

Réseau routier et identité bretonne

Jean OLLIVRO

Université de Rennes II
 Reso Rennes ESO UMR 6590-CNRS
 6, avenue Gaston Berger
 35 043 - RENNES cedex
 jean.ollivro@uhb.fr

Résumé : La Bretagne présente un réseau original de routes accessibles et gratuites qui fait l'étonnement de nombreux visiteurs et dont la création fut fortement liée à la mobilisation des acteurs régionaux dans les années soixante. En jouant sur la multiplicité des accès, ce réseau limite considérablement les nuisances et les impacts sur les espaces traversés. Il correspond bien à la dispersion économique des hommes et des activités tout en évitant l'habituelle rupture entre réseau national (autoroutes) et réseau régional (routes secondaires). Ceci dit, ce réseau est aujourd'hui menacé sous le prétexte « d'impératif sécuritaire » et pour « autoriser des vitesses à 130 km / h ». En quelle mesure ces arguments sont-ils crédibles ? Quels types d'aménagements opérer pour concilier vitesse et accessibilité ? Les Bretons vont-ils se mobiliser pour défendre ce réseau de voies express adapté à leur identité régionale ?

Mots-clés : Routes. Bretagne. Identité. Aménagement des territoires.

Abstract : Brittany offers an original network of free accessible roads that is a wonder to a lot of visitors and whose creation was strongly linked to the mobilization of the people concerned in the region in the sixties. By playing on the number of accesses, the network cuts the disadvantages and impacts on crossed areas in a dramatic way. It is an agreement with the economic scattering of the people and their activities and at the same time avoids the usual fracture between national network (motorways) and regional network. All things being said, today this network is threatened under the pretence of « safety requirements » and of « allowing a 130 km an hour speed ». To what extent are these arguments credible ? What kind of development should be made to combine speed with accessibility ? Will Breton people take action to defend this network of express ways adapted to their regional identity ?

Key words : Roads. Brittany. Identity. National and Regional Development.

Il existe *a priori* bien peu de relations entre une route et l'identité d'un pays ou d'une région. En effet, dans une optique étatique et au moins jusqu'au XIX^e siècle, les routes sont traditionnellement faites « pour les déplacements des troupes ou pour la perception des impôts » (Weber, 1983). Elles sont des marqueurs géopolitiques et des instruments de contrôle du pouvoir central sur les marges du pays ou du royaume. Ce sont des « rênes de gouvernement »⁽¹⁾ souvent destinées à lisser les lieux en augmentant le brassage et les échanges interrégionaux. La circulation plus rapide vise à renforcer l'homogénéité des masses et entraîne souvent la disparition des multiples usages de portée locale jugés surabondants, « stupéfiants »⁽²⁾ par F. Braudel dans la France monarchique. À partir de 1815, l'invention puis la généralisation du "macadam" a également créé sur l'ensemble de la planète des rubans gris-noirs appelés routes ou autoroutes : des rubans qui nivellent les accidents de terrains et masquent fortement la variété géologique ou la couleur des roches.

La Bretagne a été concernée de façon récente par cette évolution très uniformisante. Jusqu'aux années soixante dominant encore ces « atroces chemins mal empierrés » (Musset, 1937) et ces chemins creux bocagers concernés par « la lèpre profonde de la boue » (Le Lannou, 1950). En 1950, seules quelques départementales sont bitumées et l'état du réseau breton est catastrophique, favorisant en boucle le relatif isolement et l'individualisation des communautés. En Bretagne comme ailleurs, la modernisation du réseau va donc susciter le « désenclavement régional » et entraîner ici aussi le brassage territorial, la disparition progressive des coutumes ou des coiffes⁽³⁾, des façons de faire avec ce que l'on appelle l'espace et le temps.

