

Désenclavement et intégration de la Bretagne par des transports terrestres à grande vitesse

Philosophie de la « double boucle »

Tout projet audacieux d'infrastructure nouvelle, à part répondre aux besoins immédiats des populations, cherche à orienter et à rendre possible un futur qui pour l'instant n'est que potentiel. C'est à cette double exigence, celui d'un futur agissant dans un présent qu'il faut améliorer tout de suite, qu'obéit notre projet de « double boucle », articulant la création d'une Liaison interrégionale rapide aérienne (LIRA) reliant Rennes à Nantes, avec une voie circulaire bretonne aérienne (CIBRA) reliant plus de 90 % de la population urbaine de la Bretagne par des liaisons monorail aérotrain ultrarapides (voir fiche aérotrain « nouvelle génération »).

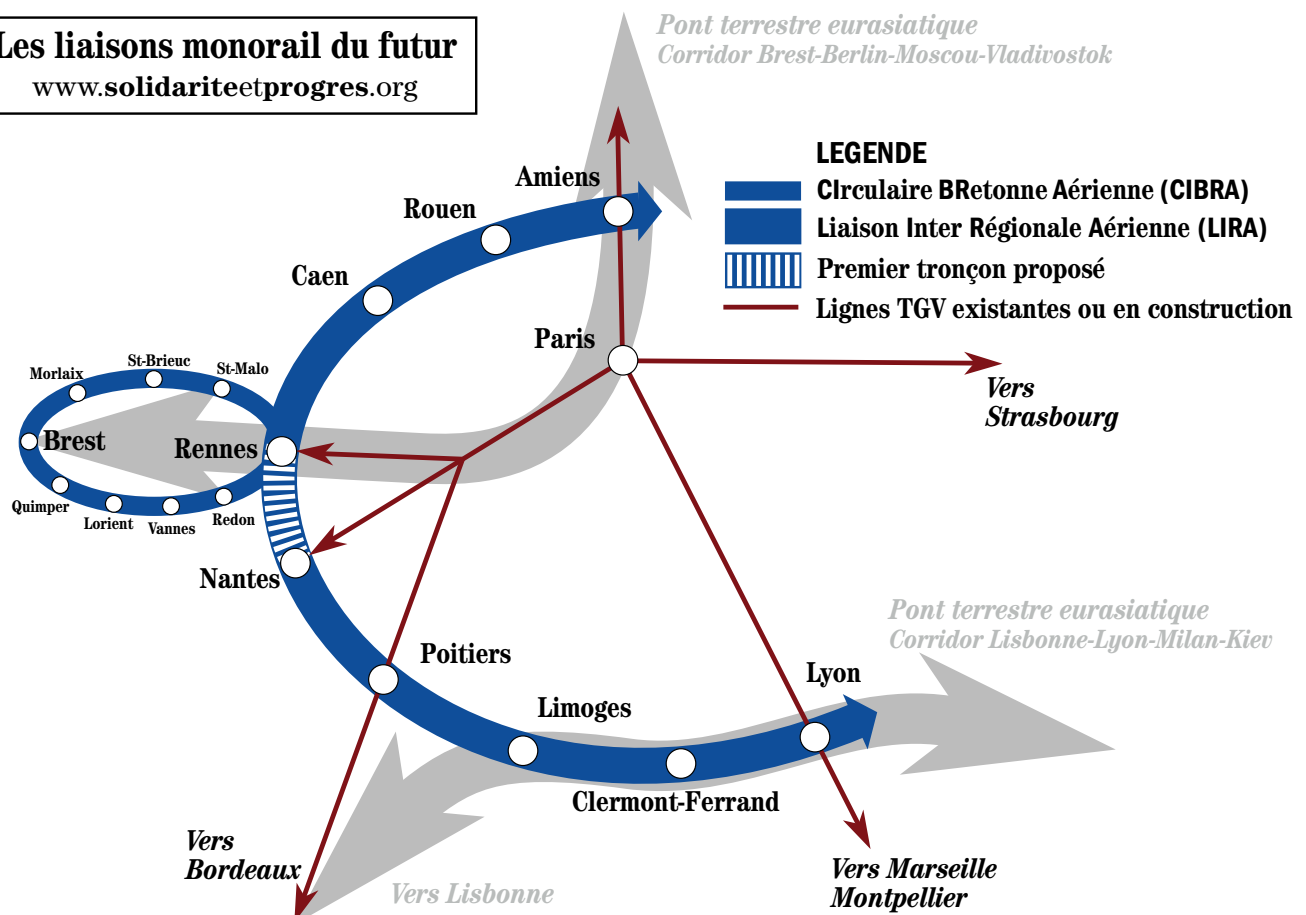
Les tracés que nous proposons ici au nom de l'aménagement du territoire (régional et province-province), ne visent nullement à se substituer aux axes de TGV (capital-province), mais les complètent harmonieusement.

Première boucle : intégration par la LIRA

Notre projet de Liaison interrégionale rapide aérienne (LIRA), reliant Rennes et Nantes par une voie monorail aérotrain, sera la première pierre d'un vaste édifice à dimension continentale. Ce premier tronçon s'inscrit en effet dans le long tracé « Transline » que propose l'association ALTRO, défini comme prioritaire par l'Union européenne (Couloir V, dit

Les liaisons monorail du futur

www.solidariteetprogres.org



Kiev-Lisbonne). Il s'agit de relier, sans passer par Paris, l'Est européen (Balkans), les Alpes (Lyon), l'Auvergne (Clermont) et l'Atlantique (Nantes, Rennes et au-delà Caen, Rouen et Amiens). Ce projet permettra de désenclaver le « désert français », tout en permettant à la Bretagne d'arrimer son développement au « Pont terrestre eurasiatique » qui s'étend de l'Atlantique (Brest) à la mer de Chine. La Bretagne sera ainsi en position de force pour s'intégrer à la formidable dynamique de croissance qui dominera l'espace transpacifique dans les décennies à venir.

