

Restructuration de l'échangeur du Liziec

Annexe 1 : Le dossier de concertation



**PRÉFET
DE LA RÉGION
BRETAGNE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

DOSSIER DE CONCERTATION



RN 165 *Échangeur du* **LIZIEC**

CONCERTATION PUBLIQUE

du lundi 16 novembre au vendredi 18 décembre 2020





Sommaire

La concertation publique.....	4
Pourquoi ce projet ?.....	5
Le territoire du projet.....	10
Le projet soumis à la concertation.....	20
Présentation des variantes.....	26
Analyse comparative des variantes.....	38
Les suites à donner.....	39
Annexes.....	41

La concertation **PUBLIQUE**

du lundi 16 novembre au vendredi 18 décembre 2020

INFORMEZ
-VOUS

EXPRIMEZ
-VOUS

Les **OBJECTIFS** de la concertation

Le projet soumis à la concertation consiste à réaménager le système d'échanges du Liziec afin de réduire l'ensemble de ses dysfonctionnements actuellement constatés.

Les variantes proposées pour cet aménagement concernent les communes de Vannes et Saint-Avé.

La concertation offre la possibilité aux habitants de ces communes et à tous les utilisateurs du système d'échanges du Liziec de prendre la mesure des enjeux de cette opération d'aménagement du territoire.

Ce temps d'information est utile pour connaître le projet et pouvoir évaluer les différentes propositions avancées par l'Etat, représenté par la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de Bretagne, maître d'ouvrage du projet. Chacun peut apporter sa contribution à la réflexion afin de déterminer la meilleure solution d'aménagement.

Une **DÉMARCHE** encadrée

Ce projet d'aménagement s'inscrit dans les dispositions prévues par l'article L103-2 du code de l'urbanisme. S'agissant d'un investissement routier supérieur à 1,9 millions d'euros dans une partie urbanisée d'une commune et conduisant à la création de nouveaux ouvrages ou à la modification d'ouvrages existants, l'organisation d'une concertation est obligatoire.

Comment **S'INFORMER** et **PARTICIPER** ?

Sont tenus à **disposition** dans les mairies de Vannes et Saint-Avé :

- un **dossier de concertation** présentant l'étude,
- une **plaquette d'information**,
- un **registre** destiné au recueil des avis,
- des **panneaux d'information** (visibles aussi à la CCI et à la gare de Vannes).

Les **observations** peuvent être également formulées par courrier postal à l'adresse suivante :

DREAL Bretagne - Service IST/DMMO
10 rue Maurice Fabre - CS 96515 - 35065 Rennes cedex

ou par courrier électronique à l'adresse mél suivante :

rn165-Liziec.mmo.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr

L'ensemble des documents est consultable sur le site Internet de la DREAL Bretagne :
www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/rn165-echangeur-du-liziec-a3361.html



Pourquoi ce PROJET ?

Enjeux et HISTORIQUE

Le système d'échanges du Liziec, composé des échangeurs de Toull Douar et de Tréalvé, est l'un des quatre systèmes d'échanges de la RN165 qui irrigue Vannes.

Il supporte à la fois le trafic des liaisons entre la RN165 et la RN166, celui des échanges entre les RN165 et 166 et Vannes-Saint-Avé et le trafic local entre Vannes, Saint Avé et les pôles d'activités.

Sur un espace restreint, le système doit assurer des rôles multiples de distribution entre :

- des axes majeurs (RN165 et RN166),
- des axes secondaires (RD775, RD135bis, pénétrantes de Vannes),
- des dessertes de zones d'activités (Rohic, Chapeau Rouge).

Ce système d'échanges sature régulièrement, provoquant des remontées de files sur les axes qui l'alimentent. Une simulation à horizon 2037, intégrant les évolutions prévisibles de trafic, prévoit qu'aux heures de pointe, **la fréquentation du système d'échanges augmenterait de 20%, et surtout le temps passé de 70% si aucune modification n'est effectuée.** Il est donc prévu de **réaménager en profondeur** ce système d'échanges situé sur les communes de Vannes et Saint-Avé.

Le sud de l'échangeur du Liziec a été réaménagé au début des années 2000, sans traiter les liaisons entre la RN165 et la RN166.

Objectif du PROJET

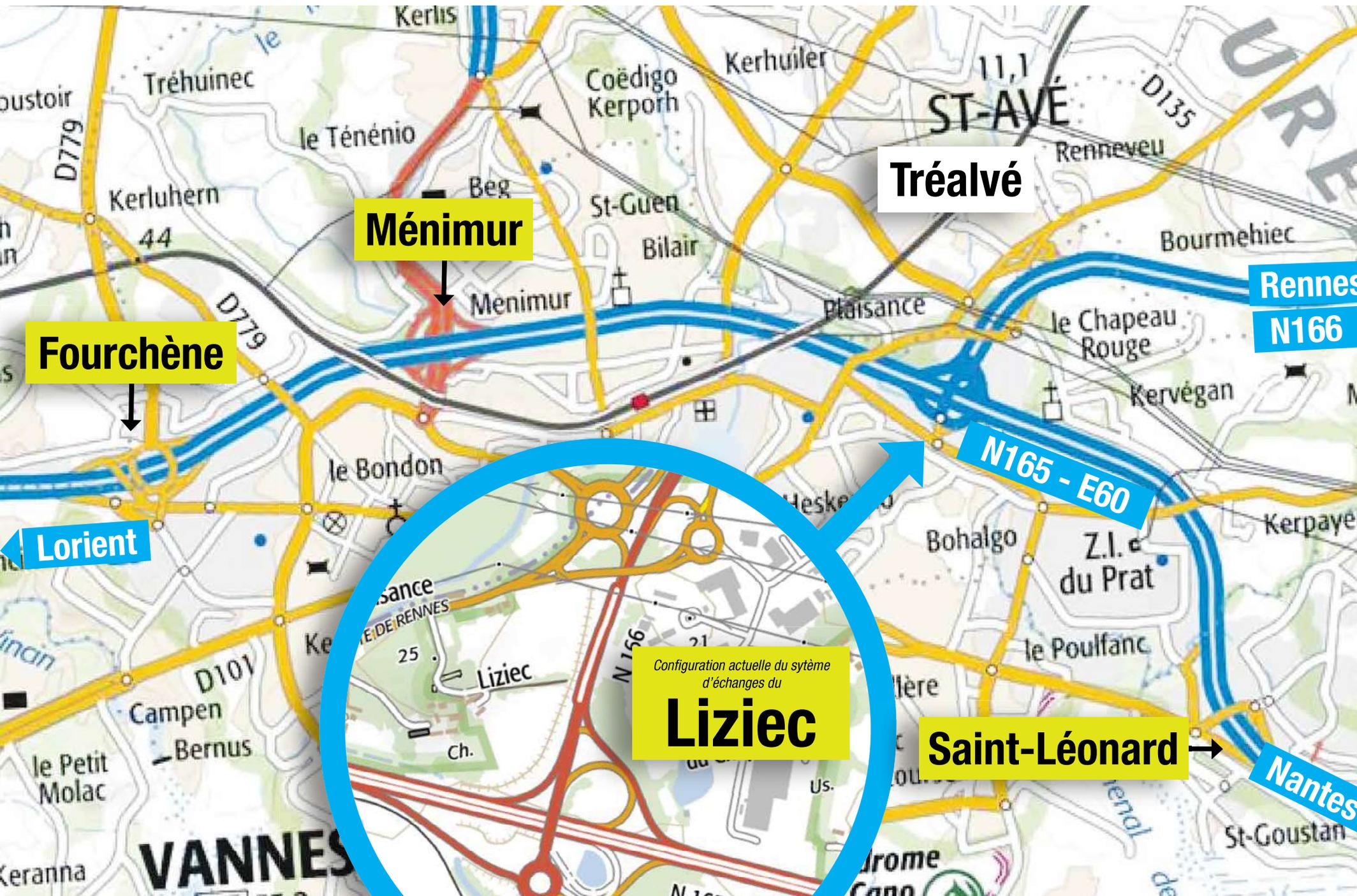
Réaliser un aménagement générant plus de fluidité et de sécurité pour le trafic de transit, le trafic d'échange et le trafic local, et plus de sécurité en limitant les remontées de files, tout en optimisant son insertion environnementale.

Poursuivre et APPROFONDIR les études

Des études ont été menées sur la configuration actuelle il y a maintenant dix ans, suivies d'autres entre 2012 et 2014. Elles ont conclu à la nécessité d'un réaménagement ambitieux de ce site. Entre 2017 et 2019, la DREAL a piloté de nouvelles études en vue de proposer plusieurs variantes de tracé pour ce nouvel aménagement. Ces analyses ont permis d'actualiser les données en fonction des évolutions du trafic et de l'environnement du site. Des études de terrain portant sur les thématiques environnementales (faune, flore et zones humides), socio-économiques et humaines (bruit, bâtis...) ont également été menées pour disposer d'un diagnostic initial des enjeux et des contraintes de ce site.

TROIS VARIANTES soumises à la concertation

L'ensemble de ces actions permet aujourd'hui de présenter trois variantes qui font l'objet de la concertation publique. Chacune a une influence différente sur l'environnement et l'amélioration des conditions de trafic.



Fourchène

Ménimur

Tréalvé

Rennes
N166

Lorient

N165 - E60

Configuration actuelle du système
d'échanges du
Liziec

Saint-Léonard

Nantes

VANNES

N 165

Les ACTEURS du projet

Maître d'ouvrage : Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Bretagne

Études : Egis Structures et Environnement

Financement envisagé à ce stade du projet : État, Région Bretagne, conseil départemental du Morbihan, communauté d'agglomération Golfe du Morbihan Vannes Agglomération et Ville de Vannes.

Tous les participants à cette concertation publique seront également des acteurs majeurs du projet. Par leurs remarques et suggestions, ils contribueront à préciser les attentes des usagers et des collectivités en vue d'éclairer les prises de décision du maître d'ouvrage.



Un COMITÉ DE SUIVI pour informer les collectivités tout au long du projet

Le comité de suivi est chargé d'informer les acteurs locaux sur l'avancée des études. Il est présidé par le Préfet du Morbihan et rassemble les élus de la Région Bretagne, du conseil départemental du Morbihan, des communes et intercommunalités intéressées, les parlementaires concernés, les chambres consulaires, les associations environnementales agréées et la Direction interdépartementale des routes (DIR) Ouest et la Direction départementale des territoires et de la mer du Morbihan (DDTM 56).

Par son intermédiaire, les riverains et exploitants concernés sont informés, et les avis et demandes peuvent être pris en compte.

Le FINANCEMENT des études

Les études et les procédures préalables, jusqu'à l'obtention de l'arrêté de déclaration d'utilité publique de l'aménagement du système d'échanges du Liziec - Tréalvé, sont inscrites dans le contrat de Plan Etat-Région à hauteur de 500 000 euros.



La place des **MODES DOUX** et **TRANSPORTS EN COMMUN** dans le projet

Prise en compte des dispositions de la loi LOM (loi d'orientation des mobilités).

Le projet se situe à l'intersection de deux axes structurants de l'agglomération vannetaise, la RN165 et la RN166. Sur la RN165, le trafic moyen journalier est de l'ordre de 52 000 véh/j à l'est et 68 000 véh/j à l'ouest de l'échangeur. Sur la RN166, il est de 33 000 véh/j en approche du système d'échange. Les mouvements pendulaires (trajets domicile-travail) y sont importants et entraînent des difficultés de fluidité et de sécurité notamment aux heures de pointe du matin et du soir.

