RAIL. « Pourquoi attendre 2020 pour une rénovation réelle ? »

Théo Marteil, le président de l'association.

Théo Marteil constate une importante décroissance de fréquentation des lignes Lamballe – Dinan et Dinan - Dol.

Les lignes Lamballe – Dinan et celle de Dinan - Dol ont une fréquentation décroissante, qui les ramène à celle de l'année 2010. L'association ferroviaire Bretagne Nord mène le combat depuis 27 ans pour rénover cette ligne.

« Nous devons faire le choix d'entretenir les réseaux existants et de limiter la fracture sociale. » Le président de la République, Emmanuel Macron, le 1er juillet à Rennes, lors de l'inauguration de la LGV, semble avoir conquis le cœur de Théo Marteil, le président de l'association ferroviaire Bretagne nord (AFBN). **« Cela démontre que les citoyens ont totalement raison quand ils demandent que le service du public soit un vrai service public, qui réponde aux besoins des Français. Cela réaffirme donc la légitimité d'exister de notre ligne Lamballe – Dol-de-Bretagne, située entre les deux lignes TGV Rennes – Saint-Malo et Rennes – Brest. »**

Satisfait par ce point, Théo Marteil estime également que l'engagement financier des trois collectivités costarmoricaines pour payer 25 % du coût global, soit 15,5 millions d'euros, Dinan agglomération pour 6,5 M €, conseil départemental (6 M €) et Lamballe Terre et Mer (3 M €) va dans le bon sens.

Par contre d'autres points interrogent le président de l'AFBN. **« Si l'avant-projet de rénovation de Pleudihen – Dol se fait en 2018, comme le prévoit SNCF-Réseau, ce qui est très bien, pourquoi attendre 2020 pour faire la rénovation réelle. De plus le croisement de Miniac est indispensable pour une rénovation ambitieuse. Combien de temps, le Pays de Dinan pourra-t-il supporter la fracture territoriale avec les Pays qui nous bordent, alors qu'eux, ne cessent d'améliorer leurs moyens de mobilité collective. »**

Enfin, Théo Marteil, monte en pression. **« Je m'inquiète réellement du retard de la rénovation de la ligne Lamballe – Dol, compte tenu que Lamballe Terre et Mer ne paie qu'après 2020 et qu'à cette période, nous aurons changé de contrat de plan Etat-Région. Malgré les travaux de maintenance assurés et compte tenu de l'importante décroissance de fréquentation Lamballe – Dinan (- 28 % en 2017) et Dinan – Dol (- 25 %), la ligne ne peut se permettre d'attendre quatre ans avant sa rénovation. Nous observons déjà l'habitude des usagers de reprendre leur voiture ou au mieux de co-voiturer, avec les conséquences environnementales provoquées par cet état de fait. »**

L'association ferroviaire Bretagne Nord estime donc qu'il conviendrait de faire, en 2019, d'un seul tenant, l'ensemble du chantier de Lamballe à Dol, afin de réduire les coûts du chantier, d'autant plus que les financements ont été actés.