %. Si cette évolution se traduit, en fait, par un accroissement en volume assez mince, le meilleur équilibre expéditions/arrivages qui en résultera sur l'ensemble du réseau permettra une utilisation plus rationnelle des moyens de transport.

La répartition des trafics actuels par nature des produits transportés est la suivante :

à l'arrivage : Amendements et engrais, céréales, conserves, matériaux de construction, combustibles, carburants, chaux, aliments pour le bétail, pâte à papier...

.../

à l'expédition : Denrées périssables, animaux vivants, pommes de terre de semence et de consommation, kaolin, briques réfractaires, matériaux d'empierrement...

Les matières périssables ou autres produits nécessitant un transport rapide et un minimum de manipulations représentent approximativement les 2/3 de l'ensemble des expéditions et 1/4 des arrivages. Une grande part de ces transports est déjà effectuée par la route et il apparaît, de plus en plus, une tendance généralisée à utiliser la voie routière, soit en raison de l'origine ou de la destination des produits (Beauce, Normandie, Nord de la France, donc transports de moyenne distance), soit en raison de leur nature (matières périssables).

Nonobstant la solution qui sera adoptée en matière d'organisation des transports dans la région, il est logique de penser que les transports par route prendront un essor important au cours des prochaines années, au détriment des transports par fer.

En ce qui concerne les trafics de voyageurs, on sait que ceux-ci sont liés, non seulement à l'évolution démographique, mais aussi à l'accroissement général du revenu disponible par habitant. Bien que le taux de croissance de la population soit en l'occurrence assez mince, une augmentation sensible des trafics voyageurs n'est pas impossible dans les années à venir, notamment en raison des efforts entrepris par les départements bretons en matière de tourisme (spécialement le Morbihan), et également en raison du besoin naturel d'évolution de la région dont les effets ne sauraient tarder à se manifester.

III - 2 - CHOIX DE LA SOLUTION -

Sans négliger pour autant les aspects politiques et sociaux du problème, la solution propre à assainir définitivement la situation des transports de la Bretagne intérieure doit être définie à partir de considérations économiques. Il reste, cependant, que cette solution, dûment explicitée et efficacement soutenue par des arguments juridiques, doit être à même de recueillir l'assentiment, pour le moins tacite, de la population locale, faute de quoi son application serait compromise au départ.

.../

L'alternative proposée ci-après essaie de concilier, autant que faire se peut, les intérêts de la collectivité et les exigences de l'utilisateur. Le choix définitif de l'une des solutions envisagées pourra dépendre, au moment voulu, de la situation psychologique et des considérations de tous ordres dont il ne peut être question ici, mais qui n'en demeurent pas moins essentielles, ainsi que cela a été exposé dans la deuxième partie du rapport.

III - 2a - Solution intermédiaire : Mise à voie normale de GUINGAMP - CARHAIX - Fermeture des autres lignes
(service voyageurs assuré par route sur l'ensemble du réseau ; service marchandises assuré par fer sur la relation GUINGAMP - CARHAIX, par route sur le reste du réseau).

Ainsi que cela avait été souligné dans le rapport PENE, le principal intérêt de cette solution est de relier directement le centre géographique et historique de la Bretagne intérieure au réseau ferré national, ce qui peut être du meilleur effet psychologique. Le complexe d'isolement dont souffre la population centrale et qui constitue, précisément, un des obstacles majeurs à la mise en application d'une solution plus radicale, se trouve ainsi tout naturellement effacé.

De plus, les inconvénients du transbordement à GUINGAMP (actuellement 80% du tonnage transbordé) disparaissent, ce qui est une amélioration technique incontestable.

Autre fait intéressant, l'exploitation sur voie normale de GUINGAMP - CARHAIX a pour conséquence quasi-certaine la diminution progressive du trafic des lignes à voie métrique du reste du réseau, entraînant leur extinction naturelle à plus ou moins longue échéance. Un certain nombre de lignes routières de remplacement convergeant vers CARHAIX, la section GUINGAMP - CARHAIX conserve son importance relative (les $\frac{2}{3}$ du trafic actuel transitent normalement par cette section).

Ceci étant, la ville de CARHAIX voit sa position économique préservée sinon affermie. Pour donner plus d'assise à cette position, il serait souhaitable que le centre régulateur du réseau routier, le dépôt des véhicules (autocars notamment) et, éventuellement, une partie des ateliers de réparations et d'entretien, y soient installés, ce qui donnerait à la cité un regain d'activité et offrirait, peut être, des possibilités d'utilisation de quelques cheminots précédemment affectés aux ateliers du chemin de fer et demeurant à CARHAIX.

.../

Sur le plan économique, cette solution -bien que techniquement incomplète- permet cependant une diminution sensible de la charge collective grâce à la fermeture des lignes le plus fortement déficitaires. Il n'est pas inutile de rappeler que l'insuffisance des recettes par unité de trafic sur chacune de ces lignes a été la suivante en 1963 :

- 0,861 F. sur LOUDEAC - LA BROHINIÈRE,
- 0,560 F. sur CARHAIX - CHATEAULIN,
- 0,486 F. sur CARHAIX - MORLAIX,
- 0,463 F. sur CARHAIX - LOUDEAC,
- 0,418 F. sur CHATEAULIN - CAMARET,
- 0,337 F. sur CARHAIX - ROSPORDEN, alors que cette insuffisance n'a atteint que 0,117 F. sur CARHAIX - GUINGAMP.

Il importe enfin de rappeler que la mise à voie normale de GUINGAMP - CARHAIX a été officiellement envisagée dans le passé par le Ministre des Travaux Publics et des Transports. Quelles qu'aient été les circonstances dans lesquelles cette idée a été émise, il n'en reste pas moins qu'un espoir est né dans la population locale, espoir que les intéressés ne manquent pas d'entretenir et de rappeler en toutes occasions.

Pourtant il faut bien reconnaître objectivement que cette formule, apparemment séduisante, comporte un certain nombre d'inconvénients qui contrebalancent largement avantages qui viennent d'être développés. La conception bâtarde d'une telle formule est indiscutablement une gêne à l'implantation d'une organisation routière équilibrée ; il est sans aucun doute plus facile, plus rationnel plus économique, de réaliser un système technique d'ensemble que de compléter, tant bien que mal, une organisation existante dont on peut craindre qu'elle sera imparfaite. Financièrement la mise à voie normale de GUINGAMP - CARHAIX représente une charge qu'on pourrait éviter, et dont il est juste de penser qu'elle va à l'encontre de toute logique à un moment où les investissements de la S.N.C.F. sont insuffisants et où il est demandé à cette société Nationale de fermer ses lignes secondaires.

Enfin, il ne faut surtout pas mésestimer la réaction des populations non directement desservies par la ligne à voie normale qui risqueraient de se croire, dans l'hypothèse envisagée, injustement défavorisées.

.../

Analyse économique (conditions de prix du 1.1.1965)

A - Dépenses d'investissement en installations fixes
(investissements sur route exclus)

Mise à voie normale de GUINGAMP - CARHAIX	9,8 M.F.
Aménagement de la gare de CARHAIX	1,9
Travaux nécessaires à ROSPORDEN pour exploitation routière (1)	<u>0,25</u>
<u>Total des investissements</u>	11,95

à déduire :

Rentrées de matériels (rails, appareils de voies, traverses, menus matériels, grues, etc... en provenance de toutes les lignes) 6,5

à ajouter :

Travaux de suppression des lignes	3,5	3
<u>Dépenses fixes nettes :</u>		<u>8,95</u> (*)

(arrondis à 9 M.F.) (*)

(*) Charge financière annuelle correspondante :variante α (taux de 10% sur 20 ans) = 1,05 M.F.variante β (taux de 10% sur 50 ans) = 0,91 M.F.B - Dépenses d'exploitation

	<u>Hypothèses de trafic</u>			
	niveau 1963	+ 50% (mar- chandises)		
Exploitation marchandises sur GUINGAMP-CARHAIX en voie normale	1,2	1,5		
Desserte routière voyageurs sur tout le réseau (2)	1,5	1,5		
Desserte routière marchandises sur l'ensemble du réseau, sauf GUINGAMP-CARHAIX (2)	2,6	3,75		
Total	<u>5,3</u>	<u>6,75</u>		
<u>à ajouter :</u> charge financière d'investissement : variante α	1,05	1,05		
variante β	0,91	0,91		
<u>Dépenses totales annuelles</u>	6,35	6,21	7,80	7,66

.../

(A titre indicatif : Dépenses d'exploitation sur voie métrique dans les conditions économiques du 1.1.1965, trafic supposé au niveau de 1963 : 13 M. de F.)

C - Economie réalisable annuellement sur les dépenses d'exploitation : (trafic supposé au niveau de 1963)

variante α = 13 M.F. - 6,35 M.F. = 6,65 M.F.

variante β = 13 M.F. - 6,2 M.F. = 6,8 M.F.

(ce qui représente respectivement, au taux d'intérêt de 10 %, un capital de 66 ou de 68 M.F.)

Nota- Si les tarifs restent inchangés, les recettes propres au réseau seront évidemment -pour un même volume de trafic- sensiblement les mêmes que sur la voie métrique, à quelques écarts près tenant aux modifications d'acheminement. Ces recettes ne couvriront pas entièrement les dépenses d'exploitation. Le déficit annuel à prévoir dans l'hypothèse de calcul retenue dans la présente étude (trafic au niveau de 1963) est de l'ordre de : 0,5 M. de F. pour la desserte voyageurs,

1,8 M. à 2 M. pour la desserte marchandises.

(A ce déficit, doit s'ajouter la charge financière d'investissement en installations fixes, soit environ 1. M. de F., compte tenu des rentrées de vieux matériels).

D - Evasions de trafic :

Une partie du trafic qui est acheminé actuellement par le réseau breton (puis par la S.N.C.F.) sera transportée par la route de bout en bout si ce réseau est supprimé. Si cette partie reste peu importante au début, puisque le système tarifaire demeure inchangé (du moins dans un premier temps), un glissement sera néanmoins sensible et devrait d'ailleurs s'accélérer. Ce glissement correspondra à des trafics peu adaptés au transport par chemin de fer -les tonnages des envois étant relativement faibles- et ne provoquera donc pas une détérioration des bilans.

- .../
- (1) Les gares choisies comme gares-centres peuvent absorber le trafic nouveau sans travaux notables sauf à ROSPORDEN. Dans cette gare, il est nécessaire de créer une grande cour de débouché à la place occupée actuellement par les voies et bâtiments du Réseau Breton. La dépense à envisager est de l'ordre de 250.000 F.
- (2) Le détail des calculs est donné en fin de rapport (Annexes II, III).

III - 2b - Solution complète : Fermeture de tout le réseau ferré et desserte routière de remplacement.

Cette solution a l'avantage d'être rationnelle, équitable, définitive. Elle permet de réaliser les économies les plus substantielles pour la collectivité et d'offrir à la population bretonne intéressée une organisation routière qui ne peut qu'être satisfaisante. De plus, toute idée d'injustice vis-à-vis de l'une ou de l'autre partie de la région est exclue, l'ensemble des usagers du réseau breton se trouvant dès lors sur un pied d'égalité.

Malheureusement, sa mise en oeuvre risque -contre le bon sens- de se heurter à une opposition farouche de la population de CARHAIX notamment, ainsi que de l'ensemble des partisans du chemin de fer. Elle ne saurait donc, pour cette raison, être entreprise qu'avec beaucoup de circonspection.

Analyse économique (conditions de prix du 1.1.1965)

		<u>en millions de F.</u>
A - <u>Travaux de suppression des lignes</u> :	4	
Aménagement de la gare de ROSPORDEN (1)		0,25
Total des dépenses fixes		<u>4,25</u>

à déduire :

Rentrées de matériels en provenance des lignes fermées (rails, appareils de voies, traverses, menus matériels)		7,2
Gain net		<u>2,95</u> (arrondi à 3 M.F.)