Le projet d'aménagement du système d'échanges doit prendre en compte les dispositions de la loi d'orientation des mobilités (loi LOM) dont l'article 35 traite de la création de voies réservées aux transports en commun, aux taxis, aux véhicules transportant un nombre minimal de personnes (dont le covoiturage) ou aux véhicules à très faible émission.

Si le cahier des charges de l'étude prévoit que le projet doit être compatible avec une éventuelle mise à 2x3 voies de la RN165, il convient que les aménagements prévus sur la RN166, en approche de l'échangeur, ne compromettent pas la création future de voies réservées. Les transports en commun (car et bus principalement) sont en effet actuellement confrontés aux mêmes problèmes de congestions routières que les utilisateurs de voiture individuelle.

Même si l'objectif principal de ce projet de restructuration d'échangeur est de remédier à des problèmes de saturations routières, le projet doit permettre la possibilité de réaliser des liaisons cyclables ou d'assurer des continuités piétonnes. L'échangeur constituant actuellement un point noir majeur de franchissement pour les modes doux, sa conception devra rester compatible avec la réalisation d'aménagements complémentaires dédiés à ces modes de transports alternatifs à la voiture individuelle.

La DREAL Bretagne est donc très attentive à la place des modes doux dans le projet. Elle travaille en lien étroit avec Golfe du Morbihan - Vannes agglomération qui porte une politique ambitieuse sur ce sujet, notamment sur le développement d'itinéraires cyclables. De nombreux itinéraires intercommunaux sont ainsi en projet sur toute l'agglomération, dont six itinéraires en direction et au départ de Vannes ou traversant l'agglomération, et qui viendront compléter le maillage existant.



BON À SAVOIR :

Une aire de covoiturage de 85 places existe au giratoire du Chapeau Rouge. Celle-ci devra être maintenue ou compensée par une autre aire à proximité immédiate.

Le territoire du **PROJET**

Les enjeux de **MOBILITÉ** et de **SÉCURITÉ**

Favoriser et fluidifier les déplacements

Située au sud du département du Morbihan, l'agglomération de Vannes est un pivot des relations entre Nantes, Lorient et Rennes. Les données de population et d'emploi font apparaître que Vannes, dont la densité de population est supérieure à celle du Morbihan, représente le pôle d'attraction principal de l'intercommunalité Golfe du Morbihan-Vannes Agglomération : elle accueille 58% des emplois du territoire.

La dynamique de croissance des emplois entre 2009 et 2014 est plus importante dans les communes avoisinantes qu'à Vannes même. Ainsi on a noté une création significative d'emplois à Saint-Avé, Theix-Noyal, Séné ou encore Elven.

La périurbanisation se renforce et s'étend, en particulier le long des axes routiers.

L'ensemble de ces éléments induit une augmentation du trafic domicile-travail, dont 84% est effectué en voiture.

Dans ce contexte, la saturation déjà importante de l'échangeur du Liziec le matin et le soir est amenée à augmenter. Des secteurs sont particulièrement impactés comme sur la RN165 pour la sortie Lorient → Rennes, sur la RN166 pour la sortie Rennes → Saint-Avé et sur les deux giratoires de Toull Douar (RN165 / RN166) et de Tréalvé (RD135B / Rennes).

Améliorer la sécurité routière

35 accidents ont été recensés sur le secteur entre 2008 et 2017, provoquant 4 morts, 9 blessés hospitalisés et 45 blessés légers. Si le nombre d'accidents est inférieur à la moyenne nationale des routes comparables, le taux de mortalité est supérieur car il prend en compte les sections courantes des deux routes nationales. Les travaux de restructuration auront un effet positif de réduction du nombre et de la gravité des accidents.





TRAFICS MOYENS JOURNALIERS ANNUELS EN 2017 (source : DIR Ouest – traitement Egis)

La valeur des Trafics Moyens Journaliers Annuels est exprimée en Tous Véhicules (TV), la part des Poids-Lourds (PL) est exprimée en pourcentage.

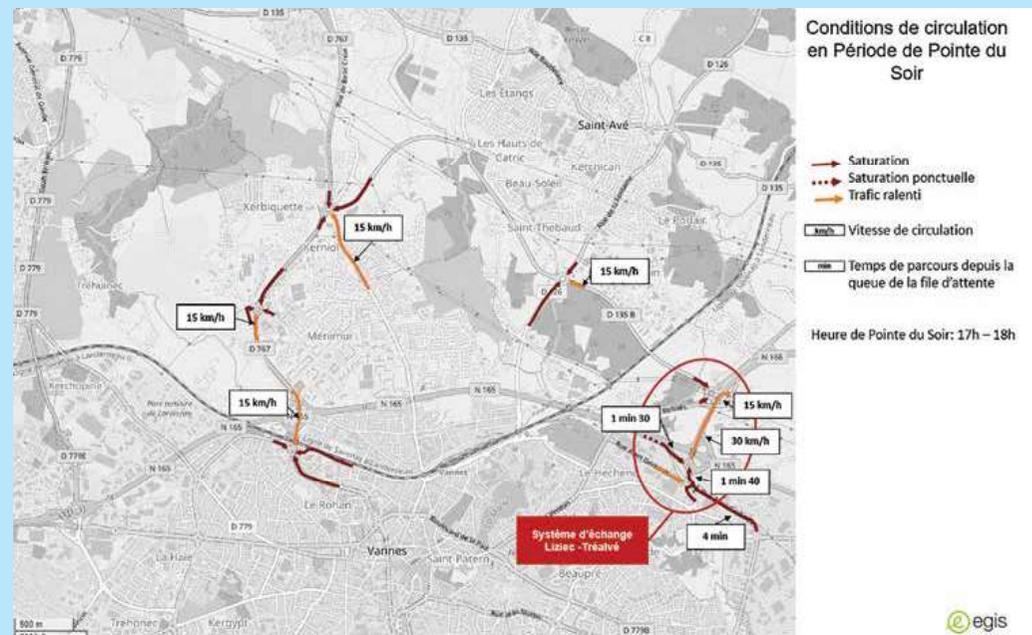
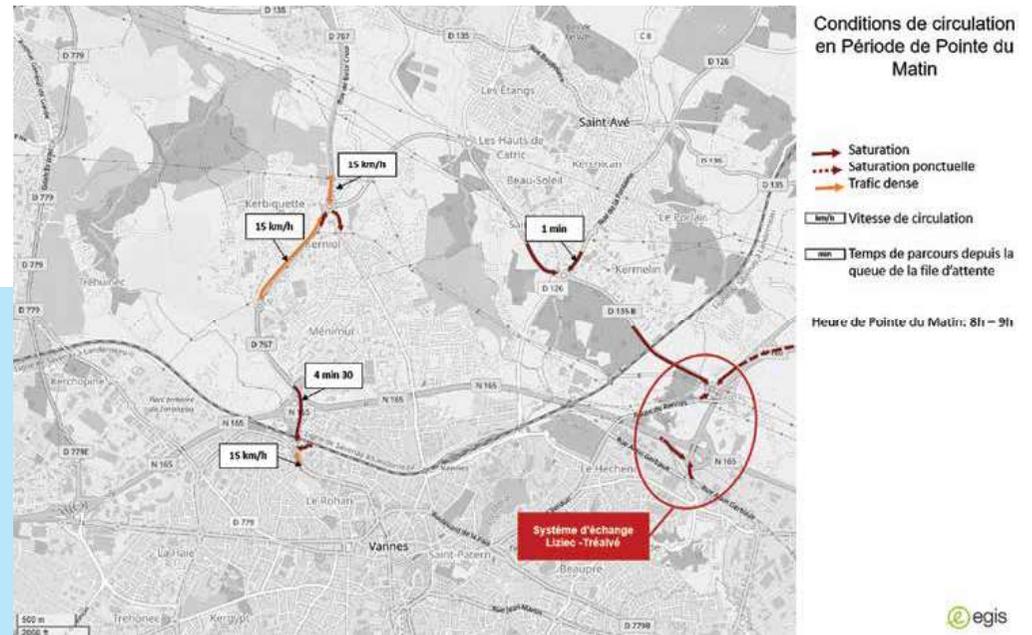


INFORMATIONS-CLÉS SUR LE TRAFIC RN166 / RN165

- Trafic moyen journalier annuel compris entre 16 000 véhicules (RN166 vers Rennes) et 36 000 véhicules (RN165 vers Lorient).
- De 2014 à 2017, augmentation du trafic de 3 à 10 % selon les zones.
- Utilisation des deux sens de circulation à parts égales.
- La moitié des flux concerne les échanges entre les routes nationales.
- De 20 à 25% des flux concernent des échanges entre Vannes et les routes nationales.
- De 25 à 30% des flux concernent le trafic local entre Vannes, Saint-Avé et les zones d'activités.

Les points de SATURATION

Les comptages routiers et les observations de terrains conduites en période de pointe du matin et du soir permettent de recenser les dysfonctionnements ci-contre.



Les enjeux SOCIO-ÉCONOMIQUES et de DÉVELOPPEMENT

Un territoire attractif, une périurbanisation croissante

La population croît régulièrement sur le territoire de l'agglomération. Une analyse plus fine montre néanmoins que le sud de l'agglomération voit sa population diminuer, Vannes progresse très légèrement (+0,2%/an entre 2011 et 2016), alors que Saint-Avé augmente de 1,4% par an.

Parallèlement, l'augmentation de la population dans les zones périurbaines de plus en plus éloignées de Vannes et aux abords des axes routiers principaux est significative.

L'éloignement des zones d'habitat a pour conséquence une augmentation du trafic sur les axes structurants de l'agglomération aux heures de pointes du matin et du soir.

L'environnement immédiat du projet marqué par l'activité économique

Le site est en proximité de deux zones d'activités.

La zone d'activités du PRAT accueille 200 entreprises représentant 4 900 emplois principalement industriels.

La zone d'activités du Chapeau Rouge a une vocation plus diversifiée, principalement dans les secteurs du commerce de gros et des services. Elle accueille une vingtaine d'entreprises représentant 200 emplois.

Aucune activité agricole ou équipement de loisirs, à l'exception des hôtels du Chapeau Rouge, ne sont présents près du site.



Des projets d'aménagements à proximité des échangeurs

Des projets sur le territoire de la ville de Vannes sont à prendre en compte :

- Le quartier éco responsable de Beaupré-La Lande qui devrait voir le jour en 2024 à 700 mètres au sud de l'échangeur du Liziec (avec 600 à 700 nouveaux logements).
- Le secteur du Liziec identifié dans le PLU de Vannes comme réserve foncière à vocation économique.