Toutefois, pour contrebalancer cet éloignement relatif, le réseau routier breton a été dès l'origine doté d'une originalité remarquable : il est le seul en France à être entièrement structuré autour du concept de voies express. Ainsi, la Bretagne n'a pas accepté ou obtenu les routes comme tout le monde et le réseau exprime dans sa conception même une adaptation à l'identité géographique régionale avec des routes qui étonnent souvent le visiteur : elles sont moins rapides (110 km/h) mais totalement gratuites, elles présentent avec de multiples échangeurs une accessibilité hors norme. Elles apparaissent géographiquement très adaptées à l'identité économique régionale et à l'organisation de l'habitat.

Quelle est l'origine de ce particularisme ? Comment l'identité bretonne s'est-elle emparée des routes pour recréer via le réseau une personnalité modernisée ? Alors que des menaces pèsent aujourd'hui pour déstructurer ce réseau et « créer entre les villes des vitesses à 130 km/h », quelles sont aujourd'hui les chances de conserver ce réseau breton tout à fait original ? Dans la lignée du 1 % paysage visant à prendre davantage en compte les spécificités des territoires de transit, ce réseau breton n'est-il pas un modèle pour créer des infrastructures davantage respectueuses de l'environnement et de l'identité des territoires traversés ?

I - L'ORIGINALITÉ REMARQUABLE DU RÉSEAU ROUTIER BRETON ET SON ORIGINE

Structuré autour du concept des "voies express", le réseau routier breton propose des routes à la fois accessibles, très denses, fondamentales pour la vie économique et gratuites.

En Bretagne, on compte ainsi un échangeur tous les 6 km au lieu de tous les 23-25 km sur autoroute. Cette densité exceptionnelle offre une capacité fréquente d'entrée et de sortie sur le réseau, ce qui permet d'éviter l'habituelle rupture entre les réseaux nationaux, régionaux et locaux. L'ensemble du réseau est ainsi un des plus denses de France. Il crée des interférences scalaires entre les espaces et se singularise par les multiples routes locales dont le trafic, rarement pris en compte, est loin d'être négligeable. À titre d'exemple, à l'intérieur d'un petit triangle Vitré-Fougères-Saint-Aubin-du-Cormier, on compte 9 départementales ayant un trafic moyen journalier de 510 véhicules⁽⁴⁾.

Du fait de cette densité et de cette accessibilité, ce réseau a la particularité d'être très fréquenté. Certes, en raison de sa situation géographique péninsulaire, la Bretagne échappe à un trafic de transit qui concerne massivement d'autres régions comme le Nord-Pas-de-Calais ou Rhône-Alpes (Vigarié, 2002). Malgré ceci, l'automobile est plus qu'ailleurs le transport "clé de voûte" des activités économiques et sociales bretonnes. Il représente par exemple plus de 90,9 % du trafic marchandise contre 65,7 % à l'échelle nationale. Depuis 1970, le trafic a augmenté sur l'ensemble du réseau routier breton à un rythme annuel supérieur de 20 % à l'ensemble du réseau national (Delaunay *et al.*, 1996). Les immatriculations de voitures neuves représentent la plus forte progression des régions de France (Macé, 1995). L'automobile est le mode de transport essentiel de la Bretagne, notamment sur les 1 405 kilomètres de routes nationales que comptent les cinq départements (Liaisons Assurant la Continuité du Réseau Autoroutier). Dans l'ensemble, « le profil des voies du Plan Routier Breton permet une conduite plus économe en carburant, une moindre usure des véhicules et des frais d'entretien moins élevés » (Delaunay *et al.*, op. cité). Ce réseau présente enfin la particularité d'être entièrement gratuit. Comme à la Gravelle, l'ensemble des péages sont sur les franges des cinq départements bretons. À l'intérieur de cette enveloppe, la circulation est au contraire entièrement libre.

Selon certains, la gratuité se justifierait par une clause exigée par Anne de Bretagne et reprise lors du traité d'Union de la Bretagne à la France en 1532 (Hir, 1990). L'argument a certes été utilisé par les élus bretons dans les années 1960. Toutefois, la gratuité ne procède pas de cette clause mais bien du combat mené par les élus au moment des événements de mai 1968. Dès les années 1950, le CELIB (Comité d'Études et de Liaisons des Intérêts Bretons) avait créé sous la houlette d'un journaliste de formation, Joseph Martray, un vaste *lobby* d'élus de toute obédience politique. L'organisation était présidée par René Pleven, deux fois Président du Conseil : elle comptait dans ses rangs les représentants des Conseils généraux des départements bretons, la plupart des parlementaires et jusqu'à 1 200 élus qui pesaient ensemble à Paris pour faire accepter les dossiers régionaux.

