

Rail. Le combat sans fin pour la desserte TER

L'association ferroviaire Bretagne nord (AFBN) tenait son assemblée générale samedi matin, salle Duclos-Pinot. L'association, qui se porte bien, comptabilise 1.044 adhésions sur trois ans, et mène un combat sans relâche pour la défense de la ligne Dol - Dinan - Lamballe.

Rennes est revenue à 1 h 27 de Dinan...

C'est d'ailleurs sous une forte pression de l'AFBN et de son président, Théo Marteil, que des décisions importantes ont récemment été prises. En juin dernier, à l'unanimité, Dinan Agglo a signé un énorme chèque de 6,5 M€ pour la rénovation des voies d'ici à 2025. « Ce chiffre, je l'ai quotidiennement en tête », a confié Arnaud Lécuyer, le président de Dinan Agglo. La rénovation des voies est coûteuse, certains disent même surévaluée, et pendant ce temps, les trains roulent à vitesse réduite. Après les trajets vers Lamballe, limités à 60 km/h depuis l'an dernier, les horaires des trains vers Rennes ont également été modifiés. « Départ à 6 h 27 de Dinan, attente 24 minutes à Dol, au lieu de 8 minutes auparavant, ce qui met Rennes à 1 h 27 de Dinan », a détaillé Joël Ménage, le vice-président de l'AFBN. Conséquence :



6,5 M€ : c'est le montant de la participation de Dinan Agglomération pour la rénovation de la ligne ferrée Lamballe-Dol. « Ce chiffre, je l'ai quotidiennement en tête », a confié Arnaud Lécuyer (à gauche) lors de l'assemblée de l'AFBN.

30 % de voyageurs en moins à partir de Dinan. « On est revenu aux chiffres d'il y a dix ans », s'est désespéré le président, Théo Marteil. La Région Bretagne a pourtant promis un aller-retour direct entre Dinan et Rennes, chaque jour, à partir de 2018.

Le financement de ces travaux pèse sur les collectivités locales sans compétence rail, appelées à la rescousse d'une SNCF sommée de réduire ses

déficits, et qui ne participe plus qu'à hauteur de 8,5 %. Le département d'Ille-et-Vilaine et la communauté d'agglomération de Saint-Malo ne veulent pas participer à ce financement, et la communauté Lamballe Terre et Mer a repoussé la sienne après 2020. Le risque ? Que les usagers du rail dinannais finissent par se désintéresser de ce mode de transport peu polluant, au profit de l'incontournable voiture.