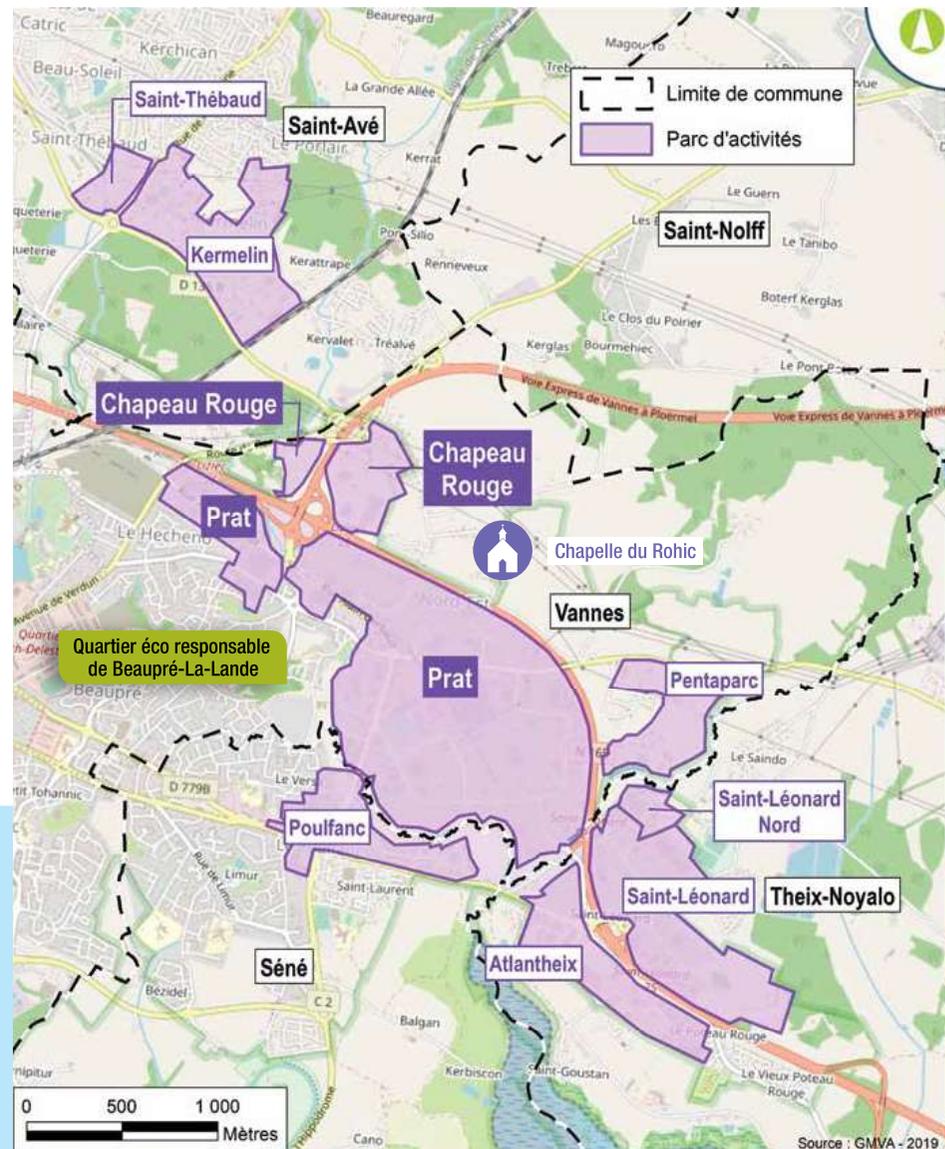
Des contraintes techniques et urbaines à intégrer

Deux servitudes liées à la présence d'une canalisation de gaz le long de la RN165 et à celle de trois lignes électriques existantes ont été identifiées.

Un repositionnement de la voie ferrée, au niveau des bâtiments de Brico Cash, est à envisager.

Par ailleurs, le secteur est en limite de périmètre de protection d'un bâtiment inscrit à l'inventaire des monuments historiques (La chapelle du Rohic).

En plus des projets d'aménagement à venir cités plus haut, il convient de prendre en compte l'existence des deux zones d'activités (Chapeau Rouge et le Prat), ainsi que celle des zones d'habitations situées à Chapeau Rouge, Tréalvé et Plaisance, et enfin du château du Liziec.





Les enjeux ENVIRONNEMENTAUX et PATRIMONIAUX

Un échangeur assurant la transition d'ambiances paysagères

En traversant le site du sud au nord, l'utilisateur passe d'un paysage très urbanisé à un bocage semi-ouvert, caractéristique de la région.

L'échangeur actuel, bordé d'une végétation abondante, marque le territoire de son empreinte, tout en cloisonnant la vue, ce qui nuit à sa lisibilité.

Le futur aménagement sera réfléchi globalement pour améliorer son intégration dans des paysages évolutifs.

Un patrimoine culturel présent

La chapelle du Rohic est le seul bâtiment faisant l'objet d'une inscription aux monuments historiques qui pourrait être concerné directement par le projet.

Sa partie la plus ancienne n'est pas datée. La plus récente a été édifiée au XV^e siècle.



Bien qu'il ne soit pas classé, le château du Liziec représente une part de l'histoire du territoire. Sa façade sud est en co-visibilité du projet.

En outre, la présence d'une zone de prescription archéologique sur la commune de Vannes, pourrait nécessiter des diagnostics et fouilles d'archéologie préventive prévus par le code du patrimoine.

Un risque inondation pris en compte

Les événements pluviométriques de 2001 (+202% de précipitations par rapport à la moyenne trentenaire) ont engendré des inondations sur la RD755 au niveau du château de Liziec, ainsi que sur la RN165.

Un bras de décharge à clapet automatisé a été mis en place depuis sur le Liziec. Il a vocation à limiter les débordements sur la RD775.

Les deux communes sur lesquelles est situé le projet sont concernées par le plan de prévention des risques d'inondation du bassin versant du Liziec. La prise en compte des prescriptions nécessitera des analyses complémentaires.



Préserver la BIODIVERSITÉ : une priorité

Les études environnementales montrent que les enjeux sont relativement modérés dans cet environnement déjà très modifié par la présence humaine.

La flore représente un faible enjeu dans le secteur.

Quelques sites intéressants pour la faune existent néanmoins, principalement à l'ouest de la RN166 : le ruisseau du Liziec, la vallée boisée du ruisseau du Gornay, une zone inondée, un merlon boisé et des haies bocagères.

On retrouve dans la zone d'étude une quarantaine d'espèces d'oiseaux, dont 31 sont protégées. On peut citer le chardonneret élégant, la fauvette des jardins, le faucon crécerelle, le gobemouche gris, l'hirondelle rustique, mais aussi le goéland argenté ou la mouette rieuse.

Quatre espèces d'amphibiens protégés, dont le triton palmé et la grenouille agile, sont également présentes et bénéficient d'un environnement propice à leur épanouissement.

Quelques chiroptères (chauve-souris), dont la pipistrelle commune, et reptiles (le lézard des murailles) sont présents également. Enfin, la loutre d'Europe fréquente potentiellement le site.

Les zones humides : des précautions à prendre

Ces zones remplissent des fonctions multiples et fondamentales pour le respect des équilibres environnementaux :

- elles interceptent les pollutions diffuses,
- elles maintiennent la biodiversité,
- elles contribuent à réguler les débits des cours d'eau et des nappes souterraines,
- elles améliorent les caractéristiques morphologiques des cours d'eau.

A ce titre, le maintien d'un maillage serré de zones humides permet de réaliser l'objectif de bon état des masses d'eau fixé par la directive-cadre sur l'eau de la Communauté européenne.

Sur le secteur du projet, la vallée du ruisseau du Gornay et le sud du giratoire de Tréalvé constituent des zones humides.

Le projet veillera donc à préserver, restaurer ou recréer ces zones.



ÉVITER, RÉDUIRE, COMPENSER : LES INCONTOURNABLES DE TOUT PROJET D'AMÉNAGEMENT

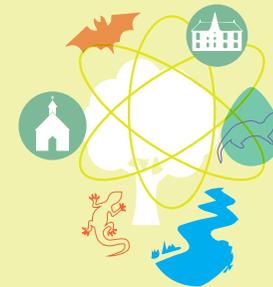
Compte tenu des enjeux importants que représentent les milieux naturels, le ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie a défini une doctrine pour "éviter, réduire et compenser" (ERC) les impacts auxquels ils peuvent être soumis lors de la réalisation d'un projet d'infrastructure de transport.

L'évitement, qui est la seule solution qui permette de s'assurer de la non dégradation du milieu par le projet, concerne en priorité les habitations, les autres bâtiments et les zones naturelles sensibles.

La réduction intervient dans un second temps, dès lors que les impacts négatifs sur l'environnement n'ont pu être pleinement évités. Cela peut correspondre à la réalisation de murs anti-bruit, d'aménagements paysagers ou de passages pour la faune.

La compensation intervient, enfin, si des impacts significatifs demeurent : il s'agit alors d'envisager la façon la plus appropriée d'assurer leur compensation. C'est notamment le cas lorsqu'il s'agit de recréer des zones humides en remplacement de celles détruites.

"Éviter, réduire, compenser", cette doctrine conduit les maîtres d'ouvrage, lors de la conception de leurs projets, à prendre en compte l'environnement le plus en amont possible. C'est dans cet esprit qu'a été conduite, pour le projet ici présenté, la démarche du maître d'ouvrage : à partir d'un diagnostic suffisamment étayé permettant de bien identifier les enjeux, les tracés de variantes les moins impactants ont été recherchés.



Synthèse des enjeux



Voie ferrée

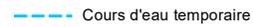


Périmètre d'étude



Limite de commune

Hydrographie :



Cours d'eau temporaire

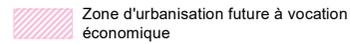


Cours d'eau permanent

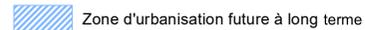


Plan d'eau

Milieu humain :



Zone d'urbanisation future à vocation économique



Zone d'urbanisation future à long terme



Emplacement réservé (ER)

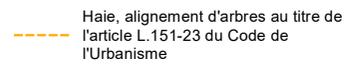
Milieu naturel :



Zone humide

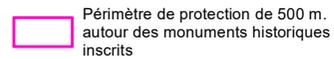


Espace Boisé Classé (EBC)



Haie, alignement d'arbres au titre de l'article L.151-23 du Code de l'Urbanisme

Patrimoine culturel :

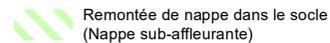


Périmètre de protection de 500 m. autour des monuments historiques inscrits

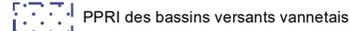


Zone de Présomption de Prescriptions Archéologiques (ZPPA)

Risques :