Le Plan Routier Breton procède en réalité d'un contexte "révolutionnaire". Dès 1962, en raison de problèmes chroniques de surproduction, des révoltes paysannes dirigées par Alexis Gourvennec éclatent en Bretagne et conduisent à l'occupation de la sous-Préfecture de Morlaix. L'événement a un retentissement considérable dans une Bretagne habituellement très paisible. De fait, lorsqu'éclatent les événements de 1968, la crainte est d'assister à une coalition entre les intérêts estudiantins et paysans, notamment car la situation des paysans bretons reste en 1968 extrêmement fragile⁽⁵⁾. Bien sûr, cette union est improbable car les étudiants se soucient peu de la question des paysans bretons, tout comme la plupart des paysans n'ont que faire de ces "agitateurs" parisiens. Mais l'important est moins la réalité des faits que la crainte qu'elle inspire alors au gouvernement français (Pierret, 1978). « L'important n'est pas que l'alliance put se faire, l'important est que le gouvernement l'ait cru possible »⁽⁶⁾. Enfin et peut-être surtout, le Premier ministre d'alors, Georges Pompidou, cherche le soutien des "centristes" dont René Pleven est un des représentants⁽⁷⁾. L'ensemble de ces facteurs s'ajoutant, c'est Georges Pompidou qui accueille en personne la délégation bretonne, le 30 mai 1968, pour donner une impulsion décisive au Plan Routier Breton. Sous le gouvernement Couve de Murville, les négociations se poursuivront⁽⁸⁾ avant le lancement officiel de l'opération, le 9 octobre 1968. Lors de son discours à Quimper, le Général de Gaulle rappellera enfin les engagements de l'État sur ce dossier.

Ce Plan Routier Breton (PRB) est fondé sur des axes est-ouest. Cette option plaît à un État qui a toujours craint de voir la Bretagne s'organiser au plan réticulaire de façon plus autonome (à titre d'exemple, la transversale Rennes-Nantes n'est créée qu'en 1991 ce qui provoque un envol du trafic de + 68 % à Bain-de-Bretagne entre 1985 et 1993). Mais l'option satisfait aussi les paysans du Léon et leur leader, Alexis Gourvennec. La voie express remonte jusqu'à Morlaix et la gratuité du réseau est une aide indirecte à l'exportation agroalimentaire bretonne. Associée au projet, l'obtention du port en eau profonde de Roscoff (et la création de la *Brittany Ferries* bientôt dirigée par ... Alexis Gourvennec) offre aux agriculteurs de la ceinture dorée des débouchés vers le Royaume-Uni.

Même si l'esprit d'une volonté d'obtenir des équipements régionaux perdure, on est donc bien loin de la légende d'Anne de Bretagne ! En France, « l'aménagement du territoire est un rapport de force »⁽⁹⁾ et dans un contexte très précis, la Bretagne, qui était à l'époque sous-développée, a obtenu des équipements lourds dès l'origine conçus pour être à la fois gratuits, performants et accessibles.

II - RÉSEAU ET IDENTITÉ RÉGIONALE

Le réseau routier breton apparaît ainsi particulièrement adapté à l'identité régionale : il en est même devenu un des ingrédients.

Les impacts environnementaux mentionnés par Teufel démontrent de façon incontestable que le mode routier est le plus dispendieux en espace et le plus polluant (tableau 1). Toutefois certains impacts jouent peu ou sont peu ressentis à l'échelle bretonne. Ils conduisent à des décisions prises à l'échelle planétaire (sommet de Kyoto), nationale (Suisse, Allemagne, France) ou locale (espaces urbains, PDU). En revanche, à l'échelle régionale, personne ne songe à créer des entraves ou des limitations à ce mode de déplacement populaire.