Rente annuelle correspondante (a)
au taux de 10 % = 0,3 M.F.

B - Dépenses d'exploitation (2)

	<u>Hypothèses de trafic</u>	
	niveau 1963	+50% (marchandises)
Desserte voyageurs	1,5	1,5
Desserte marchandises	3,8	5,5
Total (b)	<u>5,3</u>	<u>7,0</u>

Dépenses annuelles nettes (b-a)

Hypothèse trafic 1963 = 5 M.F.

Hypothèse trafic marchandises + 50% = 6,7 M.F.

C - Economie réalisable annuellement sur les dépenses d'exploitation (trafic supposé au niveau de 1963)

13 M.F. - 5 M.F. = 8 M.F.

(ce qui représente, au taux d'intérêt de 10 %, un capital de 80 M.F.)

Nota - Si les tarifs restent inchangés, les recettes ne couvriront pas entièrement les dépenses d'exploitation. Le déficit annuel à prévoir (pour un trafic

(1) création d'une cour de débord.

(2) Voir détail des calculs annexes II et III.

du niveau de celui de 1963 est de l'ordre 0.5 M.de F. pour la desserte voyageurs, 1.8 à 2 M.de F. pour la desserte marchandises (ce déficit étant théoriquement minoré de 0,3 M.de F. correspondant à la rente annuelle résultant des rentrées de matériel).

D - Evasion de trafic :

Remarque du même ordre que dans la précédente solution.
COMPARAISON ECONOMIQUE DES DEUX SOLUTIONS

Solution a : - Mise à voie normale de GUNGAMP - CARHAIX,
- Fermeture du reste du réseau et desserte routière de remplacement.

Solution b : - Fermeture totale du réseau et desserte routière complète.

Hypothèse de calcul : - La solution a pourrait être appliquée en une seule étape (Année N)
- La solution b est supposée appliquée à l'année N, N + 1, N + 2 (délai pouvant être imposé par des difficultés techniques ou d'ordre social).

Solution	Année de mise en exploitation	Dépenses d'investissement + Dépenses d'exploitation cumulées sur 20 ans et actualisées à l'année N (i = 10 %)		Observations
		Trafic niveau 1963	Trafic + 50 %	
		En millions de francs -		
a	N	59 (67)	72 (83)	Les chiffres entre parenthèses sont ceux qui résultent de calculs basés sur un nombre d'années beaucoup plus grand (en fait il s'agit de la limite de la progression quand le nombre d'années tend vers l'infini).
	N	47 (55)	63 (74)	
b	N + 1	54 (63)	69 (80)	
	N + 2	62 (70)	74 (86)	

Conclusion : La solution b est plus économique que la solution a à la condition que cette solution b soit réalisée dans l'année N, ou au plus tard dans l'année N + 1. A partir de l'année N + 2, il y a renversement de l'option. Cette constatation est valable même dans le cas (fort improbable) d'un accroissement du trafic de 50 %.

Nota : Le trafic du kaolin provenant du gisement de BERRIEN-SCRIGNAC, qui devrait en tout état de cause échapper au réseau breton si celui-ci restait à voie métrique, n'a pas été pris en compte pour cette raison dans les calculs économiques qui précèdent (solutions a et b).

III - 3 - IMPLICATIONS DE LA SOLUTION CHOISIE -

Quelle que soit la solution finalement retenue celle-ci n'aura de chance de gagner l'adhésion populaire, qu'autant qu'elle donnera aux usagers des garanties au moins équivalentes à celles dont ils bénéficient actuellement grâce à l'exploitation du réseau à voie métrique, et que les obstacles d'ordre social auront été réglés au mieux des intérêts en cause. C'est ainsi que trois aspects du problème doivent retenir particulièrement l'attention :

- a) la forme juridique de l'exploitation et les obligations de service public,
- b) la situation du personnel du réseau breton,
- c) l'amélioration éventuelle des infrastructures routières.

III - 3a - Forme juridique de l'exploitation

A - Trafic voyageurs

Deux formules sont à considérer :

1ère formule : Création de services routiers de remplacement indépendants de la S.N.C.F.

2ème formule : Services affrétés.

Dans le premier cas, il s'agirait d'une création de services nouveaux selon la procédure habituelle, celle de l'article 4 - 2°) du décret de coordination du 14 novembre 1949 modifié (1).

Les itinéraires pourraient s'écarter de ceux des voies ferrées actuelles, et des prolongements de lignes seraient susceptibles d'être envisagés. Cependant, il y aurait lieu de tenir compte des intérêts des autres transporteurs de voyageurs de la région.

De toute façon, la mise en application d'une telle solution soulèverait de sérieuses difficultés avec la population intéressée qui ne trouverait pas dans cette formule toutes les garanties qu'elle est en droit d'espérer. Les transporteurs pourraient abandonner le réseau s'ils jugeaient insuffisante la

.../

(1) Cette procédure comporte la consultation du Comité technique départemental et une décision du Ministre, après avis du Conseil Supérieur des Transports. Toutefois le Préfet peut prendre une décision à caractère provisoire sans qu'il y ait lieu à consultation du Conseil Supérieur des Transports, lorsqu'aucune opposition ne s'est manifestée au Comité Technique départemental.

rentabilité de leur exploitation (dont ils auraient évidemment la responsabilité financière). L'Etat ne pourrait en aucun cas les subventionner directement; il serait théoriquement possible de demander une subvention aux collectivités locales (départements ou communes) mais il est à prévoir que celles-ci seraient peu disposées à supporter le déficit éventuel de ces lignes.

Pour assurer la rentabilité de l'exploitation, les mesures suivantes seraient par conséquent susceptibles d'être appliquées :

- aménager les services en modifiant les itinéraires ou en les prolongeant jusqu'à des villes plus importantes que les têtes de ligne du réseau breton,
- diminuer les fréquences,
- diminuer l'importance des réductions de tarif actuellement pratiquées à l'égard de certaines catégories d'usagers, supprimer éventuellement ces réductions, ou même envisager des augmentations de tarifs.

Les mesures de la première catégorie pourraient porter préjudice aux intérêts des autres transporteurs et seraient à négocier avec eux dans le cadre d'un remaniement des plans de transport départementaux. Celles des deux autres catégories provoqueraient inévitablement des protestations des usagers qui verraient la qualité du service baisser et son prix augmenter.

Dans le second cas, le service routier affrété est intégré à l'exploitation de la S.N.C.F. suivant les dispositions de l'article 8 du Cahier des Charges de cette Société Nationale. Celle-ci assume la responsabilité financière de son fonctionnement. Elle perçoit des tarifs homologués selon la procédure normale, qui peuvent être dans un premier temps les anciens tarifs du fer. Il est donc possible, dans cette solution, de maintenir les tarifs réduits. Nous avons vu, dans les bilans économiques précédents, que le maintien des tarifs actuels se traduisait par un déficit d'exploitation, sans doute beaucoup plus faible que celui du réseau à voie métrique, mais atteignant tout de même 0,5 M. de F. pour le seul service voyageurs. Ce déficit peut être réduit par une meilleure organisation des lignes et des dessertes; il peut s'avérer nécessaire, cependant, d'envisager le plus rapidement possible des majorations de tarifs permettant d'assurer l'équilibre financier.

L'exploitation est confiée à une entreprise que choisit la S.N.C.F. conformément aux prescriptions de l'article 15 du décret de coordination sus-visé (1)

(1) La S.N.C.F. doit soumettre à l'approbation du Préfet qui statue après avis du Comité technique départemental, le choix de l'entreprise routière chargée d'exécuter le service ainsi que les horaires et les tarifs envisagés.

La rémunération de l'entreprise, qui n'a aucun rapport avec les recettes du service, est fixée par un contrat conclu entre la S.N.C.F. et cette entreprise (en principe au véhicule-kilomètre).

En vertu de l'article 8 du Cahier des Charges de la S.N.C.F., des modifications d'itinéraires et des prolongements de lignes pourraient intervenir mais, là encore, faudrait-il compter avec les difficultés dues à l'existence de transporteurs routiers de voyageurs assurant des services sur les relations en cause. Dans un premier temps au moins, les lignes de remplacement devraient donc se limiter strictement aux parcours actuels du réseau ferré.

B - Trafic marchandises

Ba - Détail - Petits colis

1°) Régime accéléré

Le trafic de détail en régime accéléré est, d'ores et déjà, assuré dans le cadre de la nouvelle organisation connue sous le nom de "desserte en surface".

Le principe de ces transports est le suivant :
Un certain nombre de centres de concentration ferroviaire sont répartis sur l'ensemble du territoire, autour desquels les expéditions de détail sont faites par des services routiers. Ces services sont assurés par des entreprises ayant conclu un contrat avec la S.N.C.F., le principe du service public étant maintenu. La tarification comprend :

- un tarif de détail, applicable au parcours par fer entre les gares de concentration ; ce tarif est pratiquement celui qui était déjà en vigueur, moyennant quelques retouches de forme,
- un tarif de zone, applicable aux parcours routiers terminaux, la taxe perçue devant couvrir le prix de revient des circuits routiers de ramassage et de distribution. Le prix de transport total théorique entre une localité d'une zone A et une localité d'une zone B comprend donc trois taxes :
- une taxe ferroviaire, correspondant au transport entre les gares de concentration
- deux taxes routières pour les parcours terminaux.

Il est évident que cette tarification peut entraîner parfois d'importantes majorations de tarif ; c'est le cas, par exemple, des

.../

transports entre deux localités voisines mais situées dans des zones différentes. Pour atténuer les difficultés que ces majorations ne manqueraient pas de faire apparaître, un système de plafonnement temporaire des tarifs est appliqué.

Dans le cas particulier du réseau breton, les zones intéressées sont desservies à partir des centres de concentration ferroviaires de MORLAIX, LORIENT, Saint-BRIEUC (ainsi que du sous-centre technique de GUINGAMP), qui fonctionnent tous, totalement, depuis le 31 mai dernier. Le centre de QUIMPER est également en service, mais partiellement.

Il y a lieu de souligner que la desserte en surface dans la Bretagne intérieure touche un faible trafic (les transports de détail et de petits colis sur le réseau à voie métrique n'excédait pas, en effet, 5 000 tonnes par an). En tout état de cause, le problème de ces transports -de conception et de réalisation récentes- échappe maintenant à notre étude, laquelle ne porte que sur les "charges complètes" de marchandises, ainsi que cela est précisé annexe III. D'ailleurs il ne semble pas, a priori, qu'il y ait la possibilité de confondre dans une même organisation ces deux sortes de transport : la desserte en surface concerne un régime accéléré, donc desserte systématique selon des circuits déterminés, tandis que le transport des charges complètes est pratiquement une desserte "à la demande" en fonction des besoins.

2°) Régime express

Ce régime comporte l'acheminement des expéditions dans les fourgons des trains de voyageurs. La desserte en surface ne le touche pas, mais la fermeture du réseau ferré à voie métrique de la Bretagne, même assortie de la mise à voie normale de la ligne GUINGAMP - CARHAIX qui serait fermée au trafic voyageurs, ferait disparaître ce trafic : il est extrêmement faible : 124 tonnes en tout en 1963. Le poids moyen des colis transportés sous ce régime est de 100 kg. Sans doute est-il possible d'envisager leur acheminement par les autocars des services voyageurs qui pourraient avoir, à cet effet, une soue spécialement aménagée.

Bb - Wagons complets

Comme pour le trafic voyageurs, le choix de la solution porte sur deux formules -d'ailleurs très voisines- fondées l'une et l'autre sur l'article 8 du Cahier des Charges de la S.N.C.F. Il s'agit d'une part, des gares-centres, d'autre part, de la mise sur route du réseau dans le cadre de la concession S.N.C.F.

