



EDITORIAL DU PRESIDENT THEO MARTEIL 21 OCTOBRE 2023

Pour une exploitation de l'axe ferroviaire Bretagne Nord à la hauteur d'une rénovation si laborieuse

UN LONG CHEMIN COURONNE D'UN SUCCES PROBANT

Fin juin 2024, la rénovation du tronçon Lamballe - Dinan sera terminée. Les trains rouleront donc ENFIN à 100 km/h sur la ligne Dol - Dinan - Lamballe.

Mesurons le chemin parcouru depuis 34 ans par la *société civile*, malgré les obstacles de toutes sortes, les moqueries, toutes plus méchantes les unes que les autres ; oui, la société civile s'est employée à bras le corps à sortir le pays de Dinan de son enclavement ferroviaire mortifère, source de toutes les dépendances, enclavement qui s'est encore accentué par l'arrivée de la Grande Vitesse à l'est (Saint-Malo) en 2005, et à l'ouest (Lamballe) bien auparavant.

Mesurons aussi que *Dinan agglo* a cru à la pertinence de porter ce dossier en obtenant un vote à l'UNANIMITÉ des conseillers en faveur de la participation financière à cette rénovation. Et, comme le dit très justement le président de *Dinan agglo*, cela s'est fait avec l'engagement des collectivités locales. Dans le même registre, il est impossible de ne pas citer Lamballe et son agglo *Lamballe Terre et Mer* (LTM), portée alors par Loïc Cauret dont le soutien a été constant.

N'oublions pas que le département des Côtes-d'Armor a suivi financièrement un dossier porté largement par la Région Bretagne et par son président de la commission Transports, Gérard Lahellec, qui a cru à ce dossier, et qui, à notre demande, nous a octroyé 3 TER entre 2010 et 2016, qui ont vu une augmentation de la fréquentation entre Dinan et Saint-Brieuc de 130 % en 6 ans ! Gérard Lahellec a fait inscrire cette rénovation au contrat de Plan État - Région à partir de 2014.

Notons enfin que l'État, avec les interventions de notre député Hervé Berville et de SNCF Réseau, ont payé leurs parts dans ce dossier.

Enfin, un coup d'œil direct en voyant SNCF Réseau rehausser les quais de la gare de Dinan ! Tout cela doit, légitimement, provoquer fierté et ambition pour tout habitant du territoire de Dinan.

Car il faut se rappeler que, sans la rencontre et l'intervention du ministre des Transports de l'époque (2020), M. Jean-Baptiste Djebbari, avec notre député Hervé Berville, nous aurions eu, certes, la rénovation moins coûteuse, mais sans rehaussement des quais de toutes les gares, le ministre ayant été très sensible à l'argumentation du président de notre association qui défend l'accessibilité pour tous, dans les trains, et, bien sûr, en premier lieu, celle des personnes à mobilité réduite !

MESURONS TOUS NOTRE TOTALE INTERDEPENDANCE EN VUE DU BIEN COMMUN

Quelles auraient été les conséquences de la réalisation d'une voie verte entre Dol et Lamballe à la place du train ? Cela avait été envisagé à une certaine époque !....

Oui, disons-le sans la moindre ambiguïté : la rénovation est le résultat d'une volonté COMMUNE de la société civile et des élus de tous les niveaux en faveur du bien commun, au service de tous.

De cette fierté, il n'est question, pour ma part, d'exclure personne : c'est un beau projet porté par tous, qui nous fait mesurer cette totale interdépendance.

Fierté collective, combat collectif, la rénovation de la ligne de Dol à Lamballe a tout de même coûté 82 millions d'euros et appelle UNE GRANDE AMBITION POUR L'EXPLOITATION, mais de nombreuses conditions détermineront une exploitation digne de ce combat. Notons néanmoins qu'en raison de la volonté de SNCF Réseau, cette rénovation s'est faite sans la réfection des croisements (à Miniac-Morvan et à Plancoët), ce qui rend plus rigide l'exploitation de la ligne.

Il n'est pas nécessaire de regarder loin de Dinan : il suffit de regarder la ville de Dinard, qui a perdu son train.... Même sur le plan touristique, si important pour notre ville, la disparition de notre train et de notre gare ferroviaire aurait eu de très lourdes conséquences.