Certains impacts de l'automobile et de son réseau sont en Bretagne moins importants et surtout moins ressentis qu'ailleurs. Par exemple, en raison de la dispersion de l'habitat et de la rareté du trafic de transit, la Bretagne est tout d'abord une région qui ne connaît quasiment aucun encombrement. « L'avant-dernier bouchon de Bretagne, celui de Plélan-le-Grand, sur la RN.24, a sauté le 26 juillet 1994 ; le dernier, celui de la Roche-Bernard, a disparu en 1996 » (Delaunay *et al*, op. cité). En France, la durée départementale annuelle des embouteillages varie de 0 h/km dans le Finistère à 13 h/km dans les Côtes d'Armor, 290 h/km en Loire-Atlantique, contre 3 493 h/km dans le Nord ou 290 237 h/km à Paris. De même, en raison des interférences scalaires créées entre les réseaux et de la multiplicité des voies d'accès, le réseau breton est très difficile à bloquer en cas de grève car il offre une infinité de tracés alternatifs et une grande richesse géographique d'itinéraires.

En raison de la circulation d'ouest et de l'importance du vent, la Bretagne est aussi peu concernée par la pollution de l'air et les "pics de pollution". Par exemple, le chiffre des émanations en oxyde de soufre est

le moins élevé de France. Parallèlement la dispersion de l'habitat est un critère fondamental qui change la donne de la circulation automobile. La souplesse du mode est très adaptée à la nécessité de réaliser des petits parcours. De fait, on peut estimer à plus de 60 % la part des Bretons qui ne sont pas concernés par des problèmes ailleurs quotidiens : problèmes de stationnement, amendes, parcmètres, fourrières...

Variable environnementale	Unité	Autom.	Air	Chemin de fer	Bus	Bicycl.	Piétons
Utilisation d'espace	m ² /personne	120	1,5	7	12	9	2
Utilisation d'énergie primaire	unités de gramme équiv. charbon/pkm	90	365	31	27	0	0
Émissions de dioxyde d'azote	gramme/pkm	2,2	6,4	0,08	0,02	0	0
id : dioxyde de carbone	unités/pkm	200	839,5	60	59	0	0
id : monoxyde de carbone	gramme/pkm	8,7	8,1	0,05	0,15	0	0
Hydrocarbures	gramme/pkm	1	1,4	0,02	0,08	0	0
Pollution de l'air	m ³ /pkm	38 000	95 000	1 200	3 300	0	0
Risques d'accident	Heures de vie perdues/1000 km	11,5	1,4	0,4	1	0,2	0,01

Source : D.TEUFEL. *Die Zukunft des Autoverkehrs, Heideberg, Bericht Nr 17 Umwelt und Prognose Institut (U.P.I).* Cité par J.WHITELEGG. Transport and the environment, *Geography*, n°334, 1994.

Fig. 1 : Impact différentiel des modes de transport sur un certain nombre de variables environnementales

Parallèlement, le mode routier est très adapté aux activités économiques bretonnes. Par exemple, de nombreuses entreprises agroalimentaires ont une organisation logistique fondée sur des incessantes activités de collecte ou de ramassage. L'accessibilité du réseau favorise ces entrées et sorties fréquentes et correspond à l'imbrication économique des activités urbaines et rurales. En permettant la desserte efficace de nombreux bourgs et hameaux, le réseau limite la concentration urbaine en diffusant les dynamiques économiques et en favorisant un mode d'organisation polycentrique. Même si l'aspect paysager n'est pas encore réellement pris en compte (recherche systématique de l'effet vitrine avec des bâtiments souvent peu esthétiques), la multiplicité des échangeurs crée de nombreuses zones d'activités qui d'un côté évitent la polarisation fonctionnelle, de l'autre offrent aux communes rurales des ressources et une part de taxe professionnelle.