.../

Première formule : les gares-centres :

Le principe des gares-centres est le suivant : autour d'une gare S.N.C.F. d'une certaine importance, les voies ferrées à faible trafic sont fermées. Le transport des marchandises est alors assuré autour de la gare par des services routiers. Sous cet aspect, le principe de cette exploitation est comparable à celui de la desserte en surface propre au trafic de détail.

Les circuits routiers sont assurés pour le compte et sous la responsabilité commerciale et financière de la S.N.C.F.

En principe, les lignes ne s'écartent de la zone desservie par les voies ferrées supprimées que dans la mesure où cela est justifié par le changement de technique. Le système n'a pas pour conséquence d'étendre sensiblement le service public. La S.N.C.F. est seule responsable des transports routiers en cause à l'égard de la clientèle. Elle encaisse les recettes.

Les transporteurs routiers désignés pour assurer ces dessertes passent un contrat avec la S.N.C.F. qui leur verse une rémunération déterminée normalement, par unité de trafic.

Selon l'article 29 du décret du 14 Novembre 1949 la S.N.C.F. ne peut effectuer elle-même de service de remplacement que si elle n'a pu conclure avec les transporteurs routiers des accords satisfaisants pour les finances publiques et pour l'exécution du service public.

Les conditions d'exécution des transports sont fixées par l'article 67 des conditions générales d'application des tarifs de la S.N.C.F. Les envois au départ des localités ou destinés à ces localités, sont d'office pris ou livrés au domicile de l'expéditeur ou du destinataire. Les délais de transport sont calculés dans les conditions générales fixées pour le réseau ferré de la S.N.C.F. augmentés de 24 heures pour chaque opération de prise ou de remise à domicile.

Les tarifs sont ceux du fer. Ils sont donc calculés d'après les barèmes du tarif de la S.N.C.F. et d'après les distances pondérées depuis la réforme de 1962. A ces tarifs, s'ajoute toutefois une surtaxe de desserte à domicile : cette surtaxe ne s'applique pas aux anciens embranchés des voies ferrées supprimées pendant un délai de cinq ans à compter du déclassement.

.../

Deuxième formule : La mise sur route du réseau dans le cadre de la concession.

Cette solution ne diffère pas fondamentalement de la précédente. Elle donne toutefois à la S.N.C.F. plus de liberté pour choisir les entreprises chargées d'assurer la desserte routière.

La mise sur route n'exclurait pas certaines modifications d'itinéraires. Elle ne pourrait qu'améliorer le service dont bénéficient actuellement les usagers qui utilisent le réseau à voie métrique. En particulier, l'enlèvement et la livraison à domicile seraient étendus dans une zone de quelques kilomètres de part et d'autre des circuits routiers substitués aux voies ferrées (par exemple, les usagers ayant un trafic d'une certaine importance, qui se trouvent à une dizaine de kilomètres de ces circuits, pourraient bénéficier ainsi du service à domicile, ce qui n'est pas le cas actuellement).

Dans le cas d'une fermeture totale du réseau breton, les transports pourraient être exécutés par exemple à partir des gares de GUINGAMP, PLEYBER-CHRIST, CHATEAULIN, ROSPORDEN, PONTIVY, LOUDEAC, BROONS, ST-MEEN. Le système est très souple : le transbordement des marchandises de wagons à camions, ou réciproquement n'exige pas d'installation particulière. Il peut se faire dans n'importe quelle gare sur voie de débord.

Les tarifs resteraient ceux du fer, calculés selon les barèmes et les distances pondérées actuels : il s'y ajouterait une surtaxe d'enlèvement et de livraison à domicile, mais elle correspondrait à un service supplémentaire rendu à l'usager.

L'exonération de cette surtaxe pourrait être décidée pour les anciens embranchés, pendant un temps restant à déterminer. Etant donné le petit nombre des embranchements utilisés (6 seulement en 1963), cela ne paraît pas soulever de difficultés.

Nota : Ainsi que le font apparaître les bilans économiques précédents, le maintien des tarifs actuels ne permettrait pas d'atteindre l'équilibre financier, quelle que soit d'ailleurs la formule de transport retenue. Le déficit d'exploitation à prévoir (très inférieur au déficit actuel du réseau à voie métrique) est de l'ordre de 1,8 à 2 M.F. pour un trafic supposé au niveau de celui de 1963. Sans majoration générale des tarifs, ce déficit peut sans doute être réduit en partie grâce à une meilleure organisation des dessertes, une certaine différenciation des tarifs, un trafic mieux équilibré. Il paraîtrait opportun, cependant, d'envisager le plus rapidement possible une tarification permettant de couvrir entièrement les prix de revient des circuits routiers, telle qu'elle a été prévue dans la réforme de la desserte en surface.

.../

III - 3b - Situation du personnel du réseau breton

La reconversion du personnel du réseau breton n'est pas un simple problème accessoire. Elle revêt au contraire, une importance telle qu'elle conditionne véritablement la décision de fermeture, même partielle du réseau. Comme tous les problèmes sociaux, celui-ci risque -en cas de solution hâtive ou incomplète- d'engendrer des remous dans la population locale qui ajouteraient encore au malaise latent entretenu par les partisans convaincus du chemin de fer.

Ce problème existera en toute hypothèse, quel que soit le type d'organisation qui sera adopté pour se substituer au réseau breton. Que ce réseau soit complètement fermé, ou que subsiste seule la ligne GUNINGAMP-CARHAIX à voie normale, les ateliers de CARHAIX, notamment, devront disparaître et, avec eux, la quasi-totalité des emplois d'exploitation en attachement dans cette ville.

L'effectif du réseau est le suivant :

Service de l'exploitation :

- Direction, service principal, inspection	14	}	188
- Services des gares	131		
- Services des trains	43		

Service du matériel et de la traction :

- Dépôts	86	}	186
- Ateliers	100		

Service de la voie : 159

Magasins : 6

Total 539

Il se répartit comme suit :

âge	Roulants	Sédentaires	Total
50 ans et plus	8	102	110
40 à 49 ans	37	122	159
30 à 39 ans	26	145	171
moins de 30 ans	8	91	99

.../

Le régime sous lequel est administré le personnel de ce réseau secondaire d'intérêt général est pour le moins étrange. Si ce personnel est affilié à la même caisse de retraite et à la même caisse de prévoyance que les agents de la S.N.C.F., si d'autre part ses conditions de rémunération sont identiques-à quelques détails près- la réglementation du travail qui lui est applicable est par contre celle des voies ferrées d'intérêt local.

Les règles particulières actuellement en vigueur et dénommées "règles statutaires applicables aux agents du réseau breton" étant muettes en matière de licenciement pour suppression d'emploi ou transformation d'exploitation, il faut bien se référer à celles qui font l'objet de l'article 26 de la convention collective nationale du personnel des entreprises de voies ferrées d'intérêt local. En effet, les réseaux de chemins de fer secondaires d'intérêt général, y compris le personnel affecté aux lignes S.N.C.F. affermées aux exploitants de ces réseaux, sont compris dans le champ d'application de cette convention collective, (cf. article 1 de ladite convention).

Le reclassement, dans les cadres permanents de la S.N.C.F., des agents des chemins de fer secondaires d'intérêt général et d'intérêt local qui viendraient à perdre leur emploi par suite de la suppression ou de l'aménagement de lignes ou de services est prévu par le décret n° 49-913 du 11 juillet 1949 (modifié par le décret n° 62-1574 du 21 décembre 1962). Même si la S.N.C.F. était en mesure d'absorber la totalité des agents du réseau breton, il est à peu près sûr que ces derniers devraient pour la grande majorité, accepter une résidence d'emploi située hors de la région intéressée. Il est clair que cette éventualité pose un problème social de la plus grande importance.

Si l'on considère la seule ville de CARHAIX, véritablement au coeur du problème, il faut bien constater qu'une grande partie de la population active de cette localité de plusieurs milliers d'habitants est constituée par le personnel du réseau breton lui-même. (Voir § III - 1b). De plus, d'après des renseignements fournis par la Direction de la Société Générale de chemins de fer et de transports automobiles, sur les 1 300 logements que comprend l'agglomération, 185 appartiennent à des agents du réseau retraités et 164 à des agents en activité (soit en toute propriété, soit selon une formule d'accession à la propriété dans le cadre des lois en vigueur). Ainsi donc, il apparaît que plus de 50 % des employés du chemin de fer en résidence à CARHAIX ont "hypothéqué leur avenir" en s'installant d'une manière quasi-définitive sur le lieu de leur travail. La fermeture du réseau et le départ

.../

de ces cheminots risquent, non seulement de perturber la vie des familles directement concernées, mais aussi d'engendrer le démantèlement de l'économie de la ville de CARHAIX elle-même si aucune mesure n'est envisagée en contre-partie. Il importe donc, avant tout, de rechercher les moyens de reclassement sur place, le but à atteindre étant de troubler le moins possible l'équilibre économique régional.

Il est possible, semble-t-il, de prévoir dans l'organisation routière de remplacement quelques emplois à offrir en priorité au personnel du réseau breton. L'installation d'un dépôt routier à CARHAIX faciliterait, en partie, la solution du problème; malheureusement, le nombre de postes à pourvoir serait de toute façon, peu important. Sans doute, les entreprises industrielles et commerciales existantes, les transporteurs privés, etc. peuvent-ils, également, permettre le placement de quelques agents. Il reste que l'implantation dans la région d'une ou de plusieurs entreprises nouvelles -plus précisément à CARHAIX- serait de loin la meilleure solution. Pour cela, une publicité adéquate et l'intervention des Pouvoirs Publics semblent nécessaires. Il n'est pas sans intérêt de signaler, à ce propos, l'établissement prochain dans la région de deux usines de traitement de kaolin, susceptibles d'utiliser une centaine de personnes.

Qu'ils soient ou non reclassés dans un autre réseau de transport ou une autre entreprise, les agents du réseau breton licenciés devraient percevoir, de toute façon, une indemnité de licenciement conformément aux dispositions de l'article 26 précité, et de l'interprétation qui en a été donnée le 7 juin 1950 par la Commission Mixte Nationale permanente. Cette indemnité est fonction de l'ancienneté acquise et du salaire de l'intéressé, avec un maximum à déterminer. Ceux qui auraient atteint le seuil de 15 ans de services valables dans le règlement des retraites S.N.C.F. bénéficieraient, d'autre part, d'une pension proportionnelle ou normale (selon la durée de services et selon la catégorie de personnel à laquelle ils appartiennent), à jouissance différée (si l'âge normal de la retraite n'est pas atteint au moment du licenciement), à jouissance immédiate (si cet âge normal est atteint).

Enfin, une indemnité d'attente de pension pourrait être instituée, à l'instar de la formule retenue pour les

.../

licenciements de personnel de la Régie des chemins de fer de la Corse, en faveur des agents dont l'âge, à la date de leur licenciement, se situerait à moins de 5 ans de l'âge normal de la retraite.

Cette indemnité d'attente viendrait s'ajouter à l'indemnité normale de licenciement.

Il ne saurait trop être souligné, une fois encore, que la situation du personnel du réseau breton est un problème crucial qu'il importe d'étudier et de résoudre avant toute décision de fermeture du réseau. Ce problème a été seulement abordé ici; il mérite, à lui seul, une étude approfondie qui pourrait être entreprise sans tarder par les services directement intéressés.

III - 3c - Amélioration des infrastructures routières.

De l'avenir qui sera donné au réseau ferré breton, dépendent essentiellement l'ampleur et la nature des améliorations qui pourront être apportées à l'infrastructure routière. Il serait inadmissible, en effet, de songer à investir des sommes importantes pour la modernisation des routes de la Bretagne intérieure alors que, parallèlement l'exploitation d'un chemin de fer périmé coûte à la collectivité une charge de plus en plus lourde chaque année. L'importance du trafic présent et futur ne justifie certes pas, à la fois, un équipement routier de grand style et un équipement ferroviaire.