DES CONDITIONS À SATISFAIRE POUR UNE EXPLOITATION RÉUSSIE ET POUR ÊTRE À LA HAUTEUR DES ATTENTES ET BESOINS DES USAGERS

Aussi, pour que l'exploitation de la voie rénovée soit une réussite, donc assure un retour sur investissement, la **Région Bretagne**, qui par les lois de décentralisation a la compétence TRANSPORTS à tous les modes, devra remplir des conditions que nous allons énumérer.

Condition n° 1
RECONSTITUER LA LIGNE TRANS-BAIES BRETAGNE NORD
(Saint-Malo – Dol — Dinan – Lamballe – Saint-Brieuc)

Au préalable, je cite notre journal régional *Ouest-France* du 20 août dernier : « *Le conseil départemental des Côtes-d'Armor ne peut se contenter de laisser passer les trains.* »

Nous devons tous avoir le souci de reconstituer l'exploitation de la ligne TRANS-BAIES, c'est-à-dire l'aller et le retour des trains TER entre Saint-Malo, Dol, Dinan, Lamballe, Saint-Brieuc et au-delà. En effet, un Malouin qui veut se rendre en train de Saint-Malo à Brest, doit, jusqu'à présent, se rendre à Rennes et donc effectuer 140 km de plus ! Nous posons la question : cela est-il normal ?

Cela est une condition fondamentale qui habite la société civile depuis 1989 : les villes moyennes doivent pouvoir exister sans subir le gigantisme des grands métropoles comme Rennes et Brest.

Condition n° 2
8 TRAINS TER DANS CHAQUE SENS, QUOTIDIENNEMENT ENTRE DINAN ET LAMBALLE

SNCF Réseau nous a dit que, sur la voie rénovée Dinan - Lamballe, il est possible de faire passer, chaque jour, et dans les 2 sens, jusque 10 trains, allant de Dinan à Saint- Brieuc.

Le 24 août dernier, à *Dinan aggro*, les vice-présidents du conseil régional, MM. Quernez et Lécuyer nous ont accordé une desserte supplémentaire, ce qui les porte à 5, dans chaque sens (Dinan↔Saint-Brieuc).

Nous avons tout de suite dit que **cela était insuffisant** pour un déplacement Dinan - Saint-Brieuc, qui va maintenant se faire en 50 minutes, soit 17 minutes de moins qu'actuellement, malgré les arrêts dans toutes les gares.

L'association demande, de manière responsable, 8 TRAINS TER dans chaque sens, quotidiennement. En effet, huit trains dans chaque sens constitueront un VRAI SERVICE DE CADENCEMENT entre Dinan et Saint-Brieuc, et pourront contribuer réellement à la disparition de l'auto-solisme.

Les responsables de la Région nous ont dit d'attendre les premiers résultats de l'exploitation ! Mais, du fait de notre antériorité dans l'étude de ce dossier, nous savons qu'avec l'augmentation du nombre de voyageurs (+ 130 % entre 2010 et 2016), ces derniers voyageaient debout comme Gérard Gérard Lahellec avait pu le constater. Pour cette raison, la directrice régionale de l'époque envisageait même de mettre deux voitures.

Certainement, la voie, nonagenaire à l'époque, remplacée par une voie neuve avec vitesse à 100 km / heure va induire une augmentation importante des usagers.

M. Quernez nous dit que 5 trains par jour dans chaque sens n'est qu'un début. Car, à l'instar du barreau sud de la Bretagne, la RÉGION Bretagne va, du côté nord, solliciter les différentes E.P.C.I., c'est-à-dire les Agglomérations, aussi bien à l'ouest qu'à l'est de Saint-Brieuc (région de Dinan) pour mettre DAVANTAGE de trains TER entre les villes. Cela pour constituer, entre ces principales villes, **un réseau de proximité**. Cela nous semble une très bonne idée QUE NOUS APPUIERONS LE PLUS POSSIBLE.

Condition n° 3

EN SEMAINE, ENTRE DINAN ET SAINT-MALO, FAIRE CIRCULER 3 TER ALLER-RETOUR

- a. Un aller-retour le matin entre 6 heures 30 et 8 heures 30,
- b. Un aller-retour sur l'heure de midi de 12 heures à 14 heures,
- c. Un aller-retour en soirée entre 17 heures 30 et 20 heures 30.

