

Dinan-Lamballe : « Nous avons déjà trop attendu »

Annoncée pour 2024, la rénovation de la ligne sera au cœur des débats de l'association ferroviaire Bretagne nord, samedi. Le président, Théo Marteil, est déjà tourné vers l'exploitation:

Entretien

Théo Marteil, président de l'association ferroviaire Bretagne nord.

Où en est la rénovation de la ligne Dinan-Lamballe ?

Elle n'a pas commencé. Lors de notre précédente assemblée, le directeur régional de SNCF réseau, Christophe Huau, avait annoncé que le chantier durerait dix-huit mois, pour s'achever en juillet 2024. Ce calendrier n'a pas été remis en question. Ça veut dire que le chantier devrait commencer au plus tard en janvier 2023.

Avec le Covid, l'augmentation des prix des matériaux et la guerre en Ukraine, la facture a grimpé. Il reste des arbitrages à faire. Cela coûterait encore 9 millions de plus que prévu. Au début, nous étions à 36 millions...

Pourquoi ce projet est-il si important ?

Depuis octobre 2016, SNCF réseau a imposé le ralentissement de la vitesse à 60 km/h, voire 40 km/h dans certains secteurs. Ça fait six ans qu'il n'y a pas de transports collectifs dignes de ce nom, entre Dinan et Saint-Brieuc.

Après cette rénovation, on n'aura plus besoin de se battre de ce côté-là. C'est un projet structurant contre l'enfermement du pays de Dinan. Pour des raisons environnementales, écologiques, de sécurité, le train retrouve une force considérable.



Théo Marteil, président de l'association ferroviaire Bretagne nord, est un farouche défenseur du train de proximité.

PHOTO : ARCHIVES OUEST-FRANCE

Qu'en est-il de la rénovation du croisement de Plancoët, qui permettrait aux trains de se croiser sur cette ligne unique ?

On continue de dire que l'absence de réfection des croisements de Miniac et de Plancoët est une erreur magistrale. Ils refont à l'identique et ne se projettent pas dans le temps. Les besoins ne sont plus les mêmes.

Ils nous disent qu'ils peuvent faire passer au minimum dix trains dans chaque sens par jour sans croisement. J'attends de voir.

Entre Dinan et Rennes, le direct a du mal à décoller...

Le direct n'a pas été une réussite. Le retour est une heure trop tôt, à 16 h 56. Trop de directs ont aussi été supprimés, sans raison. Il n'y a pas eu de communication nette sur ce service, ni à Dinan agglomération ni à Rennes Métropole. Le train devrait par ailleurs s'arrêter à la demande dans les petites communes, à La Hisse et à Pleudihen...

L'exploitation est votre prochain

gros chantier.

Le vrai problème va être de trouver une exploitation qui va avec les besoins réels entre Dinan, Saint-Brieuc, Saint-Malo et Rennes. Pour Rennes-Dinan, nous réclamons toujours trois directs par jour, dans les deux sens, matin, midi et soir. Celui du soir doit être retardé d'une heure.

On demande également à ce qu'il y ait des « transbaies » entre Saint-Malo, Dol-de-Bretagne, Dinan, Lamballe et Saint-Brieuc. Pour réhabiliter l'axe Bretagne nord et ainsi éviter d'aller à Rennes pour rejoindre Brest. On a réussi à faire comprendre que le prix du TER était trop élevé. Ils devraient bientôt baisser de 5 €, entre Dinan et Rennes.

Le public est invité à votre assemblée générale, que verra-t-il ?

Il va y avoir un débat ouvert à tous, où aucune question ne sera éludée, en présence de la députée Chantal Bouloux, de représentants de la Région et de la SNCF, des élus de Dinan agglomération et de Lamballe Terre et Mer. On va entrer dans le dur, avec la rénovation de la ligne entre Dinan et Lamballe. Nous avons déjà trop attendu.

Ce samedi, à 9 h, assemblée générale de l'association ferroviaire Bretagne nord, à la salle Robert-Schuman.

Recueilli
par Thibault BURBAN.