Ainsi que cela a été exposé dans la première partie du rapport, le réseau routier breton n'a pas des caractéristiques excellentes. De nombreuses routes sont bombées, leur état est peu satisfaisant, leur tracé mal adapté au trafic moderne. Ces routes ne sont pas pour autant plus mauvaises que beaucoup d'autres de même importance situées dans certaines autres régions de France. Il n'en reste pas moins que leur amélioration est souhaitable, en tout état de cause. Cependant, la rigueur financière du Vème Plan ne permettra sans doute aucun investissement important dans la Bretagne centrale, l'essentiel des crédits devant être réservé aux grands itinéraires.

.../

Indépendamment des opérations qui avaient été prévues par le IVème Plan, des travaux d'élargissement et de reprofilage ont été entrepris récemment sur l'axe central RENNES - CARHAIX - CHATEAULIN (cf. I 2d). Il semble que ce soit là la totalité de ce qui peut être fait, si le réseau ferré reste ce qu'il est. En revanche, dans l'hypothèse de la suppression totale des transports ferroviaires et du transfert du trafic sur la route, il paraîtrait opportun de faire coïncider un certain effort d'amélioration du réseau routier avec l'augmentation du trafic provenant de ce transfert.

Bien que sur le plan des principes, il n'y ait pas lieu d'établir une liaison directe entre les économies résultant de la fermeture du réseau (8 millions de francs par an, représentant approximativement un capital de 80 M. de F.) et les dépenses routières, l'affectation d'une partie de ces économies à des travaux de modernisation du réseau routier serait de nature à favoriser considérablement, auprès des intéressés, la solution du problème. Les représentants du Ministère des Finances ont exprimé cependant les réserves les plus formelles sur cette proposition.

Les améliorations à envisager devraient concerner les transversales ROSPORDEN- CARHAIX et ROSTRENEN - St-BRIEUC lesquelles, avec l'axe dorsal RENNES - CHATEAULIN déjà cité, constituent la véritable ossature du réseau. Les sommes engagées pourraient être respectivement de 15 M. de F. et de 10 M. de F., ces chiffres n'ayant, bien entendu, que valeur indicative et constituant un minimum raisonnable au-dessous duquel il paraît difficile de descendre.

Q U A T R I E M E P A R T I E

=====

R E S U M E du P R O B L E M E et C O N C L U S I O N S

La première partie de l'étude a mis en évidence l'exploitation déficitaire du réseau ferré breton (insuffisance annuelle des recettes de l'ordre de 9 M. de F., dépenses quatre fois supérieures aux recettes), un trafic marchandises faible et fortement déséquilibré (arrivages près de cinq fois supérieurs aux expéditions), une structure périmée hors de place dans la vie moderne. Nous avons vu également que ce moyen de transport médiocre et onéreux dessert la partie de la Bretagne économiquement la plus déshéritée, en coexistence avec une infrastructure routière aux caractéristiques souvent defectueuses. La population -attribuant le sous-développement de la région à l'insuffisance des transports- se croit injustement délaissée et aspire à une légitime expansion économique.

C'est en présence de ces données qu'un effort particulier d'entraînement a été matérialisé récemment par des travaux de reprofilage et d'élargissement de l'axe routier dorsal RENNE - CARHAIX - CHATEAULIN. Si ces aménagements constituent indiscutablement une amélioration de la desserte régionale, ils modifieront bien peu cependant l'économie générale des transports de la Bretagne intérieure (notamment celle du réseau à voie métrique dont la situation est tout à fait aberrante).

Après avoir analysé les diverses propositions formulées dans le passé pour remédier à cette situation et constaté qu'aucune mesure d'assainissement n'avait pu être décidée en raison de certains obstacles, après avoir étudié ces obstacles et évalué les conséquences économiques du statu-quo, le groupe de travail a conclu à la nécessité de mettre fin à cet état de choses dans les plus brefs délais.

Parmi les différentes solutions envisagées, deux seulement ont mérité un examen approfondi :

- l'une (dite solution complète) consisterait à fermer la totalité du réseau ferré à voie métrique, à transférer le trafic de voyageurs sur des services routiers de remplacement, et à assurer les trafics de marchandises par un système analogue à celui de la desserte en surface, à partir des gares-centres situées sur le réseau à voie normale :

.../

- l'autre (dite solution intermédiaire) ne diffère de la précédente que par la mise à voie normale de la ligne GUINGAMP - CARHAIX et l'utilisation de CARHAIX comme gare-centre.

Les calculs économiques ont montré que la première solution permettrait de réaliser une économie annuelle de l'ordre de 8 millions de francs par rapport à la situation actuelle tandis que la seconde permettrait une économie de quelque 6,7 millions de francs. La fermeture totale du réseau apparaît donc comme la solution la plus efficace.

Cependant, il est du plus grand intérêt de souligner que le choix de l'une des solutions envisagées dépend en réalité autant de la célérité avec laquelle la décision sera prise que de la comparaison économique des dites solutions à un instant donné. Ainsi que l'étude économique l'a montré, le simple maintien du statu-quo pendant deux années encore, dans l'attente de la mise en oeuvre de la solution "complète", aurait pour conséquence d'inverser l'intérêt des deux solutions dans la mesure où la seconde solution pourrait, quant à elle, être appliquée immédiatement. Or, l'opportunité et la rapidité de la décision restent liées en fait, aux conditions dans lesquelles les obstacles d'ordre psychologique et social pourront être abordés dans l'une ou l'autre formule.

Il a paru au groupe de travail que le meilleur gage de réussite était de maintenir intégralement pour les trafics transférés à la route, les mêmes obligations de service public et les mêmes tarifs qu'actuellement (au moins dans un premier temps). Il est essentiel que les conditions de transport ne soient pas dégradées ; bien au contraire, une amélioration de la desserte doit être recherchée chaque fois que cela est possible : l'extension du service à domicile est, sous cet aspect, un élément très positif.

Le transfert du trafic selon une formule laissant à la S.N.C.F. la responsabilité financière et commerciale de l'exploitation paraît de nature à satisfaire les utilisateurs beaucoup plus sûrement que des services indépendants dans lesquels ces utilisateurs ne trouveraient pas des garanties suffisantes de service public.

Sur le plan social, les obstacles majeurs sont les problèmes de reconversion du personnel du chemin de fer. Le reclassement, dans les cadres de la S.N.C.F., d'une partie de ce personnel peut sans doute être envisagé en application des

dispositions du décret n° 49-913 du 11 juillet 1949, modifié par le décret n° 62-1574 du 21 décembre 1962, mais cela conduirait probablement à déplacer hors de la région la majorité des agents intéressés, avec tout ce que cela peut comporter comme inconvénients, tant pour les familles directement concernées, que pour l'économie locale (plus précisément celle de la ville de CARHAIX dans laquelle se trouvent en résidence près de 300 agents). Un effort particulier des pouvoirs publics en vue de favoriser l'implantation d'industries dans le secteur de CARHAIX serait une solution de choix qui aplanirait beaucoup de difficultés (non seulement pour le reclassement du personnel, mais aussi du point de vue purement psychologique sur le reste de la population).

En ce qui concerne l'infrastructure routière, le groupe de travail estimerait opportun qu'un nouvel effort d'investissement sur les routes de la Bretagne intérieure coïncide avec la fermeture des lignes du chemin de fer. Compte tenu des efforts déjà consentis sur l'axe Rennes - Chateaulin, cette perspective d'investissements supplémentaires ne saurait être associée qu'à la solution de fermeture complète du réseau ferré. Une somme de 25 millions de francs environ pourrait être consacrée à l'amélioration de la voie transversale ROSPORDEN - CARHAIX - ROSTRENEN - ST-BRIEUC, qui constitue, avec l'axe déjà cité, la principale desserte routière de la région intéressée.

CALCUL DU COUT DE LA DESSERTE ROUTIERE"VOYAGEURS" SUR L'ENSEMBLE DU RESEAU

(Conditions économiques du 1er Janvier 1965)

Hypothèses de calcul.

1°/ Système d'exploitation identique à l'exploitation ferroviaire actuelle. La desserte envisagée repose essentiellement sur le principe selon lequel le voyageur doit avoir les mêmes facilités de communication que dans la situation présente. Chaque autorail est remplacé par un autocar, et le nombre de "courses" assurées est celui qui ressort des tableaux horaires du chemin de fer breton. (A titre indicatif, il est rappelé que la moyenne d'utilisation des autorails en 1963 a été de 17 voyageurs par véhicule).

2°/ matériel utilisé : cars de 45 places (prix de revient moyen au km, toutes charges comprises = 1,45 F. sur la base d'une utilisation annuelle de l'ordre de 50.000 km)

Parcours assuré.

- CARHAIX - GUINGAMP (53 Km)	7 AR par jour de semaine 6 AR le dimanche	parcours annuel : 264.780 km
- CARHAIX - LOUDEAC (72 km)	4 AR par jour de semaine 3 AR le dimanche	parcours annuel : 203.320 km
- CARHAIX - ROSTRENEN (22 km)	2 AR les mardis 1 AR les samedis	parcours annuel : 6.864 km

- CARHAIX - ROSPORDEN (50 Km) 5 AR par jour
de semaine
4 AR le dimanche
parcours annuel : 177.000 km
- CARHAIX - CHATEAULIN (57 km) 4 AR par jour
de semaine
3 AR le dimanche
parcours annuel : 160.170 km
- CARHAIX - MORLAIX (60 km) 3 AR tous les
jours
parcours annuel : 131.400 km
- CHATEAULIN - CAMARET (52 km) 4 AR les mardis,
jeudis, samedis
3 AR les lundis
parcours annuel : 81.120 km

parcours annuel total : 1.024.654 km
(arrondi à : 1.025.000 km)

Coût de la desserte.

$$1,45 \text{ F.} \times 1.025.000 = 1.486.250 \text{ F.}$$

soit = 1.486 M.F. (arrondi à 1
=====

CALCUL DES COÛTS DE LA DESSERTE ROUTIERE

"MARCHANDISES"

(Conditions économiques du 1er janvier 1965)

Hypothèses de calcul.

1°/ L'étude porte sur l'acheminement des "Charges complètes" du réseau breton par camions entre un certain nombre de gares-centres et le domicile des destinataires ou expéditeurs.

Les tonnages pris en considération sont ceux de l'année 1963 (expéditions + arrivages dans l'ensemble des gares). Le trafic actuel est supposé au même niveau.

2°/ Les dépenses sont déterminées selon la méthode habituellement employée dans les cas de fermeture de lignes ferroviaires :

- pour le transport : emploi de matériel de 10 tonnes sur les taux actuellement en vigueur (taux horaire + taux kilométrique). Les dépenses ne seraient pas sensiblement différentes en cas d'utilisation de matériels divers allant de 5 à 15 tonnes. (Taux pour un plateau-ridelle de 10 tonnes = 16,40 F/heure + 0,73 F/km)
- pour le transbordement : taux à la tonne sur la base réellement appliquée en Bretagne actuellement par les services similaires existants (1,70 F.).
- pour la régulation et la gestion : pourcentage forfaitaire habituel de 7 % sur les dépenses de traction.

.../

A - Solution intermédiaire : Desserte routière sur toutes les lignes sauf GUINGAMP - CARHAIX.

Le trafic est assuré au départ des huit gares suivantes CARHAIX, PLEYBER-CHRIST, CHATEAULIN, ROSPORDEN, PONTIVY, LOUDEAC, BROONS, SAINT-MEEN. La répartition du trafic entre les différents secteurs tient compte essentiellement des distances par rapport au réseau national et des commodités de relation.