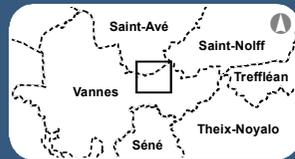
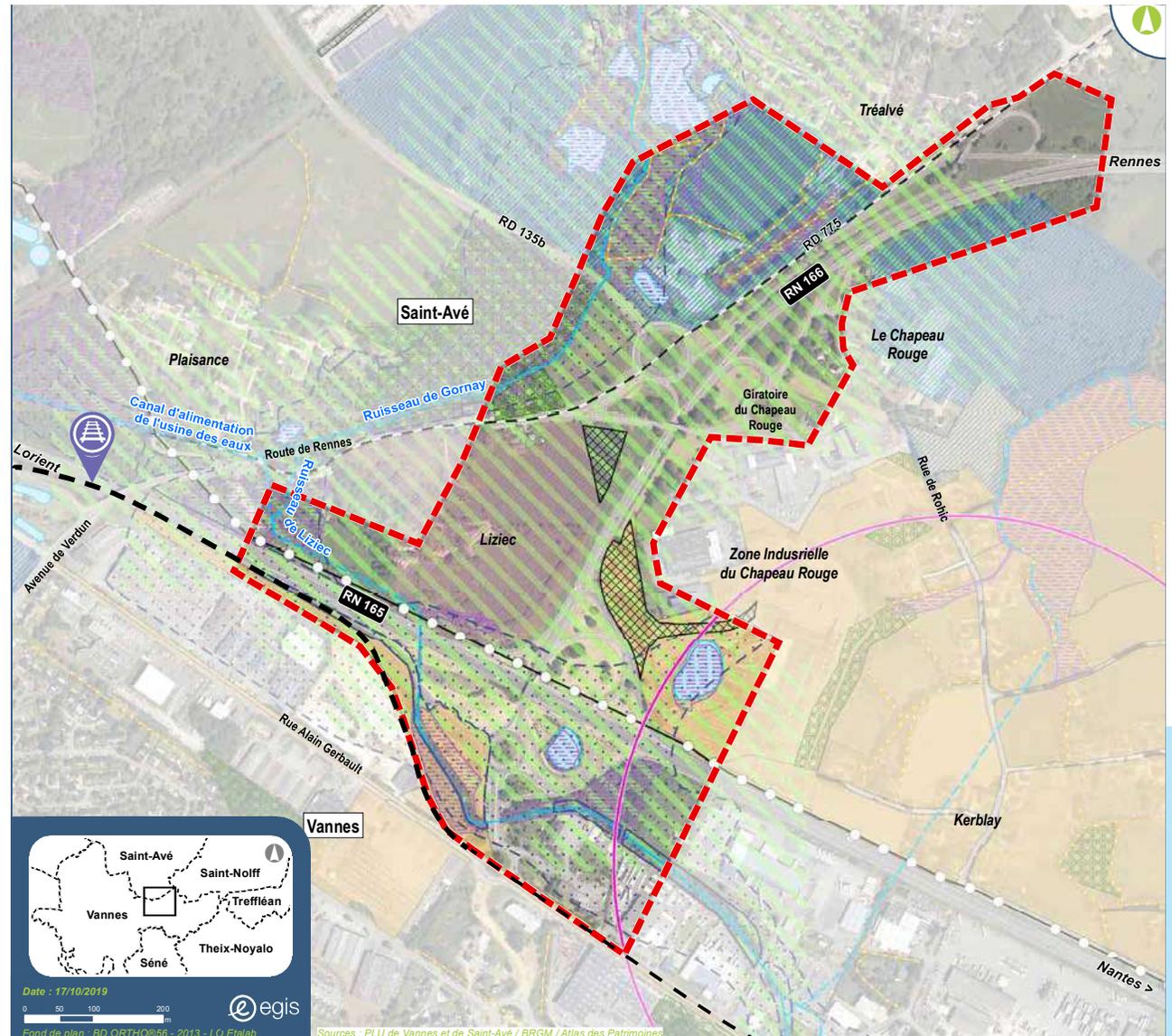
Remontée de nappe dans le socle (Nappe sub-affleurante)



PPRI des bassins versants vannetais



Canalisation de transport de gaz



Date : 17/10/2019

Fond de plan : BD ORTHO®56 - 2013 - LO Etalab



Sources : PLU de Vannes et de Saint-Avé / BRGM / Atlas des Patrimoines



Le projet soumis à la **CONCERTATION**



Fonctionnement actuel du **SYSTÈME D'ÉCHANGES**

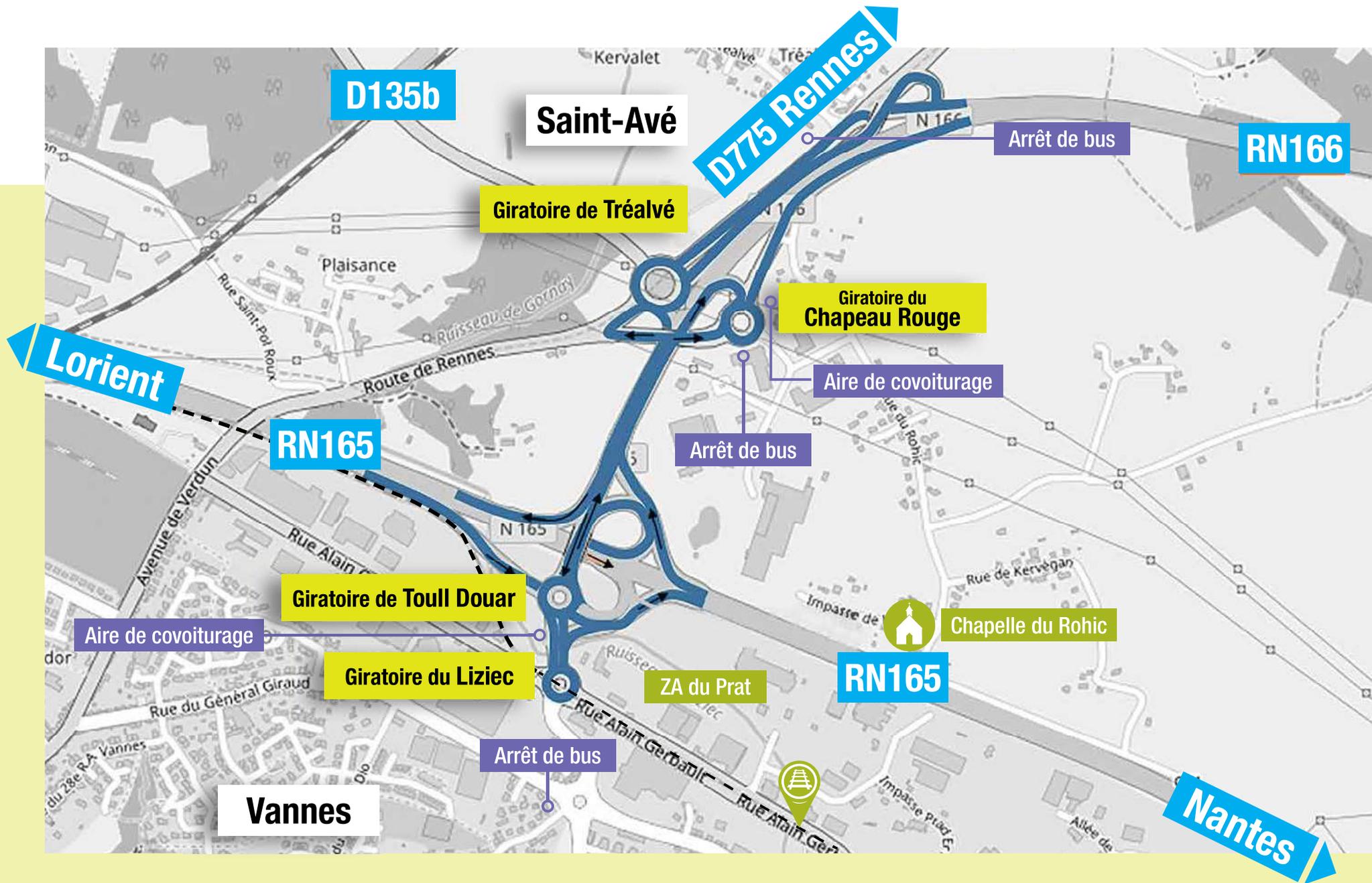
Le système d'échanges actuel du Liziec, situé sur les communes de Vannes et Saint-Avé, est composé des échangeurs du Liziec et de Tréalvé.

Sur un espace restreint, le système doit assurer des rôles multiples de distribution entre des axes majeurs (RN165 et RN166), des axes secondaires (RD775, RD135bis, pénétrantes de Vannes) et des dessertes de zones d'activités (Rohic, Chapeau Rouge).

La circulation y est difficile aux heures de pointe. Dans le sens entrant à Vannes le matin, dans le sens sortant de Vannes le soir. La bretelle Lorient → Rennes sature matin et soir, les files d'attente remontent ponctuellement en section courante. On constate également une saturation de la voie de gauche de la RN166 dans le sens Rennes → Vannes le matin. Enfin deux giratoires du système d'échanges fonctionnent à capacité et génèrent des files d'attente : le giratoire de Toull Douar (RN165 / RN166) et le giratoire de Tréalvé (RD135B / Route de Rennes).

Par ailleurs, le système actuel ne permet pas de liaisons directes sur les mouvements Lorient → Rennes, Nantes → Vannes / Le Prat ou encore Vannes / Le Prat → Saint-Avé, obligeant de nombreux usagers de la route en transit à emprunter plusieurs giratoires déjà fortement utilisés par le trafic local.







Conditions de CIRCULATION

Point sur les niveaux de saturation et les temps de parcours en situation actuelle et à l'horizon 2037

Les illustrations suivantes restituent les niveaux de saturation des axes routiers de l'échangeur du Liziec en situation actuelle 2017 et en situation "fil de l'eau" 2037, c'est à dire selon des projections des conditions de trafic d'ici 20 ans et si aucun aménagement n'était réalisé.

En situation actuelle, les dysfonctionnements sont localisés :

En heure de pointe du matin :

- sur la bretelle de sortie de la RN165 depuis Lorient (file d'attente sur l'ensemble de la bretelle) ;
- sur la RD135b depuis Saint-Avé ;
- sur la RD775 au nord du giratoire de Tréalvé (des aménagements ont été réalisés récemment par le conseil départemental du Morbihan, ce qui a fluidifié cette branche).

En heure de pointe du soir :

- sur la bretelle de sortie de la RN165 depuis Lorient (file d'attente sur l'ensemble de la bretelle avec impact ponctuel sur la RN165 elle-même) ;
- sur la sortie de Vannes (file d'attente continue entre la rue André Gerbault et le giratoire de Toull Douar) ;
- circulation difficile au droit de l'insertion de la bretelle venant de la RN165 Nantes sur la RN166.

En situation "fil de l'eau" 2037, les conditions de circulation seraient fortement dégradées :

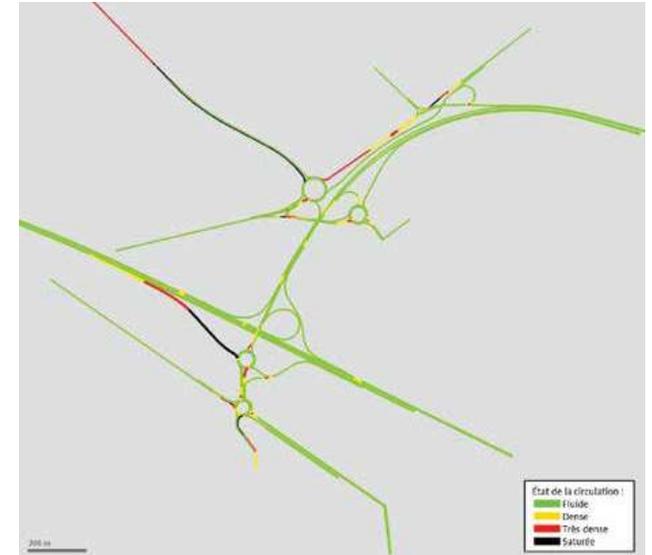
En heure de pointe du matin :

- saturations sur l'avenue Delestraint, la D135b, la D775, la bretelle de la RN165 depuis Lorient, la bretelle de la RN166 depuis Elven ;
- impact des remontées de file sur les voies express, tous sens confondus.