Nous avons de nombreux arguments pour étayer cette demande :

- La faisabilité est simple ; le trajet peut se faire FACILEMENT entre 20 et 25 minutes entre Dinan et Dol (même en cabotant, c'est-à-dire avec des arrêts à La Hisse, Pleudihen et Miniac) et 10 à 12 minutes pour aller de Dol à Saint-Malo, soit un déplacement entre 30 et 35 minutes. Il n'est pas possible de faire mieux en voiture auto-soliste. Il est impossible de le faire en car, qui met 60 minutes, voire davantage.
- Les potentiels à transporter sont énormes : déjà évalués à 5 000 personnes dans chaque sens par le conseil de développement, il y a une dizaine d'années, ils n'ont pu qu'augmenter, les deux villes principales du pays de Rance ayant quasiment tout en commun : santé, justice, économie, tourisme, et ce n'est pas la future implantation à Dinan, en 2025, de l'école d'infirmières qui va diminuer l'importance de ces mobilités.
- Ajoutons que les services de cars ne sont pas à la mesure des besoins et ne peuvent susciter l'engouement, car trop lents et donc inadaptés.

Condition n° 4

3 DIRECTS Dinan - Rennes Aller-Retour REBROUSSANT à Dol

Ici aussi, nous avons de nombreux arguments pour justifier cette demande :

- Vouloir communiquer, en DIRECT avec notre capitale régionale est une demande, exprimée ou seulement consciente, de tout habitant du pays de Dinan.
- 3 aller-retour quotidiens est **un chiffre minimal** pour créer, entre les deux villes, une véritable communication quotidienne

- Le DIRECT actuel, qui a le mérite d'exister depuis 2019, s'il est idéalement placé avec un départ de Dinan à 7 heures 01 le matin, a **l'énorme inconvénient** de revenir trop tôt en partant de Rennes à 16 heures 56. Cela l'empêche de constituer un vrai transport domicile - travail et nuit donc à son remplissage. Il trouve de plus en plus de clientèle, mais subit assez souvent une suppression inopinée qui constitue **un énorme frein pour son succès**, car le marqueur d'une desserte de qualité, c'est sa régularité. Les responsables de la Région, M. Quernez en tête, sont bien conscients qu'il va falloir rapidement reporter le retour du soir entre 17 heures 30 et 18 heures.
- Toutefois, n'omettons pas de dire que le principe du rebroussement à Dol, qui évite de changer de train à Dol, ainsi que sa poursuite en DIRECT de Dol à Pontchaillou où il arrive à 7 heures 58, sont deux éléments très encourageants pour sa fréquentation.

Nous n'avancons pas par hasard ce besoin de 3 DIRECTS rebroussant à Dol et, comme pour Saint-Malo :

- un train tôt le matin aller-retour entre 6 heures 30 et 8 heures 30,
- un train sur le midi, aller-retour entre 12 heures et 14 heures,
- un train en soirée entre 17 heures 30 et 20 heures 30.

Depuis le jeudi 05 octobre, où nous avons assisté à l'opération, en gare de Rennes, « **2TMV** », c'est-à-dire « deux trains sur une même voie », tous les responsables de la mobilité ont confirmé que l'application de ce principe devrait permettre d'augmenter, en gare de RENNES, le flux de 30 % au minimum, dès septembre 2024 ; en conséquence, cette technique devrait, à juste titre, servir notre demande, en créant, tout de suite, le deuxième puis le troisième train DIRECT demandé.

Condition n° 5
ADAPTATION DE LA GARE DE DOL
A LA PERFORMANCE DU BARREAU FERROVIAIRE NORD SUR DINAN, SAINT-BRIEUC, ETC.

La gare elle-même :

- Il convient qu'elle puisse être équipée d'ascenseurs plus rapides, comme dans toute gare et non de matériel désuet.
- Il convient que les responsables de la SNCF régionale fassent arriver les retours de Rennes sur la voie évitant, parfois à une clientèle âgée, de devoir prendre le souterrain.
- Enfin, balayons tout de suite un rêve de certains qui souhaiteraient, à l'instar de la FNAUT (Fédération nationale autonome des usagers des transports) que soit construite une virgule de quelques kilomètres de voie entre celle qui vient de

Dinan et celle qui va vers Rennes, donc évitant la gare Dol ; si RÉSEAU a refusé de construire 300 mètres de voie de plus, et à Miniac et à Plancoët, pour faire un croisement, du fait du coût de ces ouvrages, on conçoit mal comment cette structure, si peu favorable à payer pour le réseau secondaire, pourrait même concevoir un tel projet puisque, bien entendu, il coûterait plusieurs millions d'euros !

