

« Qui paie la note ? » : plus de 200 personnes réunies pour demander le retour de la ligne ferroviaire Morlaix-Roscoff

Zoé Boiron

Publié le 07/02/2026 à 18h38

Samedi 7 février 2026, à Morlaix (Finistère), plus de 230 personnes se sont réunies en faveur de la réhabilitation de la ligne ferroviaire Morlaix-Roscoff. Pour ses défenseurs, elle dépend d'une chose : la volonté politique de l'État qui doit mettre la main à la poche.



Samedi 7 février 2026, à Morlaix (Finistère), Thierry Nier, secrétaire général de la CGT-Cheminots, a été parmi les premières prises de paroles lors du rassemblement organisé par le syndicat et soutenu par diverses organisations en faveur de la réhabilitation de la ligne Morlaix-Roscoff. | OUEST-FRANCE

Ils étaient tous là. L'APMR (*), la CGT, les Écologistes, le Parti communiste, l'Union démocratique bretonne, les élus régionaux... Les [partisans de la réouverture de la ligne ferroviaire Morlaix - Saint-Pol-de-Léon - Roscoff](#), fermée depuis 2018, et les défenseurs d'autres lignes fines bretonnes se sont réunis, ce samedi 7 février 2026, sur le parvis de la gare de Morlaix, de 11 h à 13 h 30.

Sophie Binet de la CGT absente

Toute la pyramide CGT, syndicat à l'initiative de cet événement, était présente : des membres de sections locales, Alain Le Corre, secrétaire régional, Thierry Nier, secrétaire général des cheminots, et Laurent Brun, membre du bureau confédéral de la CGT. Ce dernier représentait Sophie Binet. [Annoncée, la secrétaire générale de la CGT était finalement absente.](#)

Ça n'a pas empêché un rassemblement d'environ 230 personnes, résistant aux ondées. Le débat public promis s'est avéré être une série de prises de paroles. Une quinzaine. Quasi toutes dans le même sens. Seules deux interventions dites citoyennes, dont celle Marie-Hélène Petit, de la liste de Jean-Michel Sévère, candidat au siège de maire de Plouénan, ont plaidé pour une voie verte.

Qui paie et comment ?

Les autres ont rappelé leurs arguments en faveur de cette ligne ferroviaire. [Avec un potentiel de 240 000 voyages annuels](#), jugés non négligeables face [au trafic TER de la gare de Morlaix qui est de 480 000 voyageurs](#), elle serait un levier pour la mobilité et donc pour l'emploi. Le fret des cultures légumières du Léon pourrait aussi être exploité. [La ligne désengorgerait les routes](#) et aurait un intérêt environnemental.

Mais alors, **qui paie la note ?** La formule vient de Jean-Paul Vermot, maire de Morlaix et président de Morlaix communauté. Car derrière l'espoir, l'argent est le nerf de la bataille du rail. **L'État a une responsabilité fondamentale dans l'aménagement du territoire. L'État doit être le financeur de cette ligne.** Pour Thierry Nier, **il faut un État stratégique et notamment utiliser une partie des 38 milliards d'euros issus de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques ».**

Pour Christian Guyovarc'h, conseiller régional (groupe Breizh a-gleiz), plaide pour des fonds européens en vertu de la place stratégique qu'aurait cette ligne couplée aux liaisons maritimes de la Brittany Ferries. Voix de la majorité

régionale, Gladys Grelaud (groupe Communistes et progressistes), avance l'idée d'une **taxe de séjour additionnelle**. Combien faudrait-il mettre sur la table ? 50 millions d'euros pour les premiers défenseurs de la ligne, plus pour la SNCF. **Il faut se poser la question de la viabilité**, relève Mickaël Picart, coordinateur régional SNCF.

Aujourd'hui, poursuit-il, **la SNCF ne peut pas sortir de sa manche 100 millions d'euros, parce qu'il y a par ailleurs l'ouverture à la concurrence et ce n'est pas la SNCF qui l'a décidée**.

(*) Association pour la promotion de la ligne Morlaix - Roscoff.

<https://www.ouest-france.fr/bretagne/morlaix-29600/qui-paie-la-note-plus-de-200-personnes-reunies-pour-demander-le-retour-de-la-ligne-ferroviaire-morlaix-roscoff-da3c0da6-0425-11f1-b002-a12469be8537>