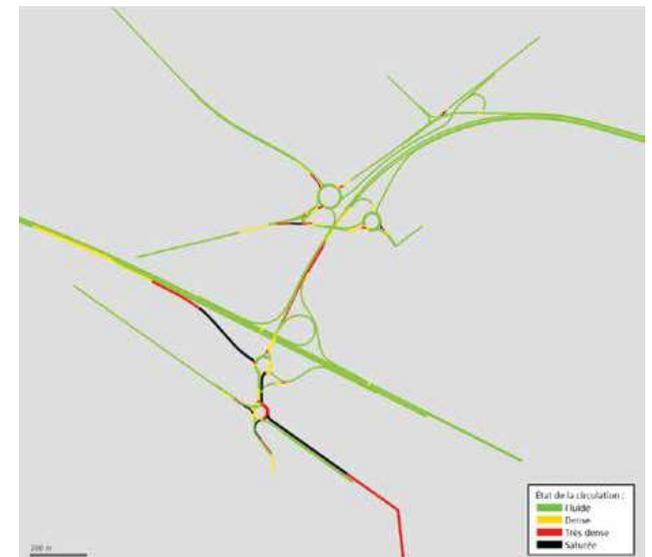
En heure de pointe du soir :

- saturations sur l'avenue Delestraint, la D135b, la bretelle de la RN165 depuis Lorient ;
- impact de la remontée de file sur la RN165 dans le sens Lorient→Nantes.

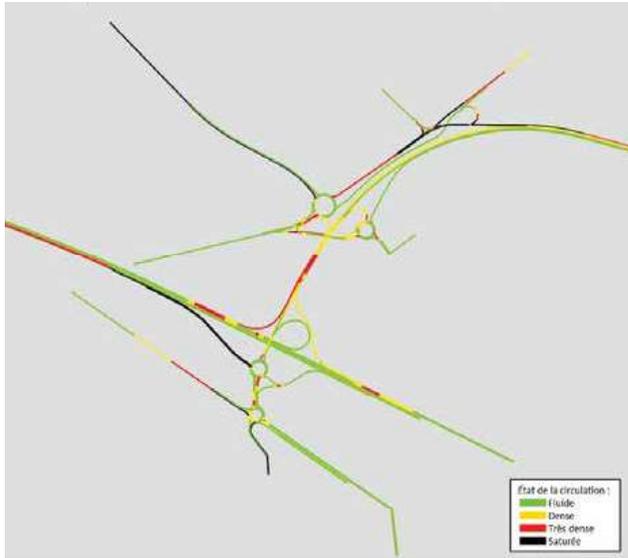
Sans aménagement, les trafics en 2037 génèreraient de forts impacts en matière de saturation sur la circulation générale.



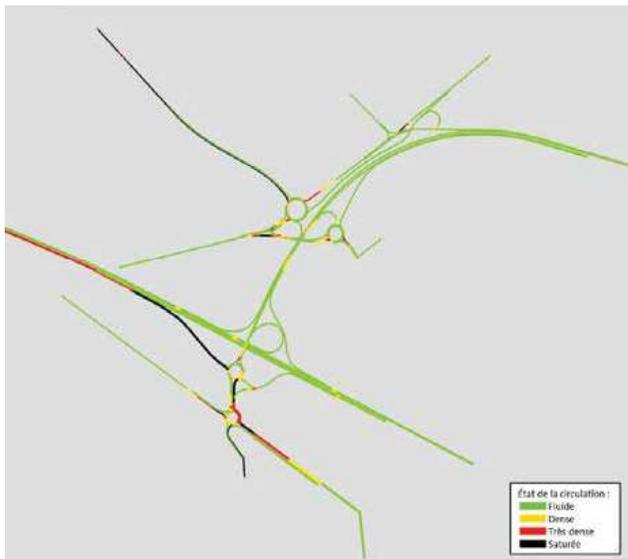
Niveaux de saturation à l'heure de pointe du MATIN
État actuel 2017



Niveaux de saturation à l'heure de pointe du SOIR
État actuel 2017



Niveaux de saturation à l'heure de pointe du MATIN
Situation "fil de l'eau" 2037

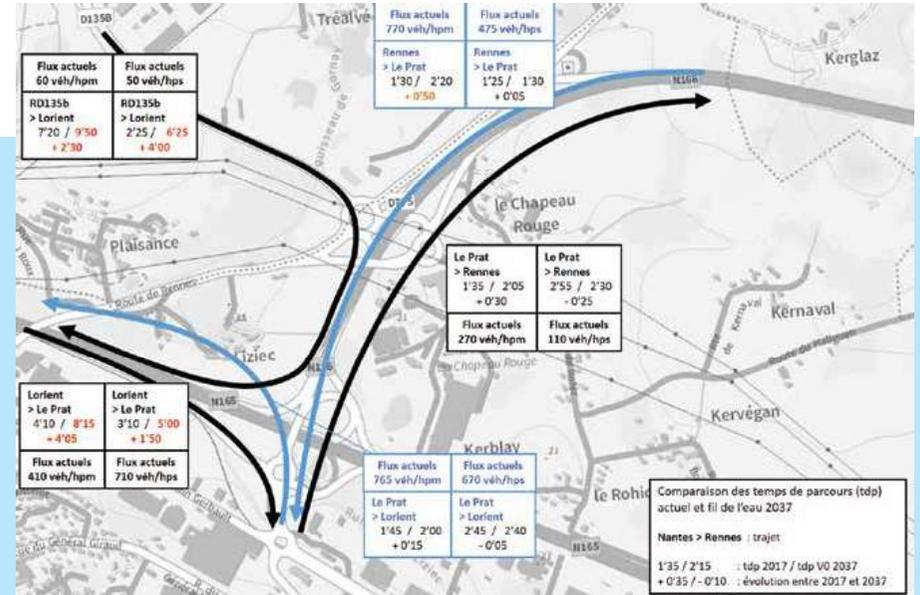


Niveaux de saturation à l'heure de pointe du SOIR
Situation "fil de l'eau" 2037

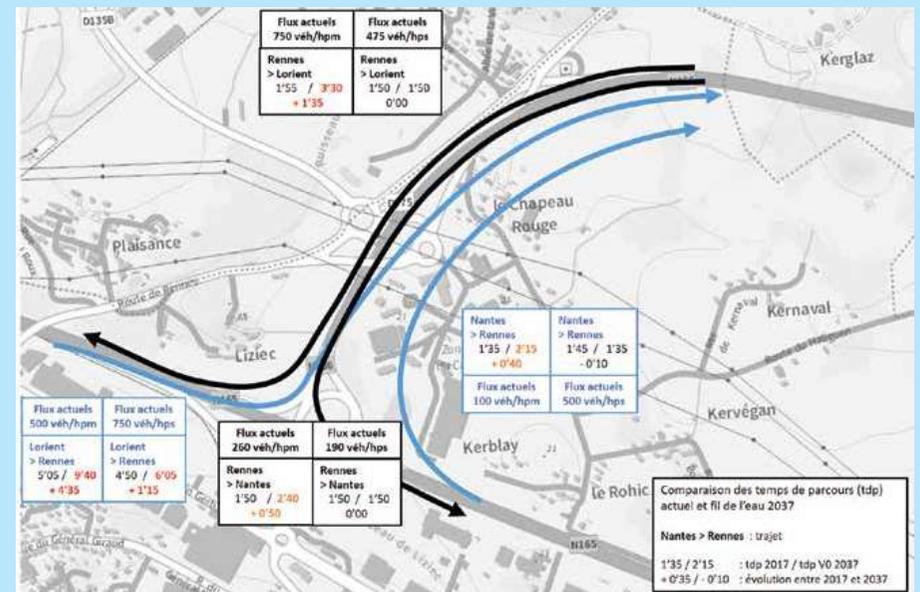
Les illustrations ci-contre permettent de comparer les temps de parcours entre la situation actuelle et la situation "fil de l'eau" 2037.

En heure de pointe du matin (HPM), les plus forts allongements de temps de parcours (tdp) concerneraient surtout ceux qui ont pour origine Lorient, Rennes ou Saint-Avé (saturations liées aux bretelles de la RN165 depuis Lorient et RN166 depuis Elven, ainsi que du giratoire de Tréalvé).

En heure de pointe du soir (HPS), les écarts de temps de parcours seraient moins forts que le matin. Les usagers qui arriveraient à passer les points durs verraient leur circulation s'améliorer au droit de l'insertion de la bretelle d'entrée sur la RN166 depuis la RN165 Nantes.



Flux d'échanges entre territoire et routes nationales



Flux d'échanges entre routes nationales



Des objectifs ambitieux dans un ENVIRONNEMENT CONTRAINT

Les objectifs de la DREAL Bretagne, maître d'ouvrage du projet, et de ses partenaires sont de :

- Réaliser un aménagement générant plus de fluidité et de sécurité pour le trafic local, le trafic d'échange et celui de transit.
- Mener une concertation pour arrêter une solution consensuelle au regard des enjeux de trafics et de ceux des acteurs locaux.

Le système d'échanges du Liziec se situe en limite urbaine au cœur de zones d'activités existantes et à venir. Il joue un rôle majeur dans la distribution des trafics de transit, d'échange et du trafic local.

Son aménagement permettra de s'adapter à l'augmentation prévisible des flux et d'accompagner le développement économique local et régional.

Il facilitera et sécurisera la circulation au quotidien de milliers de véhicules.

La DREAL Bretagne porte une attention particulière à respecter le périmètre à proximité de la chapelle du Rohic et à ne détruire aucune habitation.

Elle est également très concernée par la prise en compte des enjeux liés à l'environnement notamment le respect de la biodiversité et la limitation des risques d'inondation.

Enfin, l'intégration des mobilités alternatives dans le projet, et notamment la prise en compte de la loi LOM (voir page 8), constitue aussi un enjeu important dans les réflexions de la DREAL.

À ce titre, le projet sera compatible avec la réalisation d'aménagements complémentaires dédiés aux modes alternatifs à la voiture individuelle, même à moyen et long terme.

Principes généraux du PROJET D'AMÉNAGEMENT

À la suite du diagnostic sur l'aménagement actuel, et dans l'objectif de réaménager ce système pour diminuer les remontées de files et les temps de parcours, les principes suivants ont été posés pour le projet :

Hiérarchiser les échanges en :

- reliant directement les RN165 et 166,
- limitant les impacts sur les voiries moins structurantes.

Fluidifier le système d'échanges.

Sécuriser le système d'échanges.

3 variantes sélectionnées pour la CONCERTATION

Six pré-variantes d'aménagement ont été étudiées, trois d'entre elles, ainsi qu'une quatrième, ont fait l'objet d'études plus approfondies. Ces quatre variantes ont été présentées aux membres du comité de pilotage. Ce dernier a finalement retenu trois variantes (appelées A, B et C) en vue d'être soumises à la concertation publique. Elles sont présentées ci-après.



La variante **A**

CARACTÉRISTIQUES fonctionnelles

La variante A permettrait la liaison directe RN165 Lorient - RN166 Rennes ainsi que les échanges entre l'ensemble des voiries locales. Le mouvement RN165 Nantes - RN166 Rennes nécessiterait le passage de plusieurs ronds-points.