Loin d'être un effaceur de l'identité, la route est en Bretagne un marqueur de l'identité régionale. La Bretagne est une presque île (une « plus qu'île » disent certains) qui présente un réseau routier ouvert sur le reste de la France et l'Europe. Au bord des axes, de nombreux drapeaux européens, français et bretons répondent en écho à cette identité dont la particularité est d'être ouverte sur les espaces extérieurs. De nombreuses firmes utilisent aussi leurs camions pour véhiculer à l'extérieur des produits dont la promotion s'appuie sur une forte identité régionale (Produit en Bretagne, les Citerniers bretons, les Déménageurs bretons...). Enfin, comme dans le Pays Basque ou en Corse, de très nombreux particuliers apposent des autocollants identitaires au dos de leur véhicule et l'automobile devient le vecteur d'une appartenance. Par exemple, 20 % des Trégorrois collent un quelconque autocollant breton au dos de leur automobile. La proportion est de 8 % à Rennes et dans le pays Bigouden, contre 21 % à Douarnenez, 23 % à Carhaix, 17 % à Pontivy, 14 % à Loudéac, 5 % à Guérande, 12 % dans le pays de Redon...⁽¹⁰⁾.

Si on a vu que les impacts créés par le mode ne permettent en rien d'encenser l'automobile, le réseau routier breton apparaît en tout cas doué de personnalité et particulièrement adapté à la géographie régionale. La région a recréé via le réseau une identité modernisée.

III - LES MENACES PESANT SUR LE RÉSEAU ROUTIER BRETON

Malgré cette réalité, différentes menaces pèsent aujourd'hui sur le réseau routier breton. Tout d'abord, il existe des menaces "naturelles" liées notamment à l'évolution du peuplement. Depuis l'élaboration du Plan Routier Breton, certaines communes agricoles ont vu leur population s'effondrer et la polarisation

urbaine s'est considérablement accélérée. La vitesse et la portée accrues des véhicules ont aussi renforcé les dessertes terminales en supprimant les haltes intermédiaires (par exemple les stations services) et en suscitant une recomposition économique de fond. Alors que le trafic y est moindre, l'importance du réseau secondaire suscite donc des frais d'entretien importants (bien que l'absence quasi généralisée du gel en freine la dégradation). Enfin, les zones d'activités liées aux échangeurs sont parfois devenues jointives, jusqu'à créer des rubans industriels continus à la valeur esthétique souvent déplorable (axe Rennes-Vitré).

Ces menaces "naturelles" suscitent surtout des menaces planifiées. En effet, les services de l'État ambitionnent de supprimer les points d'échange avec le réseau secondaire. Par exemple, on s'achemine vers la suppression de 3 échangeurs sur 5 dans la région de Lamballe. Selon la DRE (1996) les « liftings ne se feront pas sans pleurs ni grincements de dents, mais ils sont indispensables pour que la Bretagne dispose de véritables autoroutes, où l'on sera autorisé à rouler à 130 km/h... ». À l'origine de cette décision, on constate surtout une volonté d'homogénéisation du réseau français. Comme la cartographie européenne se fonde sur l'appellation autoroute et les vitesses dépassant 130 km/heure, il s'agit encore de montrer sur les cartes européennes qu'il existe des routes au delà du Mans. Enfin, les routes bretonnes seraient plus accidentogènes en raison des entrées imprévisibles de véhicules et de la vitesse variable des différents trafics.

Ces arguments sont contestables pour plusieurs raisons. Tout d'abord, la circulation plus rapide accroîtrait la consommation des véhicules et la pollution sur les différents axes du réseau. De même, l'essor des effets tunnels risque d'avoir des effets catastrophiques sur l'économie et le peuplement des structures intermédiaires. Il risque aussi de distendre les liens économiques très forts entre les villes et les campagnes, ce qui aurait des effets sur l'ensemble du dynamisme économique breton. Pour l'instant, la Bretagne est « le pays des villes modestes » (Le Guen, 1964) et l'équilibre urbain/rural est une originalité régionale. Une enquête menée par un étudiant a montré qu'en cas de fermeture des échangeurs, certains périurbains rennais seraient obligés de partir à contresens pour récupérer un échangeur voisin, ce qui entraînerait dix heures de déplacements hebdomadaires en plus. Or, les statistiques des accidents ne prennent pas en compte le report de ce trafic sur des routes locales beaucoup plus accidentogènes. De même, ces opérations de suppression des échangeurs sont très coûteuses (environ 80 millions d'euros par unité supprimée). Elles imposent ponctuellement la création de voies latérales supplémentaires, justement pour rejoindre l'échangeur suivant. Le coût de ces opérations créatrices de délais est aussi considérable. Notons enfin que la raréfaction des points d'entrée et de sortie suscite inévitablement la polarisation du trafic et la création de "points noirs" sur le réseau breton. D'ores et déjà, l'essor de la polarisation rennaise a suscité un renforcement inédit de la congestion sur la rocade sud qui joue à la fois un rôle de trafic international, régional (point d'aboutissement du réseau breton) et local.