La fonction REBROUSSEMENT

Par contre, il convient que cette fonction, fondamentale pour assurer des DIRECTS Dinan - Rennes, aller et retour, soit pérennisée pour les 3 directs futurs qui iront ou reviendront de Rennes : cela est, pour nous, essentiel.

Des temps d'attente à Dol réduits

Ils ne devraient pas excéder 5 à 7 minutes, car nous sommes dans les déplacements domicile - travail, domicile - études ; or, qui aujourd'hui souhaite passer du temps sur les quais de la gare à Dol ?

Cela intéresse les trains venant de Saint-Malo et se dirigeant vers Rennes.

Condition n° 6

DESSERVIR LES GARES INTERMÉDIAIRES

À partir de la gare de Dinan, il faut, bien sûr, privilégier la fonction REBROUSSEMENT et augmenter les arrêts dans les haltes intermédiaires de La Hisse (en Saint-Samson), de Pleudihen et de Miniac-Morvan.

De plus, pourquoi ne pas expérimenter en Bretagne, comme dans d'autres régions (notamment dans les Alpes), des arrêts à la demande pour des gares intermédiaires ?

Enfin, n'oublions pas que, si nous souhaitons, à partir de Dinan vers Dol, garder une abondante clientèle, il faut satisfaire cette desserte intermédiaire, sinon les usagers auront de plus en plus tendance à aller avec leur voiture en gare de Dol, bien que les parkings gratuits tendent de plus en plus à y être saturés.

Condition n° 7

MÊME PRIX POUR LE TRAIN QUE POUR LE CAR

Ici aussi, nous avons des arguments :

- Pour favoriser la décarbonation, respecter notre environnement, et entrer dans l'ère nouvelle, d'une part chacun doit se soucier de la qualité de l'air qu'il respire et donc qu'il fait respirer aux autres ; d'autre part, nous croyons que le train a une place privilégiée, même par rapport aux cars.
- Cela doit conduire à adapter les prix et à ne pas forcer les Bretons à utiliser le car, du fait de son prix à 5 euros pour aller à Rennes, alors que le train coûte 11 euros ! Ce serait une incohérence flagrante.
- Notre association a TOUJOURS défendu la COMPLÉMENTARITÉ du car par rapport au train ; et, s'il était normal, du temps où nous avions une voie quasiment centenaire qu'il ait existé une noria de cars devant la gare SNCF, nous croyons que la voie rénovée doit logiquement conduire à rebattre les cartes pour que les deux modes de transport collectif retrouvent une juste complémentarité.
- Des efforts ont déjà été consentis par la Région Bretagne, M. Quernez nous ayant accordé, le 2 mai 2022, la réduction du prix des déplacements en train vers Rennes de 15 euros à 10 euros ; alors, faut-il parler de trains à **50 euros par mois quel que soit le nombre de trajets ?**
- Ou faut-il parler de train à 1 euro comme dans certaines régions de France ? C'est aux responsables de la Région d'en décider, mais la concurrence financière du car par rapport au train TER **reste une source de malentendus** et d'incompréhensions de la part des usagers du train. Et enfin, à service prétendu égal, il ne semble pas incohérent de demander prix égal.

Conclusion :

Comme la rénovation de la voie ferrée a été acquise par TOUS pour le bien commun de TOUS, j'appelle à une loyale discussion entre *Dinan agglo* en charge de la mobilité sur le pays de Dinan et la Région Bretagne, autorité organisatrice de toutes les mobilités (A.O.M.) car le pays de Dinan a plusieurs opportunités qu'il doit savoir saisir :

- Une voie rénovée qui nous sort de l'enclavement à tous les modes,
- Une Autorité Organisatrice de Toutes les Mobilités bien représentée à Dinan car le président de *Dinan agglo* est aussi vice-président du conseil régional, donc dans l'exécutif, et il

connaît nos demandes qui, pour la plupart, sont anciennes et le fruit de longues réflexions,

- Les habitants du pays de Dinan, DEMANDEURS de trains de PROXIMITÉ,
- La Région Bretagne, qui doit avoir l'ambition de redonner à la zone géographique entre Dol, et Lamballe - Saint-Brieuc une mobilité collective à ses habitants du fait de la réduction de mobilité aggravée par la Grande Vitesse aussi bien à l'est (Dol) qu'à l'ouest (Lamballe),
- Et chaque citoyen doit savoir que SNCF Mobilité régionale n'est, de par les lois de décentralisation, que prestataire de service. C'est la Région Bretagne qui a la responsabilité d'octroyer les nouvelles dessertes demandées.