Principaux TRAVAUX à entreprendre

- Amélioration de la géométrie des voies d'accès.
- Modification des giratoires du Chapeau Rouge et de Trealvé.
- Création d'une liaison directe Lorient ↔ Rennes.
- Création de deux giratoires : le giratoire de Saint-Avé Nord et le giratoire du Liziec Nord permettant de raccorder la bretelle de sortie en provenance de Nantes.
- Réalisation d'une liaison directe en voie neuve entre le giratoire du Chapeau Rouge et les giratoires Liziec Nord et Trealvé.

L'estimation du coût de cette variante est de 43,6 M€ TTC (juin 2018).



Conditions de CIRCULATION attendues

En heure de pointe du matin, la variante A présenterait des conditions de circulation fluidifiées par rapport à celles de la configuration actuelle mais des dysfonctionnements existeraient. Les conditions seraient ponctuellement dégradées au niveau :

- de la bretelle de sortie RN166 vers RD775 ;
- du giratoire Gerbault/Delestraint.

Les conditions de circulation seraient globalement satisfaisantes en heure de pointe du soir malgré un trafic dense sur la bretelle de sortie de la RN166 mais qui n'aurait pas d'impact sur la section courante.

IMPACTS

- Légère amélioration des nuisances sonores pour les habitants de la route de Rennes.
- Déconstruction partielle des nouveaux bâtiments de Brico Cash due au repositionnement de la voie ferrée.
- Empiètement de la nouvelle bretelle sur le secteur du Liziec et donc sur le projet potentiel de zone d'activités.
- Modification faible du paysage à l'exception du renforcement de la co-visibilité avec le château.
- Aucune habitation touchée.
- Plus faible incidence sur les milieux naturels, la faune (seuls la pipistrelle commune et le lézard des murailles potentiellement impactés) et sur la flore, le réseau hydrographique et les zones humides.



LES POINTS FORTS

La variante A générerait les impacts les moins importants pour les milieux naturels, la faune, la flore et les paysages.

LES POINTS FAIBLES

Pas de liaison directe Rennes ↔ Nantes.

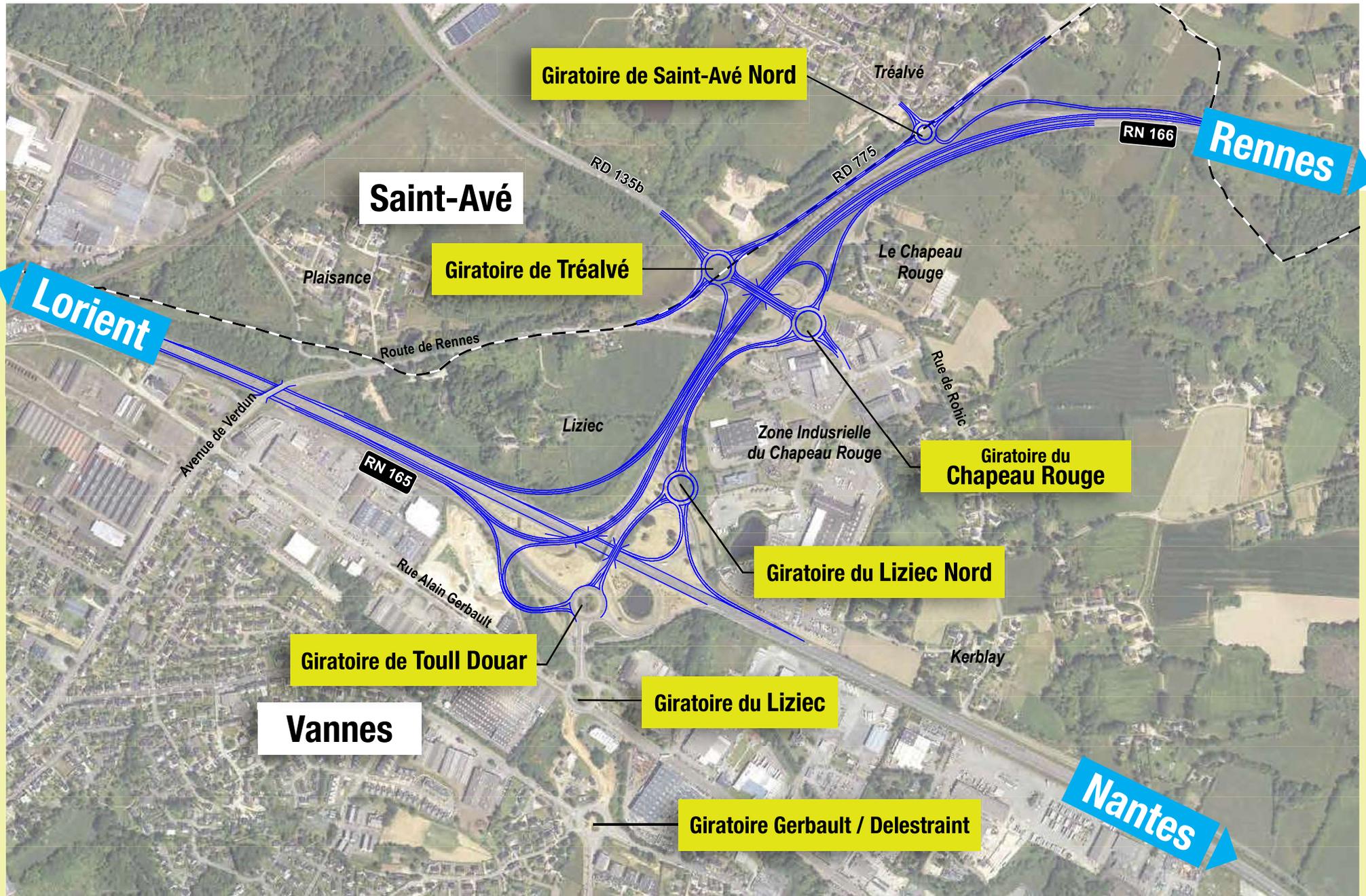
Des congestions résiduelles sur la bretelle de sortie Rennes → Saint-Avé et sur le giratoire du Liziec.



EN SAVOIR +

Voir en annexe :

- Carte d'hypothèses de trafic.
- Carte de synthèse des enjeux du territoire.
- Cartes des niveaux de saturation.
- Carte des impacts économiques.



La variante **B**

CARACTÉRISTIQUES fonctionnelles

La variante B assurerait la liaison directe RN165 Lorient - RN166 Rennes, la liaison directe RN165 Nantes - RN166 Rennes et les échanges entre la majeure partie des voiries locales. Les échanges locaux non satisfaits supposeraient un passage par la route de Rennes et la rue Alain Gerbault.

Principaux TRAVAUX à entreprendre

- Amélioration de la géométrie des voies d'accès.
- Modification des giratoires du Chapeau Rouge et de Trealvé.
- Création de liaisons directes Lorient ↔ Rennes et Nantes ↔ Rennes.
- Création d'un giratoire à Saint-Avé Nord.
- Suppression du giratoire de Toull Douar, raccordement au sud par le giratoire du Liziec.
- Réalisation d'une liaison directe en voie neuve entre le giratoire du Chapeau Rouge et le giratoire de Trealvé.
- Création d'une bretelle de sortie directe de Nantes vers Rennes.

L'estimation du coût de cette variante est de 47,4 M€ TTC (juin 2018).



Conditions de CIRCULATION attendues

En heure de pointe du matin, la variante B présenterait des conditions de circulation fluides sauf au niveau du giratoire Gerbault/Delestraint.

En heure de pointe du soir, la bretelle de sortie de la RN166 saturerait et provoquerait de légères perturbations sur la RN166. Une régulation par feux du giratoire serait à envisager pour limiter la file d'attente sur la bretelle de sortie de la RN166.

IMPACTS

- Impact sur les nuisances sonores très marginal.
- Déconstruction partielle des nouveaux bâtiments de Brico Cash due au repositionnement de la voie ferrée.
- Empiètement de la nouvelle bretelle sur le secteur du Liziec et donc sur le projet potentiel de zone d'activités.
- Modification modérée du paysage.
- Aucune habitation touchée.
- Impact modéré sur les milieux naturels, la faune et la flore et le réseau hydrographique avec des zones humides à compenser et, pour la faune, impact sur la pipistrelle commune, le lézard des murailles, le peuplement piscicole et la loutre d'Europe, dont la présence est potentielle.



LES POINTS FORTS

Une liaison directe
Rennes ↔ Nantes.

LES POINTS FAIBLES

Des congestions résiduelles
sur le giratoire du Liziec.

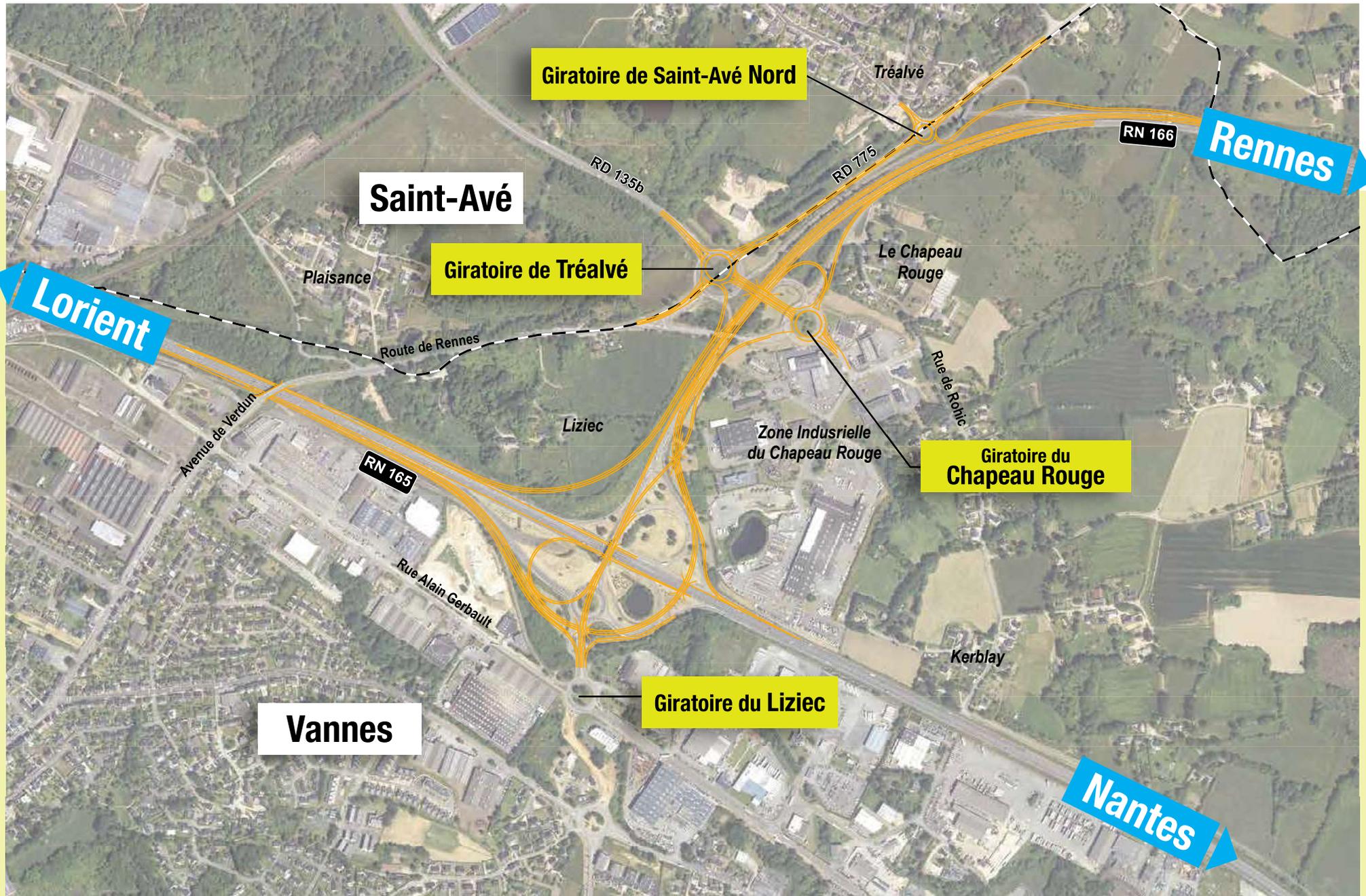
Plusieurs flux locaux
nécessitant d'emprunter
la route de Rennes, voirie
communale.