1°/ Répartition du trafic et dépenses de traction

GARES ET RELATIONS	TRAFIC (en tonnes)			DEPENSES DE TRACTION (milliers de F.)
	Arrivages	Expéditions	Total	
Gare de CARHAIX :	63.502	18.593	82.095	1.049
- PLEYBEN à CARHAIX				
- HUELGOAT à CARHAIX				
- KERBIQUET à CARHAIX				
- PLOUGUERNEVEL à CARHAIX				
Gare de PLEYBER-CHRIST :	1.332	90	1.422	16
- MORLAIX à SCRIGNAC				
Gare de CHATEAULIN :	5.165	2.054	7.219	106
- CAMARET à CHATEAULIN				
Gare de ROSPORDEN :	8.488	1.477	9.935	112
- GUISCRIF à ROSPORDEN				
Gare de PONTIVY :	27.607	3.783	31.387	419
- GOUAREC à ST-GUEN				
Gare de LOUDEAC :	19.380	9.108	28.488	295
- ST-CARADEC				
- LA CHEZE-ST-BARNABE				
Gare de BROONS :	8.449	140	8.589	131
- MERDRIGNAC - LAURENAN				
Gare de ST-MEEN :	605	167	772	8
- TREMOREL				
<u>Total des dépenses de traction</u>				2.136
soit				2.136 M.F

3.

2°/ Dépenses de transbordement (170.000 t.
transbordées)

1,70 F x 170.000 = 289.000 F soit 0,289 M.F.

3°/ Frais de régulation et de gestion

2.136.280 F x $\frac{7}{100}$ = 149.540 F arrondis à 0,150 M.F.

Coût total de la desserte

2.575 M.F.

(arrondi à 2,6)

.../

B - Solution complète : Desserte routière sur tout le réseau

Le trafic est assuré au départ des huit gares suivantes : GUINGAMP, PLEYBER-CHRIST, CHATEAULIN, ROSPORDEN, PONTIVY, LOUDEAC, BROONS, ST-MEEN.

1°/ Répartition du trafic et dépenses de traction.

GARES ET RELATIONS	T R A F I C (en tonnes)			DEPENSES DE TRACTION (milliers de F.)
	Arrivages	Expédi- tions	Total	
<u>Gare de GUINGAMP</u> :	67.215	6.900	74.115	1.384
- PLOUGUERNEVEL à CARHAIX				
- CARHAIX à GUINGAMP				
<u>Gare de PLEYBER-CHRIST</u> :	4.078	311	4.389	58
- HUELGOAT à PLEYBER-CHRIST				
<u>Gare de CHATEAULIN</u> :	13.276	5.872	19.148	231
- CAMARET et LENNON à CHATEAULIN				
<u>Gare de ROSPORDEN</u> :	37.865	13.435	51.300	660
- CHATEAUNEUF le FAOU à CARHAIX (exclu)				
- MOTREFF à ROSPORDEN				
<u>Gare de PONTIVY</u> :	27.604	3.783	31.387	419
- GOUAREC à ST-GUEN				
<u>Gare de LOUDEAC</u> :	19.380	9.108	28.488	295
- ST-CARADEC				
- LA CHEZE - ST-BARNABE				
<u>Gare de BROONS</u> :	8.449	140	8.589	131
- MERDRIGNAC				
- LAURENAN				
<u>Gare de ST-MEEN</u> :	605	167	772	8
- TREMOREL				
	<u>Total des dépenses de traction</u>			3.186
			soit	3.186M

.../

2°/ Dépenses de transbordement (208.000 tonnes transbordées)

$$1,70 \text{ F} \times 208.000 = 353.600 \text{ F} \text{ soit } 0,353 \text{ M.F.}$$

3°/ Frais de régulation et de gestion

$$3.185.526 \text{ F} \times \frac{7}{100} = 222.986 \text{ F} \text{ soit } 0,223 \text{ M.F.}$$

Coût total de la desserte : 3,762 M.F.

(arrondi à 3.8)

Nota - Dans tous les calculs précédents, il n'a pas été tenu compte du transport éventuel de kaolin au départ de BERRIEN-SCRIGNAC (exploitation nouvelle de gisement signalée en III - 1c). Ce trafic nouveau peut être étudié séparément car, même dans l'hypothèse où le réseau à voie métrique serait conservé, il serait plus avantageux pour la collectivité d'acheminer le kaolin par la route jusqu'à PLEYBER-CHRIST ou tout autre gare S.N.C.F. avec un seul transbordement sur le réseau national à voie normale.

Au rapport déposé le
28 Juillet 1965 par le
Groupe de travail présidé
par Monsieur ROUSELOT.

R A P P O R T
SUR LES TRANSPORTS INTERIEURS DE LA
B R E T A G N E

(Commission présidée par M. l'Inspecteur Général PENE)
1961

RAPPORT SUR LES TRANSPORTS INTERIEURS DE LA BRETAGNE

-:-:-:-:-

Une décision du Ministre des Travaux Publics et des Transports, en date du 9 novembre 1961, a institué une Commission, placée sous la Présidence de M. l'Inspecteur Général PENE, pour étudier les questions des transports intérieurs de la Bretagne.

Le délai imparti à la Commission ne permettant pas de procéder à une étude exhaustive, ce premier rapport ne doit être considéré que comme un examen assez sommaire du problème.

Il comporte :

- en première partie, une description de la situation actuelle des relations ferroviaires et routières de la Bretagne Intérieure ;
- en deuxième partie, un essai de recherche d'une amélioration des relations actuelles. Cette 2ème partie évalue et compare les coûts des transports dans différentes hypothèses ;
- en troisième partie une étude de l'incidence de l'aménagement des infrastructures sur le développement économique de la Bretagne.

Un rapport complémentaire pourrait être entrepris en 1962 sauf décision contraire de l'autorité supérieure ; il aurait pour objet d'étudier, pour chaque hypothèse envisagée, les perspectives de modification du trafic et de déterminer, pour chaque modification les dépenses d'investissement et d'exploitation qu'elle entraînerait tant pour le fer que pour la route. Enfin, en cas de fermeture de lignes, ce rapport étudierait le problème de la reconversion du personnel de ces lignes.

L'étude entreprise porte uniquement sur la Bretagne Intérieure à l'exclusion des zones côtières.

En effet aucune industrie de quelque importance ne s'est implantée dans cette région qui dispose cependant d'une main-d'oeuvre partiellement inoccupée, obligée de s'expatrier. Si l'installation d'une industrie lourde peut, a priori, être exclue, des possibilités restent ouvertes à des industries légères de moyenne importance.

Un certain nombre de celles-ci au contraire telles que : construction d'appareils chauffe-eau, abattage de poulets ou de bovins, préparation d'aliments pour le bétail, etc... se sont installées, ou envisagent de le faire, dans les villes desservies par voie normale, situées sur la pourtour de la région considérée : ST BRIEUC, GUINGAMP, LOUDEAC, etc... (cf Annexe I)

La préoccupation constante de la Commission a été la recherche des solutions "les plus raisonnables", telles qu'elles ont été définies par une note de M. le Directeur de la Direction des Transports Terrestres en date du 7 août 1961, "pour assurer les transports bretons, dans le cadre d'un développement rapide de cette région", classée en grande partie zone d'action rurale.

...

PREMIERE PARTIE - SITUATION DES RELATIONS FERROVIAIRES ET ROUTIERES DE LA
BRETAGNE INTERIEURE.

Chapitre I - Description du réseau et des transports par voie ferrée.

La Bretagne est desservie, en voie normale, par deux grandes lignes côtières : l'une située au Nord, RENNES-BREST ; l'autre au Sud, RENNES-REDON-QUIMPER, reliées par les transversales ST-BRIEUC-AURAY à l'Est, LANDERNAU-QUIMPER à l'Ouest. La Bretagne Intérieure est incluse dans le quadrilatère ainsi défini.

Section I - Description du réseau ferré breton.

La desserte des principales villes de la Bretagne Intérieure est assurée par le Réseau Breton à voie métrique disposé en étoile autour de CARHAIX et comportant en outre, au Nord, la ligne à voie normale GUINGAMP-PAIMPOL, longue de 37 km.

Les lignes à voie métrique sur lesquelles porte l'étude sont les suivantes :

CARHAIX-GUINGAMP.....	53 km
CARHAIX-ROSPORDEN.....	50 km
CARHAIX-CHATEAULIN.....	57 km
CARHAIX-LOUDEAC.....	72 km
CARHAIX-MORLAIX.....	48 km
LOUDEAC-LA BROHINIÈRE.....	58 km
CHATEAULIN-CAMARET.....	52 km (livrets de marche)

La longueur totale du réseau à voie métrique s'élève donc à 390 km. Ces lignes comportent de nombreuses rampes de 20 %, et des courbes de 150 m. de rayon ; sur 390 km, 219 km sont en rampes supérieures à 10 %.

Section II - Régime d'exploitation.

L'exploitation du Réseau Breton est confiée à la Société Générale des Chemins de fer Economiques. Les lignes, les installations et le matériel roulant (à l'exception de quelques autorails et remorques) appartiennent à la S.N.C.F.

Le personnel est fourni par la Société fermière qui assure également l'entretien du matériel et des installations.

La tarification résulte de l'application des tarifs généraux de la S.N.C.F. ; celle-ci conserve à sa charge les frais de transbordement des marchandises.

La S.N.C.F. encaisse toutes les recettes et supporte toutes les dépenses de fonctionnement de la ligne ; de plus, elle rémunère la Sté des Chemins de Fer Economiques par :

- une prime annuelle de trafic, qui est fonction des éléments du trafic de l'année comparés à ceux d'une année de référence,

- une prime annuelle d'économie, qui s'élève à la moitié de la marge existant entre une estimation des dépenses de référence et les dépenses effectives de l'année considérée.

Les frais d'administration générale donnent lieu à versement d'une somme variable comprenant une part fixe de 10 % du montant des dépenses et une part indexée sur le prix de revient horaire de l'agent moyen de la S.N.C.F.

Section III - Trafic du réseau -

A l'exception de la ligne LOUDEAC-LA BROHINIÈRE, toutes les lignes sont ouvertes au trafic voyageurs. En outre, certains trains de marchandises comportent une voiture à voyageurs, mais ce trafic est négligeable.

La desserte marchandises est assurée par traction vapeur, la desserte voyageurs, par autorails/

I°) Trafic de marchandises

TONNAGE DU TRAFIC EN 1960 (en tonnes)

	Trafic de colis et détail		Trafic par wagons complets		Total (1)	Total en T.K (2)
	Reçu	Expédié	Reçu	Expédié		
	CARHAIX-MORLAIX.....	209	71	8.002	1.514	9.796	210.000
CARHAIX-GUINGAMP.....	944	255	29.578	2.495	33.272	7.009.000
CARHAIX-LOUDEAC.....	744	188	43.324	8.403	52.659	1.836.000
LOUDEAC-LA BROHINIÈRE.	329	179	22.450	7.302	30.250	1.205.000
CARHAIX-ROSPORDEN.....	1.042	327	23.666	11.826	36.861	571.000
CARHAIX-CHATEAULIN....	481	156	25.066	18.310	44.013	1.083.000
CHATEAULIN CAMARET....	539	424	4.118	2.742	7.833	204.000
Total :	4.288	1.600	156.204	52.592	214.684	12.123.000

Le trafic de marchandises du Réseau Breton n'est pas équilibré, les arrivages sont, en effet, beaucoup plus importants que les expéditions.

- (1) non compris le trafic de transit
- (2) trafic de transit compris

Le trafic des principales gares, par ordre d'importance, est le suivant :

	ARRIVAGES	EXPEDITIONS
CHATEAUNEUF DU FAOU.....	13.500 T.	9.100 T.
ROSTRENEN.....	14.400 T.	1.600 T.
SAINT LUBIN.....	8.700 T.	6.900 T.
SCAER.....	11.000 T.	2.700 T.
CARHAIX.....	12.000 T.	11.000 T.

Le transbordement s'effectue principalement à la gare de GUINGAMP qui possède les installations nécessaires.

Les tonnages transbordés aux gares de contact sont les suivants en 1960 :

GUINGAMP.....	138.576 T.
LA BROHINIÈRE.....	30.250 T.
ROSPORDEN.....	26.043 T.
CHATEAULIN.....	16.654 T.
MORLAIX.....	280 T.