Le réaménagement du Réseau routier breton est donc un enjeu qui dépasse largement les simples défis routiers. En fait, les réseaux sont des "vecteurs d'une philosophie" et la façon dont en amont on organise la route suscite des effets importants sur l'organisation spatiale et sociale. La particularité du réseau breton est d'être à la fois accessible et gratuit. Sa conception s'oppose ainsi à ces "tunnels" autoroutiers qui ne débouchent que sur les grandes villes. Si des accidents ou accrochages existent effectivement sur quelques échangeurs très précis (Le Perray près de Saint-Brieuc) c'est parce que la géographie très locale des aménagements est inadaptée avec des bandes d'accès extrêmement courtes qui entraînent des différentiels de vitesse et donc des accrochages entre les véhicules. C'est ici que doit porter l'effort de l'État pour créer – comme c'est largement le cas aux abords de Paris – des bandes d'accès suffisamment longues et permettre aux véhicules une arrivée sécurisée sur les artères majeures du réseau.

L'enjeu de la refonte éventuelle du réseau breton est intéressant dans le contexte actuel de la décentralisation. Elle crée un réel débat entre l'homogénéité du réseau national et l'aptitude des routes à prendre en compte la personnalité régionale ou locale. D'un côté, une France un peu normée, en quelque sorte "une et indivisible", est désireuse d'avoir partout le même type d'autoroutes à 130 km/h ; une autoroute parfois bien éloignée voire destructrice des espaces locaux, ce qui explique pour une assez large part l'ampleur des mouvements locaux de contestation (syndrome "nimby"). De l'autre, des avancées significatives se font jour pour glisser en France de l'aménagement "du" territoire à un aménagement "des" territoires. Le 1 % paysage a initié une action novatrice et très utile permettant la prise en compte des espaces et paysages locaux, par exemple sur l'autoroute des estuaires. Dans le Finistère, une « charte

paysagère départementale des axes routiers du Finistère » (Le Borgne, 2002) est en train de voir le jour. Elle vise à ce que la route devienne un élément de découverte et si possible de mise en valeur des paysages locaux. L'enjeu est de dépasser la simple logique de desserte pour susciter des axes de vie adaptés à la vie des territoires traversés.

En conclusion, il n'est pas simple de créer des réseaux adaptés aux espaces qu'ils traversent ou desservent. D'emblée, il existe souvent des avis divergents sur les modalités du développement à promouvoir (polarisé ou polycentrique, choix de la rapidité ou de la desserte...). Ceci dit, un bilan scientifique des atouts et limites des différentes options permet parfois de constater des aménagements plus ou moins adaptés aux personnalités régionales. La spécificité du réseau routier de Bretagne est qu'il permet à la fois la vitesse (110 km/h) et l'arrêt. Il s'adapte donc à un projet géographique polycentrique dont l'objet est de limiter les phénomènes de concentration sur quelques pôles. Cette option est peut-être géographiquement contestable. Il n'empêche que les avantages qui en résultent pour les populations et l'équilibre de l'armature urbaine sont considérables. Avec un système d'échangeurs multiple, la région propose un réseau équilibré évitant à la fois les points de congestion et les espaces délaissés. En maintenant l'originalité géographique d'un réseau adapté à sa personnalité, la Bretagne peut rester la région où il fait bon circuler.