EN SAVOIR +

Voir en annexe :

- Carte d'hypothèses de trafic.
- Carte de synthèse des enjeux du territoire.
- Cartes des niveaux de saturation.
- Carte des impacts économiques.



La variante C

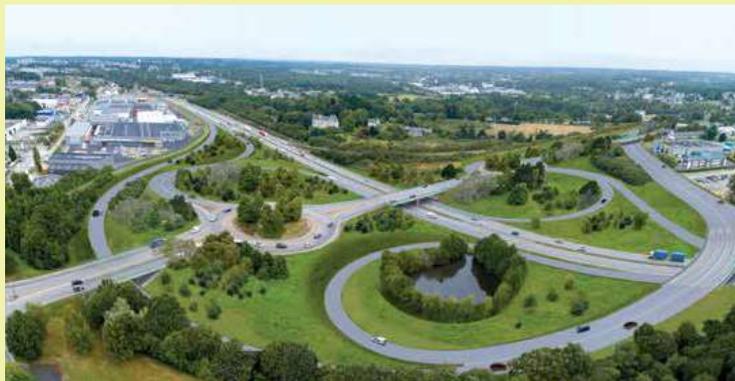
CARACTÉRISTIQUES fonctionnelles

La variante C assurerait la liaison directe RN165 Lorient - RN166 Rennes, la liaison directe RN165 Nantes - RN166 Rennes et les échanges entre l'ensemble des voiries locales.

Principaux TRAVAUX à entreprendre

- Amélioration de la géométrie des voies d'accès.
- Modification des giratoires du Chapeau Rouge et de Trealvé.
- Création de liaisons directes Lorient ↔ Rennes et Nantes ↔ Rennes.
- Création de deux giratoires : le giratoire de Saint-Avé Nord et le giratoire du Liziec Nord permettant de raccorder la bretelle de sortie en provenance de Nantes.
- Réalisation d'une liaison directe en voie neuve entre le giratoire du Chapeau Rouge et le giratoire de Trealvé.
- Création d'une bretelle de sortie directe de Nantes vers Rennes.

L'estimation du coût de cette variante est de 58,1 M€ TTC (juin 2018).



Conditions de CIRCULATION attendues

Les conditions de circulation sont globalement fluides aux heures de pointe du matin et du soir. Une file d'attente sur la bretelle de sortie RN166 vers Vannes Centre est observée. Une régulation par feux du giratoire est à envisager pour limiter la file d'attente sur la bretelle de sortie de la RN166.

IMPACTS

- Légère dégradation (0,5 dB/A) des nuisances sonores constatée aux bords de la route de Rennes.
- Déconstruction partielle des nouveaux bâtiments de Brico Cash due au repositionnement de la voie ferrée.
- Empiètement de la nouvelle bretelle sur le secteur du Liziec et donc sur le projet potentiel de zone d'activités.
- Tracé proche d'activités hôtelières et de restauration.
- Impact paysager contrasté : création d'une co-visibilité importante avec le château du Liziec, mais requalification globale positive.
- Impact plus significatif sur les milieux naturels, la faune et la flore ainsi que le réseau hydrographique avec des zones humides à compenser et pour la faune, impact sur la pipistrelle commune, le lézard des murailles, le peuplement piscicole et la loutre d'Europe, dont la présence est potentielle.



LES POINTS FORTS

Une liaison directe Rennes ↔ Nantes.

Une séparation entre les circulations locales et les flux de transit.

Des travaux moins complexes et plus séquençables dans le temps que pour les variantes A et B.

LES POINTS FAIBLES

En l'état actuel, un impact environnemental plus important par rapport aux autres variantes.

Des circulations moins compréhensibles pour l'usager.

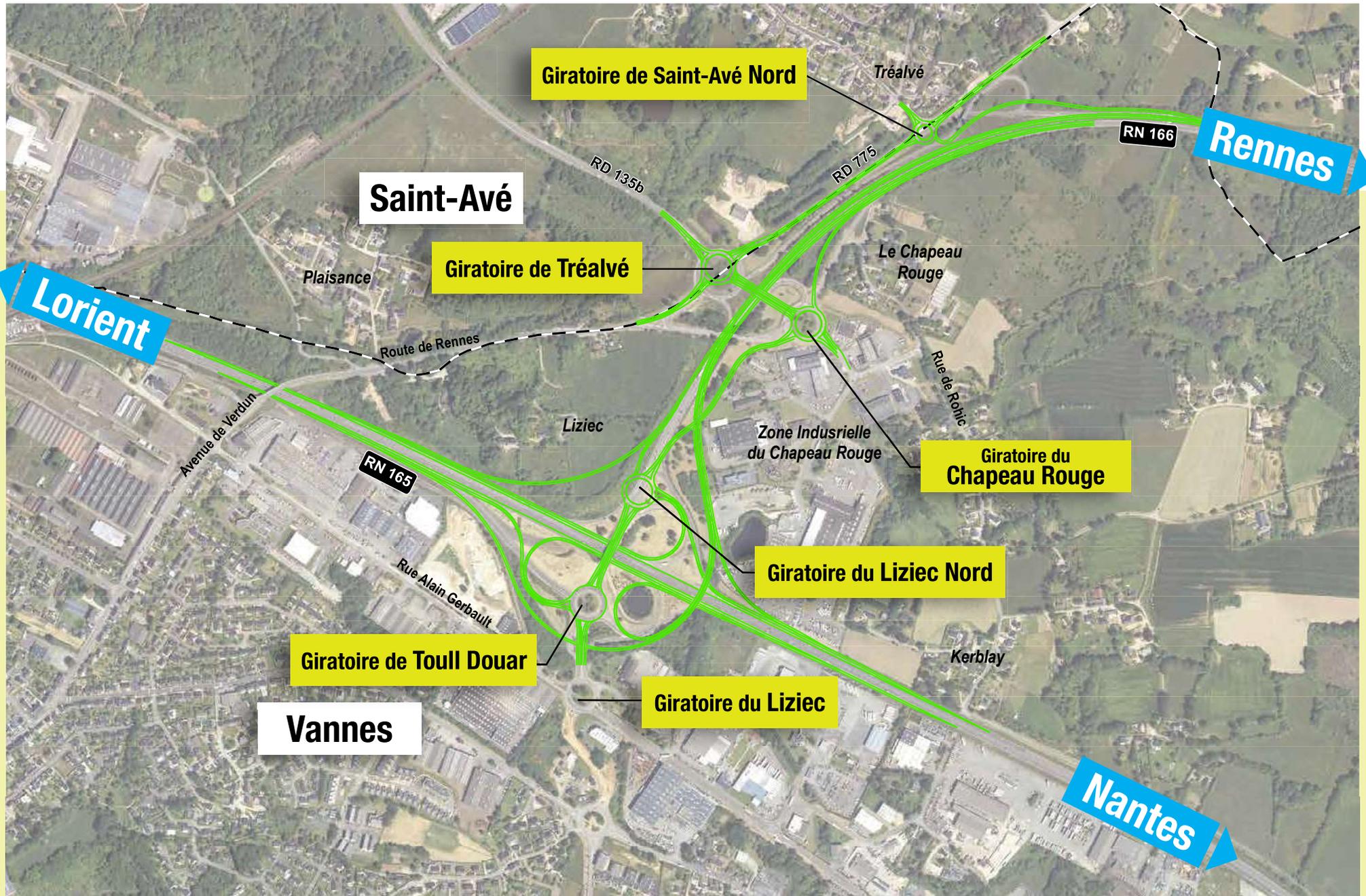
Une gestion du trafic plus complexe pour l'exploitant routier.



EN SAVOIR +

Voir en annexe :

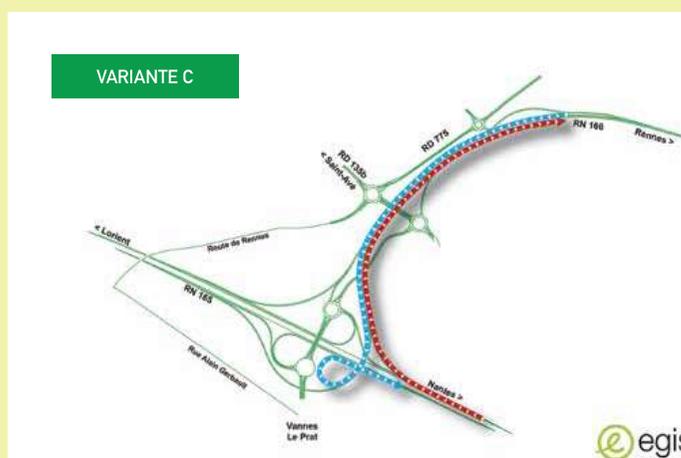
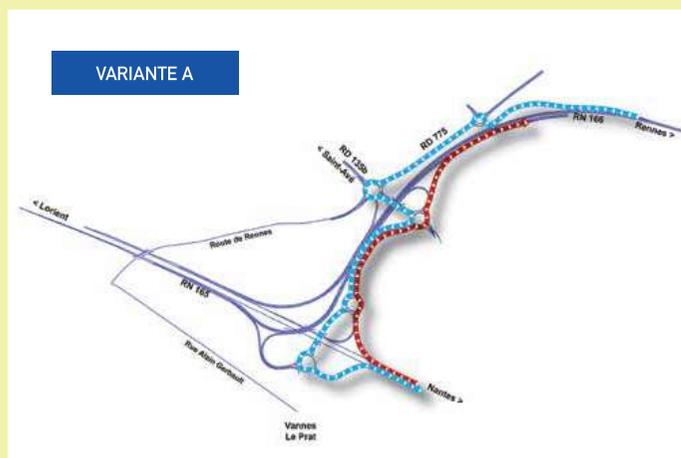
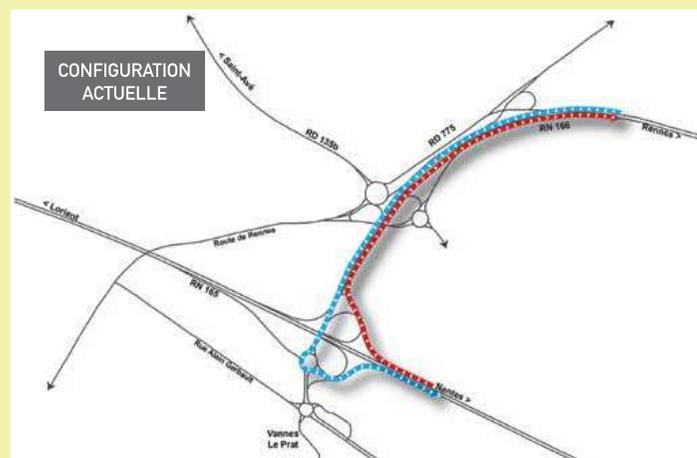
- Carte d'hypothèses de trafic.
- Carte de synthèse des enjeux du territoire.
- Cartes des niveaux de saturation.
- Carte des impacts économiques.