=====
Total : 211.803 T.
=====

Il ressort donc que la majeure partie du trafic transite par la ligne GUINGAMP-CARHAIX, en provenance ou à destination des gares des autres lignes ; en effet, sur 138.576 T. transbordés, 33.272 T. seulement sont reçues ou expédiées par les gares de cette ligne.

Le trafic local entre gares du Réseau Breton est extrêmement faible : moins de 3.000 tonnes par an.

Le trafic de marchandises porte, principalement, sur les produits suivants :

- à l'arrivage : engrais, chaux, aliments pour le bétail, matériaux de construction, pâte à papier,
- à l'expédition : bovins, pommes de terre de semence et de consommation, kaolin, briques réfractaires, matériaux d'empierrement.

D'autre part, un certain trafic est ramassé par des remorques rail-route et dirigé sur les gares des lignes à voie normale,

La Commission a examiné la possibilité de faire effectuer le transport des remorques rail-route par le Réseau Breton et l'a jugée sans intérêt.

Il est, en effet, plus avantageux de diriger les remorques rail-route sur les gares du réseau normal que d'emprunter le Réseau Breton, notamment pour les raisons suivantes :

- le chargement et le déchargement des remorques sur wagon nécessitent des installations spéciales : quais en bout, tracteurs, etc... qui doivent être concentrés dans quelques gares importantes, mais qui risqueraient d'être mal utilisés dans les gares du Réseau Breton, un double transbordement serait, en outre, nécessaire aux gares de contact des deux réseaux.
- les remorques, circulant uniquement en "régime accéléré" sur les lignes S.N.C.F., ne peuvent être utilisées que pour le transport de certaines marchandises d'un prix élevé.
- le transport par fer de ces remorques doit être rapide et ne peut s'accommoder de la lenteur des relations sur le réseau à voie métrique.

2°) Trafic de voyageurs

Le trafic de voyageurs se décompose comme suit :

LIGNES	VOYAGEURS KILOMETRES	Densité de trafic par km et par jour
CARHAIX-MORLAIX.....	1. 252. 000	71
CARHAIX-GUINGAMP.....	3. 672. 000	190
CARHAIX-LOUDEAC.....	1. 577. 000	60
CARHAIX-ROSPORDEN.....	2. 431. 000	133
CARHAIX-CHATEAULIN.....	1. 336. 000	64
CHATEAULIN-CAMARET.....	1. 847. 000	97
Total :	12. 115. 000	Densité moyenne : 85

CHAPITRE II - DESCRIPTION DU RESEAU ROUTIER ET DE LA CIRCULATION ROUTIERE

Comme le réseau ferré, le réseau routier breton comporte deux voies principales, l'une au NORD RENNES-BREST, l'autre au Sud, RENNES-QUIMPER, et, en outre, une voie centrale, RENNES-CHATEAULIN. Ces voies sont reliées entre elles par des transversales.

Le tableau suivant donne la nomenclature des routes et leurs trafics :

ROUTES		Densité de la circulation en 1960 (véhicules par jour)
RENNES-ROSTRENEM	: R.N. I64 bis	: 495 - 465
ROSTRENEM-CARHAIX	: R.N. I64	: 539
CARHAIX-CHATEAULIN	: R.N. 787	: 576
PONTIVY-LOUDEAC	: R.N. I68	: 625
LE FAOUEY-ST BRIEUC	: R.N. 790	: 273 - 825 - 2194
CARHAIX-GUINGAMP	: R.N. 787	: 525
GUINGAMP-CORLAY	: R.N. I67	: 262
CARHAIX-MORLAIX	: R.N. I69	: 798 - 680

Si l'on compare le Réseau routier Breton à celui du département moyen français, à superficie égale, la plupart des départements bretons n'apparaissent pas particulièrement défavorisés, en ce qui concerne la longueur des routes nationales :

- COTES DU NORD.....	913 km
- FINISTERE.....	693 km
- ILLE ET VILAINE.....	1.030 km
- MORBIHAN.....	889 km
soit - moyenne des départements bretons..	881 km
- département français moyen.....	887 km

Il faut cependant souligner que, d'une manière générale, les caractéristiques des routes nationales laissent à désirer, notamment sur la I64 bis qui traverse la Bretagne Centrale d'Est en Ouest.

Les collectivités locales ont effectué un effort très important pour les voies départementales : plus de 7 MILLIONS de N.F. en 1960 pour le seul département du Finistère.

En ce qui concerne ces voies départementales, leur longueur moyenne dans les départements bretons est nettement inférieure à celle du département français moyen : 2.590 km pour 3.008 km.

La circulation des véhicules utilitaires sur route nationale s'élève en 1955 à 187.284 véhicules-km par jour pour une moyenne française par département de 217.653 véhicules-km par jour. La différence apparaît encore plus forte à superficie égale, la circulation moyenne pour la Bretagne s'élevant alors, à 153.400 véhicules-km par jour, seulement.

Les principales lignes régulières de transport routier de voyageurs sont, pour la Bretagne Intérieure :

- ST BRIEUC-ROSTRENEEN-CARHAIX	92 km
- PAIMPOL-GUINGAMP-LORIENT	157 km
- RENNES-LOUDEAC	100 km
- PONTIVY-RENNES	125 km
- GOURIN-PONTIVY-VANNES	120 km
- MORLAIX-CALLAC	40 km
- BREST-CARHAIX	89 km
- MORLAIX-CARHAIX	60 km
- QUIMPER-ST BRIEUC	160 km

Il faut noter qu'aucune de ces lignes ne reçoit de subvention.

Aucun renseignement précis n'a pu être recueilli par la Commission sur les transports routiers publics de marchandises.

CONCLUSION DE LA PREMIERE PARTIE

Au terme de cette description succincte des relations ferroviaires et routières de la Bretagne intérieure, cette région apparaît déshéritée en ce qui concerne la qualité des transports.

Le réseau ferré assure d'une manière assez satisfaisante le trafic de voyageurs ; il n'en va pas de même, pour le trafic de marchandises déséquilibré par nature, comme il a été signalé plus haut. Ce trafic, en outre, nécessite un transbordement aux gares de contact avec la voie normale.

Le réseau routier est dans un état relativement médiocre, en particulier, la route SAINT-MEEN-CHATEAULIN, qui dessert plusieurs centres importants.

La recherche des moyens susceptibles d'améliorer cette situation fait l'objet de la deuxième partie du rapport.

.../...

DEUXIEME PARTIE - RECHERCHE D'UNE AMELIORATION DES RELATIONS ACTUELLES

Chapitre I - ANALYSE ECONOMIQUE DU COUT DU TRAFIC FERROVIAIRE DU RESEAU BRETON

Les résultats d'exploitation de chacune des lignes à voie métrique sont les suivants (en millions de N.F.)

RELATIONS	RECETTES	DEPENSES	RESULTATS
CARHAIX-GUINGAMP.....	0,74	1,92	- 1,18
CARHAIX-LOUDEAC.....	0,30	1,75	- 1,45
CARHAIX-CHATEAULIN.....	0,22	1,31	- 1,09
CARHAIX-ROSPORDEN.....	0,29	1,17	- 0,88
LOUDEAC-LA BROHINIÈRE..	0,12	0,97	- 0,85
CHATEAULIN-CAMARET.....	0,19	0,82	- 0,63
CARHAIX-MORLAIX.....	0,12	0,74	- 0,62
Total :	1,98	8,68	- 6,70

L'insuffisance annuelle, pour l'ensemble du réseau à voie étroite s'élève donc, en 1960, à 6,7 MILLIONS de N.F.

Les recettes totales de bout en bout pour la S.N.C.F. s'élèvent à 10,5 MILLIONS de N.F.

En ramenant les recettes et les dépenses à l'unité kilomètre de trafic (voyageur-km + tonne-km) on obtient les résultats suivants :

RELATIONS	RECETTES	DEPENSES	INSUFFISANCE
CARHAIX-GUINGAMP.....	0,069 NF.	0,179 NF.	0,110 NF.
CARHAIX-LOUDEAC.....	0,038 NF.	0,514 NF.	0,426 NF.
CARHAIX-CHATEAULIN.....	0,091 NF.	0,546 NF.	0,455 NF.
CARHAIX-ROSPORDEN.....	0,097 NF.	0,390 NF.	0,293 NF.
LOUDEAC-LA BROHINIÈRE..	0,100 NF.	0,808 NF.	0,708 NF.
CHATEAULIN-CAMARET.....	0,092 NF.	0,400 NF.	0,308 NF.
CARHAIX-MORLAIX.....	0,082 NF.	0,506 NF.	0,424 NF.

Ces dépenses ne comportent pas de charges financières pour le matériel à marchandises et les locomotives à vapeur, mais seulement pour les autorails et remorques.

...

Chapitre II - ANALYSE ECONOMIQUE DES COÛTS DANS DIVERSES HYPOTHESES
(cf Annexe 2)

En raison du coût élevé du transport sur le réseau breton, il s'avère très urgent de rechercher, entre les nombreuses possibilités qui vont de la mise à voie normale du réseau à sa fermeture totale, les moyens de diminuer les coûts de transport tout en favorisant le développement futur de la Bretagne.

Quatre hypothèses ont été envisagées par la Commission, les dépenses totales d'exploitation calculées dans chacune de ces hypothèses doivent seulement être considérées comme approchées ; elles donnent cependant un ordre de grandeur satisfaisant en première approximation. Une étude approfondie aurait nécessité la connaissance des courants de trafic, renseignement qui n'a pu être obtenu en temps utile et qui pourra, s'il y a lieu, faire partie du rapport complémentaire.

Les hypothèses retenues sont les suivantes :

- 1°) Mise à voie normale de tout le réseau,
- 2°) Fermeture de tout le réseau,
- 3°) Mise à voie normale de GUINGAMP-CARHAIX et fermeture des autres lignes,
- 4°) Mise à voie normale de GUINGAMP-CARHAIX, fermeture de CHATEAULIN-CAMARET et de CARHAIX-MORLAIX et diésélisation du trafic marchandises sur le reste du réseau.

Section I - Mise à voie normale de tout le réseau -

Il ressort, d'une étude effectuée en 1961 par la S.N.C.F. que les dépenses d'investissement en installations fixes, nécessitées par la mise à voie normale de tout le Réseau Breton se décomposeraient comme suit :

CARHAIX-GUINGAMP.....	5,8	MILLIONS	de	NF
CARHAIX-ROSPORDEN.....	3	"	"	"
CARHAIX-CHATEAULIN.....	9,1	"	"	"
CARHAIX-LOUDEAC.....	11,5	"	"	"
LOUDEAC-LA BROHINIÈRE.....	9,3	"	"	"
CARHAIX-MORLAIX.....	7,7	"	"	"
CHATEAULIN-CAMARET.....	8,3	"	"	"
Gare de CARHAIX.....	1,7	"	"	"
		=====		
Total ;	61,4	"	"	"
		=====		

Ces investissements représentent, au taux de 7 %, en 50 ans, une charge financière annuelle de 4,5 MILLIONS DE NF. qui viendrait s'ajouter aux dépenses d'exploitation (8,6 MILLIONS de NF.) portant ces dépenses à environ 13 MILLIONS de NF.

En raison de l'importance des charges financières et de l'accroissement du déficit qui en résulterait, il n'est pas apparu possible à la Commission de retenir cette solution.

Section II - Fermeture de tout le Réseau Breton et desserte routière -

I - Transports de voyageurs -

Le parcours annuel estimé des autocars serait d'environ 1.050.000 km, représentant un coût total de 1.240.000 NF.