Notes

1 - À l'image de ce que dit Legrand à propos du premier réseau de chemin de fer en 1842. Cité par RIBEILL (G.). Des saint-simoniens à Léon Lalanne. *Revue d'histoire des chemins de Fer*, n° 2, printemps 1990, pp. 47-80 (p. 53).

2 - « Dès qu'on y regarde d'un peu près, la surabondance des particularismes locaux se manifeste ; à vrai dire, ils sont stupéfiants ». BRAUDEL (F.). *L'identité de la France. Espace et histoire, Op.cit.*, p. 87.

3 - Notamment dans le pays bigouden où, dit-on, la hauteur des coiffes ne permettait pas aux femmes de voyager commodément dans les automobiles.

4 - Les 31 points de mesure effectués sur ces départementales de 3^e à 5^e catégorie oscillent d'un trafic de 2570 véhicules par jour sur la D. 225 entre Fougères et Billé à 200 véhicules par jour sur la D.112 à proximité de Livré-sur-Couesnon. DDE Ille-et-Vilaine. Service des routes et des transports. *Carte des trafics moyens journaliers sur RN et RD*, 1997, 1 p.

5 - MARTRAY (J.). Entretien, 10 avril 2002.

6 - MARTRAY (J.). Entretien, 15 mars 2001.

7 - MARTRAY (J.). Entretien, août 2002.

8 - À noter le rôle dans ces négociations de M.Sabouret, énarque, proche de René Pleven et maire de Saint-Cast, qui était directeur de cabinet de M. Couve de Murville.

9 - LOMBARD (G.). Entretien, 8 juin 2001.

10 - Une carte à ce sujet est en cours d'achèvement. Les proportions se fondent sur des relevés moyens comptant entre 200 et 500 véhicules.

Bibliographie

BELLANGER F., MARZLOFF B., 1996. *Transit. Les lieux et les temps de la mobilité*. Éd. de l'Aube, 312 p.

BONNET M., DESJEUX D. (dir.), 2000. *Les territoires de la mobilité*. Paris, Presses Universitaires de France, 228 p.

BOUCHER J.-D., 1970. Rural chez Citroën. In Planchais J. (dir.), *Les provinciaux ou la France sans Paris*. Paris, Seuil.

CAVAILHÈS H., 1946. *La route française. Son histoire, sa fonction*. Paris, A.Colin, 399 p.

CELIB, 1953. *Rapport d'ensemble sur un plan d'aménagement, de modernisation et d'équipement de la Bretagne (1953-1957)*.

CHAUMEIL L., 1949. Les chemins creux de Bretagne. *Annales de Géographie*, tome LVIII, pp. 55-58.

DUPUY G., 1995. *Les territoires de l'automobile*. Paris, Anthropos.

DELAUNAY C., KERROC'H J., LORQUET M., PENHOÛËT R., PUECH P., 1996. *Le Plan Routier Breton*. DRE Bretagne, Presses de l'ENPC, 159 p.

DRE BRETAGNE. *Plan Routier Breton. Bilan (Publication annuelle)*.

DRE BRETAGNE. *Plan Routier Breton, Troisième contrat État-Région. Bilan 1994-1997*. Brochure, 6 p.

DRE BRETAGNE, PRÉFECTURE DE LA REGION BRETAGNE, 1998. *Schéma de service de transports voyageurs et marchandises. Document de concertation régionale pour la région Bretagne*, 59 p.

FRITSCH B., 1998. *Le quart nord-est de l'Ille-et-Vilaine à la veille de l'ouverture de l'A.84*. Rapport pour la DDE de l'Ille-et-Vilaine, 32 p.