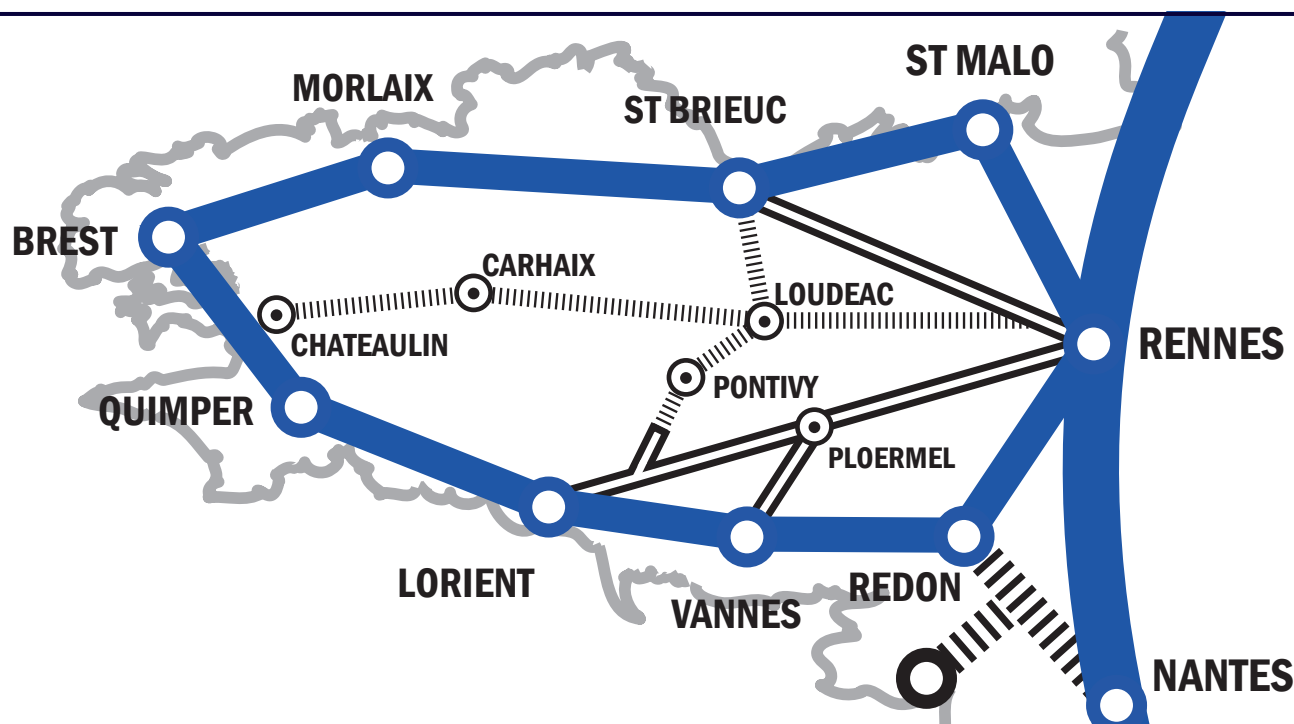
Deuxième boucle : désenclavement par la CIBRA

Notre projet de Circulaire bretonne aérienne (CIBRA), orienté vers le désenclavement intérieur de la Bretagne, propose de réduire de 20 à 50 % la plupart des déplacements interurbains. Inspiré du Swissmetro, un projet élaboré par

l'Ecole polytechnique de Lausanne en Suisse, la CIBRA mettra à un quart d'heure de distance les villes situées sur l'ellipse reliant Rennes, St-Malo, St-Brieuc, Morlaix, Brest, Quimper, Lorient, Vannes et Redon. Avec la CIBRA, Brest et Quimper seront à une heure de Rennes.

Une croix autoroutière à l'intérieur de la boucle

La CIBRA sera complétée par un plan « en croix » qui vise la modernisation autoroutière (2x2 voies) à l'intérieur des terres. Partant du nord vers le sud, il s'agit de relier en priorité St-Brieuc à Lorient, via Loudéac et Pontivy (D700, D768) et, d'ouest en est, Châteaulin à Rennes (N164), via Carhaix-Plouguer, Rostrenen, Loudéac et St-Méen. Cette « croix » permettra, avec les doubles voies Rennes-Lorient (N24) et Vannes-Ploërmel (N166) déjà existantes, de disposer d'un maillage autoroutier plus satisfaisant.



Conclusion

Afin d'inciter nos concitoyens à utiliser massivement les transports en commun, dont l'impact est moindre sur l'environnement, la gratuité des transports est sujet à discussion. La Cour des comptes de la région PACA vient de constater que les billets vendus ne couvrent que 17 % des coûts des TER. Ce pourcentage est encore plus réduit, si l'on enlève le coût de fabrication des billets, de la gestion des machines de poinçonnage, etc. On le voit : ce projet menace de changer nos habitudes ! Qui aurait cru pouvoir se rendre de Brest à Lyon en moins de trois heures ? Cependant, notre « double boucle » (LIRA+CIBRA) ne reste qu'une vaste piste de décollage. Elle rendra la Bretagne exemplaire et phare du Nouveau Monde.

Pour en savoir plus :

Révolution des transports : Rennes-Nantes en 20 minutes, c'est possible !
<http://www.solidariteetprogres.org/article6215.html>