2 - Transports de marchandises -

Pour l'étude de cette hypothèse, la Commission a déterminé, pour chaque ville desservie par le Réseau Breton, la gare S.N.C.F. la plus proche sur laquelle serait dirigé ou reçu le trafic de marchandises. Les distances prises en compte pour le calcul des tonnages kilométriques sont celles qui séparent les villes de la Bretagne Intérieure des gares ainsi déterminées.

L'absence de renseignements concernant les lieux de destination ou de provenance du trafic expédié ou reçu par le Réseau Breton n'a pas permis une meilleure répartition du trafic.

Compte tenu de ces indications, le trafic se décompose comme suit :

- Trafic par wagons complets : 6.700.000 tonnes-kilomètres (cfannexe 3)
- Trafic de détail : 150.000 tonnes-kilomètres (cf annexe 3)

Ce trafic, y compris les frais de transbordement, représente un coût global de 3.410.000 NF.

Pour obtenir le coût de ce trafic pour la collectivité, et non plus pour l'entreprise, il est nécessaire d'en déduire 9 % correspondant aux taxes sur les carburants, sur les véhicules et aux intérêts des capitaux immobilisés sous forme de droits de transport. Le coût pour la collectivité serait donc de : 3.140.000 NF.

Ces coûts ne tiennent pas compte des variations de dépenses, vraisemblablement en augmentation, sur les lignes à voie normale.

3 - Comparaison des coûts des transports par fer et par route -

Coût des transports par fer.....	8.680.000 NF.
Coût des transports par route.....	4.380.000 NF.
	=====
Economies réalisées :	4.300.000 NF.
	=====

Section III - Mise à voie normale de GUINGAMP-CARHAIX avec Diésélisation et fermeture des autres lignes -

Il est apparu nécessaire à la Commission d'examiner cette hypothèse qui permet à la voie normale d'atteindre CARHAIX, centre géographique et historique de la Bretagne Intérieure, susceptible en outre, par ses disponibilités en main-d'oeuvre, de recevoir des industries.

La ligne GUINGAMP-CARHAIX, bien que n'étant pas la plus importante en ce qui concerne le trafic propre, achemine la plus grosse part du trafic du réseau (actuellement 7 MILLIONS de tonnes-km pour un total de 12 MILLIONS).

Les dépenses de mise à voie normale de cette ligne ont été estimées d'après une étude effectuée, en 1961, par la S.N.C.F., à 6,6 MILLIONS de NF. se décomposant comme suit :

- Installations fixes de la ligne..... 5,8 MILLIONS NF
- Installations fixes de la gare de CARHAIX..... 0,8 MILLIONS NF

Les investissements d'installations fixes représentent des charges financières annuelles de 480.000 NF.

I - Coût des transports routiers de voyageurs sur les autres lignes.

Le parcours des autocars remplaçant les autorails et les trains de voyageurs sur les autres lignes du Réseau a été estimé à 800.000 km par an entraînant un coût de : 1.000.000 NF.

2 - Coût des transports routiers de marchandises sur les autres lignes.

Les tonnages kilométriques pris en compte pour ces calculs ont été déterminés en supposant que le trafic de chaque gare du Réseau actuel serait dirigé (ou reçu) sur la gare du réseau à voie normale la plus proche, savoir : CARHAIX, ROSPORDEN, CHATEAULIN, MORLAIX, LOUDEAC, LA BROHINIÈRE.

Le coût du transport routier de marchandises (environ 4.500.000 tonnes-kilomètres) pour la collectivité, y compris les frais de transbordement, a été évalué à : 2.000.000 NF.

3 - Comparaison des coûts des transports.

Coût d'exploitation actuel pour tout le réseau.....	8.680.000 NF.
Coût des transports dans l'hypothèse retenue.....	5.400.000 NF. (cf Annexe 4)
ECONOMIES REALISEES.....	3.280.000 NF.

Section IV - Mise à voie normale de GUINGAMP-CARHAIX, fermeture de CARHAIX-MORLAIX et CHATEAULIN-CAMARET, diésélisation du service marchandises sur les autres lignes.

La Commission a retenu cette hypothèse, qui tient compte d'un amortissement normal des locomotives DIESEL, pour les raisons suivantes :

- la mise à voie normale de GUINGAMP-CARHAIX permet d'atteindre le centre de la zone intéressée,

- les lignes CARHAIX-MORLAIX et CHATEAULIN-CAMARET n'assurent qu'un trafic très faible, respectivement 9.796 Tonnes et 7.933 Tonnes par an.

- la S.N.C.F. ayant prévu dans son quatrième plan quadriennal, de diéséliser / RENNES-BREST et RENNES-QUIMPER, ainsi que les transversales, il faut envisager l'extension de cette modernisation aux autres lignes bretonnes.

1 - Coût des transports de voyageurs sur les deux lignes fermées.

Le parcours estimé des autocars sur les deux lignes CARHAIX-MORLAIX et CHATEAULIN-CAMARET, est de 241.000 km; entraînant un coût global de 301.000 NF.

2 - Coût des transports routiers de marchandises sur les deux lignes fermées.

Coût des transports de marchandises pour la collectivité, (c'est-à-dire taxes et impôts exclus) : 190.000 NF.

3 - Comparaison des coûts d'exploitation.

Coût d'exploitation dans la situation actuelle.....	8.680.000 NF
Coût d'exploitation dans l'hypothèse retenue.....	7.425.000 NF
	=====
ECONOMIES REALISEES.....	1.255.000 NF
(cf Annexe 5)	=====

CONCLUSION DE LA 2 ème PARTIE

RECAPITULATION DES COUTS DANS LES DIVERSES HYPOTHESES

Les coûts des diverses hypothèses examinées dans le chapitre II ont été classés ci-dessous par ordre décroissant.

Coût annuel d'exploitation des transports

Mise à voie normale de tout le Réseau.....	13 MILLIONS NF.
Situation actuelle.....	8,68 " "
Mise à voie normale de GUINGAMP-CARHAIX avec fermeture de CARHAIX-MORLAIX et CHATEAULIN-CAMARET et modernisation.....	7,42 " "
Mise à voie normale de GUINGAMP-CARHAIX et fermeture des autres lignes.....	5,4 " "
Fermeture du Réseau et remplacement par des transports routiers.....	4,4 " "

...

Un certain nombre de corrections devraient être apportées à ces résultats pour tenir compte :

- 1°) des investissements routiers dont le coût n'est pas compris dans les chiffres précédents,
- 2°) des variations des dépenses pour le transport sur les lignes à voie normale,
- 3°) des pertes de trafic qui sont toujours observées en cas de fermeture de lignes, certains transports étant effectués de bout en bout par camions et échappant au rail.

Les économies réalisées en cas d'adoption d'une des solutions indiquées ci-dessus, à l'exception des deux premières et qui se traduiraient par une réduction du déficit de la S.N.C.F., devraient avoir comme contrepartie une dotation budgétaire spéciale destinée à améliorer le réseau routier de la Bretagne Intérieure, en sus des crédits budgétaires normalement alloués. Au cas où les lignes supprimées seraient nombreuses et, hypothèse extrême, en cas de fermeture totale du réseau ferré, l'amélioration des routes apparaîtrait comme encore plus nécessaire.

Le montant des améliorations indispensables peut se chiffrer, approximativement, comme suit, en retenant une dépense de 100.000 NF par km de route :

CARHAIX-MORLAIX.....	4,7	MILLIONS NF.
CARHAIX-CHATEAULIN.....	4,7	MILLIONS NF.
CARHAIX-GUINGAMP.....	4,8	" "
CHATEAULIN-CAMARET.....	4,3	" "
ROSTRENEN-CARHAIX.....	2,1	" "
LOUDEAC-ROSTRENEN.....	4,7	" "
SAINT MEEN-LOUDEAC.....	4,5	" "
CARHAIX-LANDERNAU.....	6,9	" "
SCAER-ROSPORDEN.....	1,4	" "
CARHAIX- LE FAUET.....	3,7	" "
ROSTRENEN-QUIMPERLE.....	5,1	" "
ROSTRENEN-ST BRIEUC.....	5,1	" "

=====
52 MILLIONS NF, arrondis
à 50 MILLIONS NF.

Ces dépenses pourraient faire l'objet d'un étalement sur quelques années. En tout état de cause elles devraient s'ajouter aux crédits budgétaires normaux du Ministère des Travaux Publics.

TROISIEME PARTIE - INCIDENCE DE L'AMENAGEMENT DES INFRASTRUCTURES SUR LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE DE LA BRETAGNE

Section I - Les données économiques essentielles du problème breton.

1) les données de l'emploi.

Les quatre départements bretons souffrent d'un mal chronique : le sous-emploi, qui entraîne une très forte émigration. Celle-ci s'élève annuellement à environ 20.000 personnes. Cet excédent de population active risque d'augmenter plus qu'ailleurs dans les années qui viennent, du fait de l'évolution de l'agriculture qui devrait entraîner une diminution très importante de la population active agricole. La donnée fondamentale du problème breton est donc un gros excédent de main-d'oeuvre qui peut se résumer dans un chiffre approximatif de 100.000 emplois à créer en 10 ans.

2) les données géographiques.

Elles peuvent se résumer schématiquement dans les deux constatations suivantes :

- la première, relative à l'ensemble de la Bretagne est son éloignement des points de production nationaux de ressources minérales et énergétiques, et des grands marchés de consommation français et européens.
- la seconde est le relief de la Bretagne et plus spécialement de la Bretagne Intérieure assez tourmenté, ce qui en rend l'accès difficile et entraîne des prix de revient de transport relativement élevés dans la zone étudiée.

Section II - Conséquence sur l'industrialisation.

Les données essentielles que nous venons de rappeler entraînent des conséquences importantes sur le caractère de l'industrialisation souhaitable en Bretagne.

Les conditions géographiques écartent les possibilités d'implantation d'industrie lourde. Par contre, la présence d'une main-d'oeuvre abondante, susceptible d'acquérir rapidement une bonne qualification, et l'excentrement relatif de la Bretagne semblent devoir orienter l'expansion industrielle dans le domaine d'industries légères conduisant à des produits très élaborés où la main-d'oeuvre pèse fortement sur les coûts de production. Ce seront, en général, des produits dont la valeur ajoutée par unité de poids sera élevée, d'où une faible sensibilité aux frais de transports.

L'examen d'implantations industrielles récentes ou de projets en cours dont la liste est donnée en annexe, montre qu'il en est bien ainsi.

...

Section III - Conséquences à en tirer pour l'amélioration des infrastructures.

1) Le réseau ferré.

Il est d'une exploitation difficile et même mis à voie normale, il le demeurerait du fait de ses caractéristiques techniques (rampes atteignant 20 %, rayons de courbure très faibles, jusqu'à 150 mètres).

Ces caractéristiques en font un outil mal adapté à l'économie moderne et d'une exploitation onéreuse. Il semble raisonnable d'envisager sa fermeture à plus ou moins longue échéance.

La mise à voie normale de la plupart des lignes à voies métriques ne semble pas devoir constituer une incitation déterminante à l'industrialisation de la Bretagne Intérieure en raison du caractère des industries et activités appelées à s'y développer.

Il semble cependant que l'on puisse disjoindre le cas de CARHAIX, capitale historique de la Bretagne Intérieure et située géographiquement au centre de celle-ci.

La mise à voie normale de CARHAIX-GUINGAMP est de nature à favoriser le succès d'une zone d'une vingtaine de kilomètres de rayon.

2) Le Réseau Routier national.

Tributaire lui aussi du relief, il n'a pas des caractéristiques excellentes. De plus, une grande partie des routes qui le constituent sont bombées et leur état laisse à désirer. Il se compose essentiellement de la route CHATEAULIN-CARHAIX ST MEEN-RENNES "épine dorsale" de la Bretagne et de routes de rabattement sur les régions côtières.