- GARÇON A.-F. (dir.), 1998. *L'automobile, son monde et ses réseaux*. Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 164 p.
- GARÇON A.-F., MALLET Y., PALLIER Y. (dir.), 2000. *Pleins phares sur l'automobile*. Nantes Association Musée d'Application, 96 p.
- GAUTIER M., 1971. *Chemins et véhicules de nos campagnes*. Saint-Brieuc, Presses Universitaires de Bretagne, 319 p.
- GAUTIER M., 1950. Les chemins morts de la France de l'Ouest. *Chronique géographique des pays celtes*, pp. 7-19.
- GENRE-DRANSPIERRE C., 1999. La desserte routière des réseaux de transport routier : une approche fractale, *Flux*, n° 38, pp. 56-68.
- HARISMENDY P., 1999. Le passage à la "route moderne" (1900-1936). *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, n° 106.
- HIR R. an., 1990. *Dre hent pe hent*. Mouladuriou hor yezh, 232 p.
- LAINÉ Y., 1986, Désenclavement, un commencement ou une fin ? In *Bretagne 2000*. Tud ha Bro, 336 p.
- LE BORGNE P., 2002. *Comment prendre en compte l'identité territoriale dans l'élaboration de la charte paysagère départementale des axes routiers du Finistère : exemple de la mise à 2 x 2 voies de l'axe Morlaix-Roscoff*. Mémoire de maître de géographie aménagement, Université de Haute-Bretagne, 130 p. + annexes.
- LE LANNOU M., 1950. *Géographie de la Bretagne*. Pilhon, tome 1.
- LE GUEN G., 1964. L'évolution récente de la population en Bretagne. *Norais*, tome XI, pp. 17-38.
- LE RHUN P.-Y., 1994. Les réseaux, in *Géographie et aménagement de la Bretagne*. Morlaix, éd. Skol Vreizh, 240 p.
- Les transports intérieurs en Bretagne : 1880-1940. *Annales du Centre Régional de Documentation Pédagogique*. CRDP Rennes, 1983, pag. multiple.
- LOZAC'H A., 1999. *Sur les routes de Bretagne. Histoire d'un réseau routier : les Côtes d'Armor*. Coop Breizh, Spézet, 320 p.
- MACÉ M., 1995. *Les infrastructures de transport en Bretagne à l'horizon 2010. Synthèse et priorités*, 39 p.
- MARTRAY J., OLLIVRO J., 2001. *La Bretagne au cœur du monde nouveau*. Rennes, Les Portes du large, 153 p.
- MEYNIER A., 1949. À propos des chemins creux de Bretagne. *Annales de Géographie*, pp. 345-347.
- Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement et des Transports. 1995. *Livre Blanc A.84. Axe Caen-Rennes, autoroute des estuaires*. DRE Basse Normandie, 53 p.
- MUSSET R., 1937. *La Bretagne*. Paris, A. Colin, 216 p.
- OLLIVRO J., 1998. Le réseau automobile breton et ses spécificités. In Garçon A.-F. (dir.), *L'automobile, son monde et ses réseaux*. Rennes, Presses Universitaires de Rennes, pp. 147-158.
- OLLIVRO J., 2000. Changement de vitesse. Le réseau automobile et le particularisme breton. In Garçon A.-F., MALLET Y., PALLIER Y. (dir.), *Pleins phares sur l'automobile*. Nantes, Association Musée d'Application, 96 p.
- OLLIVRO J., ROUAULT S., 2002. Une géographie mouvante : l'organisation des flux automobiles bretons et son évolution. *Cahiers Français Viète*, pp. 125-137.
- OLLIVRO J., 2000. *L'homme à toutes vitesses*. Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 184 p.
- ORFEUIL J.-M., 1994. *Je suis l'automobile*. Paris, éd. de l'Aube, 95 p.
- PIERRET G., 1978. *Mai breton*. Paris, Eurégio, 144 p.
- POURCHASSE P., 1997. Les transports routiers dans le Morbihan entre les deux guerres. *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, n° 104.
- REVERDY G., 1981 et 1982. Histoire des grandes liaisons françaises. *Revue Générale des Routes et des Aéroports*. 2 tomes, 237 p. et 326 p.
- VIGARIÉ A., 2002. *Le développement du cabotage européen. Le short sea shipping, une solution d'avenir*. Institut Français de la Mer.
- WEBER E., 1983. *La fin des terroirs. La modernisation de la France rurale (1870-1914)*. Paris, Fayard, (rééd. 1976).