Des investissements importants sur le réseau routier améliorant à la fois l'innervation de la Bretagne Intérieure et ses communications avec le reste de la France seraient sans doute de nature à provoquer l'implantation d'industries plus sensibles à la qualité du transport qu'à son coût, à diminuer l'impression d'isolement de la Bretagne Intérieure et à faciliter ses contacts avec les régions côtières plus riches et plus peuplées. Ces routes formeraient également, surtout pour les produits agricoles, un excellent réseau de rabattement des marchandises sur le réseau ferré à voie normale.

La mise à 7 mètres et le reprofilage de l'ensemble des routes nationales de la Bretagne Intérieure, qui entraîneraient une dépense de l'ordre de 50 MILLIONS de NF, semblent de nature à faciliter beaucoup l'implantation d'industries nouvelles.

...

CONCLUSIONS GENERALES

Dans le cadre qui lui a été fixé : l'amélioration des transports de la Bretagne Intérieure pour provoquer un développement économique rapide, la Commission est amenée à faire une remarque de portée générale : la nature des industries et activités susceptibles de s'implanter dans la région intéressée permet de penser que les facteurs relatifs au transport de marchandises ne jouent pas un rôle essentiel, d'autres mesures que son amélioration auraient peut-être un effet plus décisif. D'autre part, ne possédant pas de renseignements suffisants pour définir les conséquences des nouveaux tarifs de la S.N.C.F. pour la Bretagne, la Commission a exclu de son étude l'éventualité de tarifs spéciaux.

Cette remarque conduit à rechercher la forme d'organisation des transports entraînant, pour un service donné, le coût minimum pour la collectivité.

La solution la plus économique consiste à fermer la totalité du Réseau Breton et à mettre à la disposition des usagers, des transports routiers de remplacement tant voyageurs que marchandises. Corrélativement, un effort très important d'investissements, environ 50 MILLIONS de NF, pourrait être consenti pour l'élargissement à 7 mètres et le reprofilage de la majeure partie des routes nationales ; le trafic total qui résulterait de la somme du trafic actuel et de celui des dessertes de substitution resterait sans doute, pour quelques années, inférieur au chiffre admis normalement pour la modernisation des routes. Replacé dans le cadre des priorités nationales, cet investissement pourrait donc apparaître peu justifié, mais, sur le plan régional, il ne serait que la juste compensation de la fermeture du réseau ferré. De plus, cette amélioration très sensible de la qualité du réseau, outre ses répercussions sur le coût et la sécurité de la circulation, diminuerait l'impression d'isolement de la région, très préjudiciable à son développement.

Une autre solution consiste à mettre GUINGAMP-CARHAIX à voie normale en fermant les autres lignes. On relie ainsi le centre géographique et historique de la Bretagne Intérieure au réseau ferré national et surtout on supprime les inconvénients du transbordement. L'appel à l'implantation d'industries dans la zone de CARHAIX, bien qu'incertain pour les raisons évoquées plus haut, peut permettre de tenter ce pari.

Une troisième solution consiste à mettre GUINGAMP-CARHAIX à voie normale, à fermer CHATEAULIN-CAMARET et CARHAIX-MORLAIX dont les trafics sont particulièrement faibles et à moderniser la traction sur les autres lignes. Elle n'offre sur la précédente aucun avantage supplémentaire du point de vue de l'industrialisation du pays, elle permet simplement si la fermeture du réseau (excepté GUINGAMP-CARHAIX) se révélait impossible, de réduire assez sensiblement les charges annuelles d'exploitation.

...

Cependant, les investissements réalisés pour cette modernisation risquent de prendre le caractère d'un gaspillage si la fermeture des lignes ainsi modernisées s'avère nécessaire dans un délai relativement rapproché. Il faut, en effet, noter que la mise à voie normale de GUINGAMP-CARHAIX réduira probablement le trafic des lignes à voie métrique et rendra leur maintien moins souhaitable.

La Commission a enfin étudié la mise à voie normale de la totalité du Réseau Breton. Le montant des investissements nécessaires (environ 62 MILLIONS de NF aux prix de 1961), sans commune mesure avec les avantages de cette opération, ne permet pas de la retenir.

Quelle que soit la solution finalement retenue pour le réseau ferré, les investissements sur le réseau routier, dont les effets sont géographiquement moins limités, devraient former l'essentiel de l'action du Ministère des Travaux publics en matière d'infrastructure, les crédits nécessaires faisant l'objet dans le plus bref délai d'attributions supplémentaires au Ministère des Travaux Publics. Deux urgences pourraient être définies, dont les contenus respectifs résulteraient d'une étude plus précise sur le trafic et l'état de ces routes., la première étant de l'ordre de grandeur de 20 MILLIONS de NF et correspondant à l'aménagement de la route centrale.

Un programme de travaux routiers et de fermetures de voies ferrées ne pourrait être établi qu'après une étude approfondie des origines et des destinations des marchandises reçues ou expédiées par les gares du Réseau Breton ; cette étude pourrait être poursuivie dans le rapport complémentaire.

- A N N E X E I -

LISTE D'IMPLANTATIONS INDUSTRIELLES DANS LES QUATRE
DEPARTEMENTS BRETONS

(recensées par les Services de l'Aménagement du Territoire)

<u>I - FINISTERE</u>	<u>Implantation</u>	<u>Nombre d'emplois</u>
<u>Réalisées :</u>		
- Société HERLICQ Tuyauterie industrielle	BREST	60 emplois
- Société CABASSE appareillage électrique	BREST	75 "
- Société BOUGENDER matériel téléphonique	PONT DE BUIS	30 "
<u>En projet :</u>		
- Compagnie Générale de T.S.F. électronique	BREST	1.500 "
Implantation liées à celles-ci		
Fabricants de pièces détachées (une dizaine d'entreprises)	BREST et environs	2.000 "
=====		
<u>II - MORBIHAN</u>		
<u>Réalisées :</u> NEANT		
<u>En projet :</u>		
- Plastic Calf (pochettes plastiques)	AURAY	60 "
- Plaques usinées	VANNES	250 "
=====		
<u>III - COTES DU NORD</u>		
<u>Réalisées :</u>		
- S A D E P (confection)	DINARD	60 "
- C E E (petit matériel électrique)	DINARD	70 "
- S A M E T O (appareils de manutention)	DINARD	170 "
- RENNES ALIMENTS (biscottes)	DINARD	145 "
- ATELIERS DE LA SAMBRE	St BRIEUC	100 "
- FRANC POULET	GUINGAMP	300 "

...

<u>En projet :</u>	<u>Implantation</u>	<u>Nombre d'emplois</u>
- C.N.E.T.	LANNION	300 emplois
- C.G.E. (lié au CNET)	LANNION	100 emplois
- OLIDA (très confidentiel)	LOUDEAC	200 emplois

IV - ILLE ET VILAINE

- CITROEN	RENNES	6.000 "
- MECANOTO (jouets)	FOUGERES	30 "
- MELSER (vêtements de protection)	FOUGERES	35 "
- TUILLER (prêt à porter)	FOUGERES	40 "
- IMPER CYCLONE	FOUGERES	270 "
- MATELAS SIMMONS	FOUGERES	200 "
- LINGERIE INDEMAILLABLE	FOUGERES	250 "
- SAPITEX IMPERMEABLES	FOUGERES	300 "
- GAILLARD et MILLOT (quincaillerie du bâtiment)	FOUGERES	150 "
- VETEMENT PARTNER	ST MALO	140 "
- MANTEAUX NOE	RENNES	40 "
- SOUPLEX (apprêts et teintures)	BAIN DE BRETAGNE	45 "
- CENTRAL SANIT (plomberie sanitaire)	BAIN DE BRETAGNE	45 "
- FLAMINAIRE	REDON	600 "
- STE de Recherche et perfectionnement industriel Mécanique de précision	REDON	90 "
- INDUSTRIE DU CUIR	PARAME	170 "

En projet :

- ETERNIT	RENNES	150 "
-----------	--------	-------

- A N N E X E 2 -

- HYPOTHESES DE CALCUL DES COUTS DES TRANSPORTS PAR ROUTE -

Dans toutes les hypothèses où un transport routier est substitué au transport par voie ferrée la Commission a estimé que :

1°) pour le trafic voyageurs :

- les parcours actuels par voie ferrée devront être majorés de 5 % pour tenir compte des transports de pointe (marché, pardon , etc)
- des autocars de 45 places, d'un coût de 1,25 NF au véhicule-kilomètre seront utilisés sur certaines lignes (650.000 km annuels au total), des autocars de 33 places sur les autres lignes (400.000 km annuels au total).

2°) pour le trafic marchandises :

- un coût de 0,65 NF la tonne-kilomètre devra être appliqué au transport du détail,
- un coût de 0,45 NF la tonne-kilomètre, au transport actuellement effectué en wagon complet,
- le transport des petits colis sera assuré par les autocars,
- des frais de transbordement de 1,50 NF par tonne devront être ajoutés au coût du transport proprement dit.

- ANNEXE 3 -

FERMETURE DE TOUT LE RESEAU BRETON ET DESSERTE ROUTIERE

CALCUL DES TONNAGES KILOMETRIQUES

<u>LIGNES</u>	<u>Tonnes-kilom.wagon</u>	<u>Tonnes-kilom.détail</u>
CAMARET-CHATEAULIN	160.000	29.000
CARHAIX-MORLAIX	215.900	4.500
CARHAIX-CHATEAULIN	1.272.000	13.000
LOUDEAC-LA BROHINIÈRE	1.130.000	20.000
CARHAIX-LOUDEAC	1.840.000	25.000
CARHAIX-ROSPORDEN	690.000	21.000
CARHAIX-GUINGAMP	1.328.000	37.000
	=====	=====
	6.685.000	149.500 T.K.

arrondis à :6.700.000 T.K. arrondis à 150.000 TK.

OBSERVATION - Ces chiffres peuvent être considérés comme obtenus :

- par défaut si on les compare aux tonnages kilométriques effectués par le Réseau Breton (12 MILLIONS de T.K.)
- par excès si l'on tient compte des transports actuellement effectués sur le Réseau Breton et qui reviendront, dans l'hypothèse envisagée, entièrement à la route.

MISE A VOIE NORMALE DE GUINGAMP-CARHAIX ET DIESELISATION, FERMETURE
DES AUTRES LIGNES

Le calcul ci-après n'est qu'approximatif, en effet, faute des renseignements nécessaires :

- les dépenses d'exploitation ont été supposées les mêmes qu'actuellement.
- les investissements en locotracteurs diésels n'ont pu être chiffrés (les investissements en autorails et en wagons à marchandises seraient de l'ordre de 3 MILLIONS de NF.)

Dépenses d'exploitation.....	1.920.000 NF.
Charges financières d'installations fixes.....	480.000 NF.
	=====
COÛT TOTAL ;	2.400.000 NF.
	=====

Coût d'exploitation des transports routiers de remplacement :

Transports de voyageurs.....	1.000.000 NF.
Transports de marchandises.....	2.000.000 NF.
	=====
COÛT TOTAL :	3.000.000 NF.
	=====

Coût total dans l'hypothèse retenue :

GUINGAMP-CARHAIX.....	2.400.000 NF.
TRANSPORTS ROUTIERS.....	3.000.000 NF.
	=====
	5.400.000 NF.
	=====

- A N N E X E 5 -

MISE A VOIE NORMALE DE GUINGAMP-CARHAIX, FERMETURE DE CARHAIX-MORLAIX
et CHATEAULIN-CAMARET, DIESELISATION DU SERVICE MARCHANDISES SUR
LES AUTRES LIGNES

Economies réalisées en cas de fermeture des deux lignes.....	I. 366.000 NF.
Coût de la desserte de substitution (y compris les pertes de trafic de trafic à prévoir).....	551.000 NF. =====
ECONOMIES REALISEES :	815.000 NF. =====
Economies réalisables par la modernisation de la traction sur les autres lignes.....	440.000 NF. =====
ECONOMIES TOTALES :	I. 255.000 NF. =====

(Résultats extraits d'une étude effectuée en 1961 par la S.N.C.F.).