Plans des PRINCIPAUX FLUX pour chacune des variantes

Nantes → Rennes

Rennes → Nantes



	NANTES → RENNES		RENNES → NANTES	
	Actuel	Horizon 2037	Actuel	Horizon 2037
CONFIGURATION ACTUELLE				
Matin	1'35	2'15	1'50	2'40
Soir	1'45	1'35	1'50	1'50
VARIANTE A				
Matin	+0'35	-0'10	+3'25*	+2'35*
Soir	+0'25	+0'35	+2'50	+2'50
VARIANTE B				
Matin	+0'10	-0'30	+0'25	-0'30
Soir	+0'15	+0'25	+0'10	+0'10
VARIANTE C				
Matin	+0'10	-0'35	+0'25	-0'25
Soir	0'00	+0'10	+0'35	+0'30

* Temps n'intégrant pas l'attente en amont de la bretelle de la sortie RN166

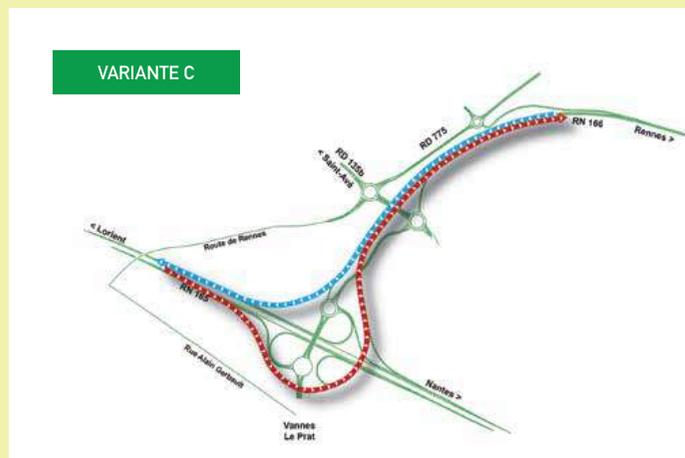
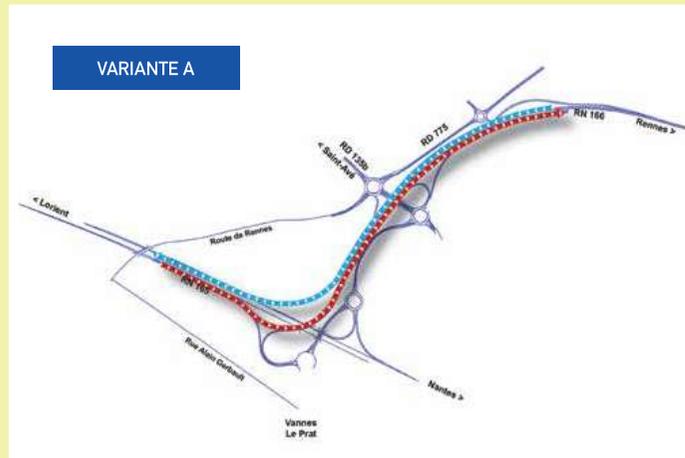
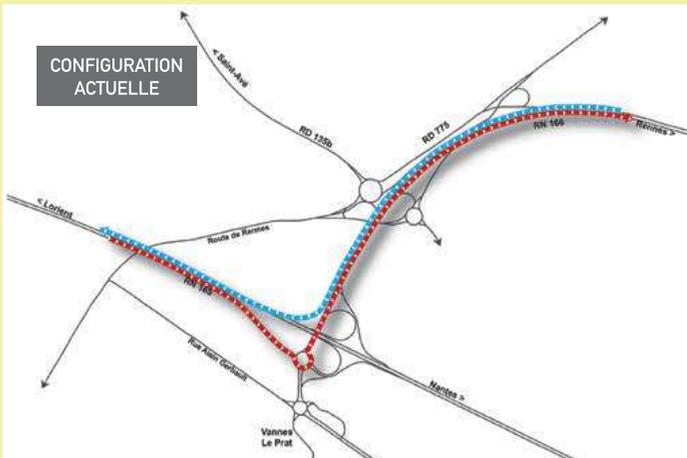
CONFIGURATION ACTUELLE :
Temps de parcours en minutes actuels (chiffres 2017) et à l'horizon 2037, aux heures pleines le matin et le soir du système d'échanges.

VARIANTES A, B et C :
Écart de temps de parcours en minutes par rapport à la configuration actuelle, aux heures pleines le matin et le soir.



Lorient → Rennes

Rennes → Lorient



	LORIENT → RENNES		RENNES → LORIENT	
	Actuel	Horizon 2037	Actuel	Horizon 2037
CONFIGURATION ACTUELLE				
Matin	5'05	9'40	1'55	3'30
Soir	4'50	6'05	1'50	1'50
VARIANTE A				
Matin	-3'15	-7'45	+0'35*	-1'05*
Soir	-2'55	-4'10	+0'05	0'00
VARIANTE B				
Matin	-2'55	-7'25	+0'35	-1'05
Soir	-2'20	-3'35	0'00	0'00
VARIANTE C				
Matin	-2'50	-7'20	+0'40	-1'00
Soir	-2'25	-3'40	+0'10	+0'10

* Temps n'intégrant pas l'attente en amont de la bretelle de la sortie RN166

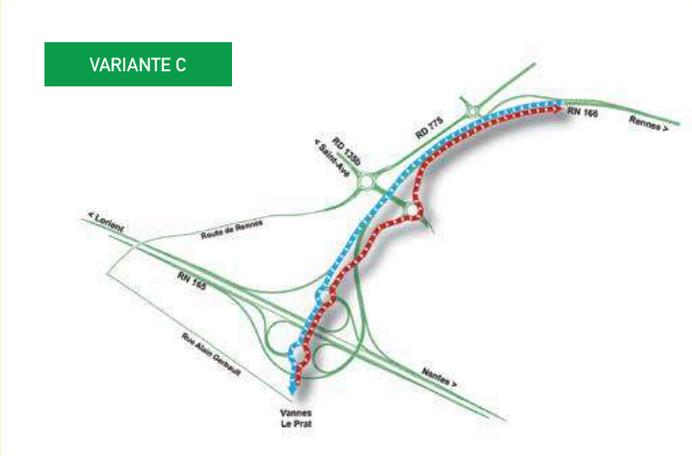
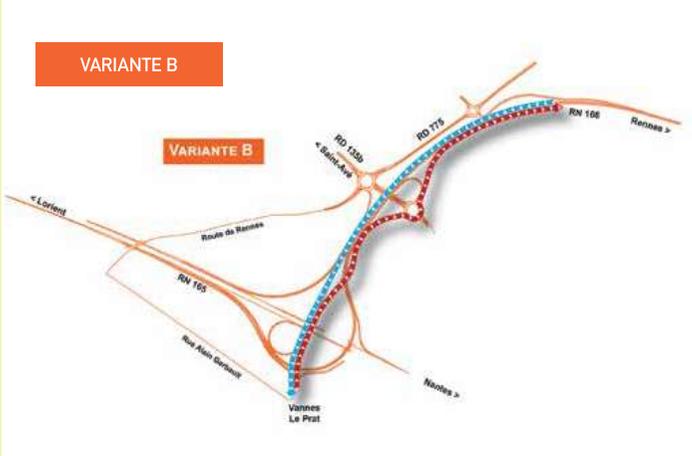
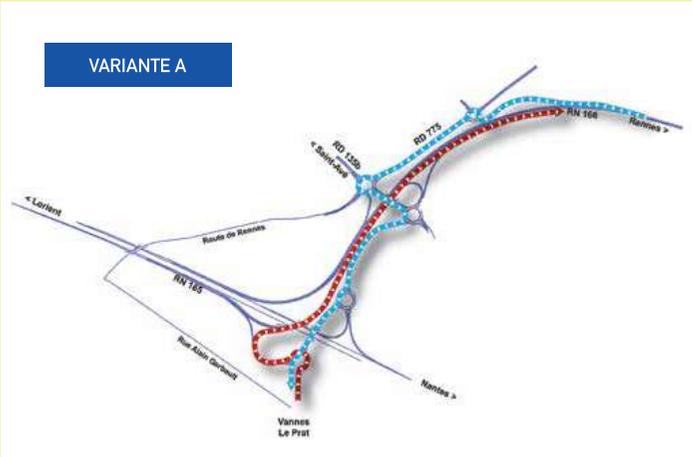
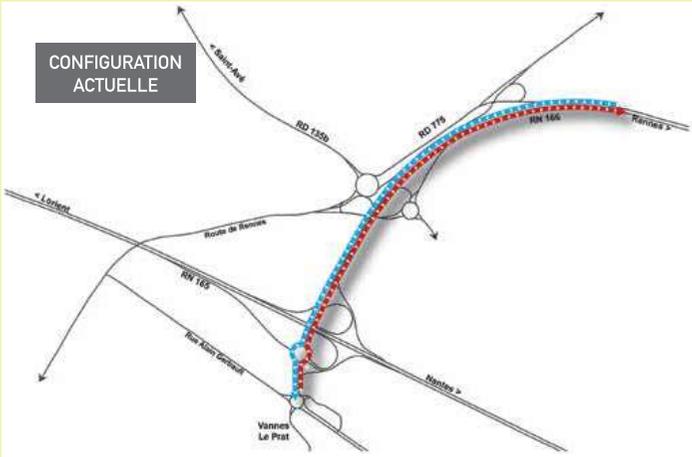
CONFIGURATION ACTUELLE :
Temps de parcours en minutes actuels (chiffres 2017) et à l'horizon 2037, aux heures pleines le matin et le soir du système d'échanges.

VARIANTES A, B et C :
Écart de temps de parcours en minutes par rapport à la configuration actuelle, aux heures pleines le matin et le soir.



Vannes / Le Prat → Rennes

Rennes → Vannes / Le Prat



	VANNES / LE PRAT → RENNES		RENNES → VANNES / LE PRAT	
	Actuel	Horizon 2037	Actuel	Horizon 2037
CONFIGURATION ACTUELLE				
Matin	1'35	2'05	1'30	2'20
Soir	2'55	2'30	1'25	1'30
VARIANTE A				
Matin	+ 0'25	-0'05	+ 3'25*	+ 2'35*
Soir	-0'50	-0'20	+ 2'50	+ 2'50
VARIANTE B				
Matin	+ 0'20	-0'10	+ 0'05	-0'45
Soir	-0'50	-0'25	-0'10	-0'10
VARIANTE C				
Matin	+ 0'20	-0'15	+ 0'45	+ 0'05
Soir	-0'45	-0'20	+ 0'40	+ 0'40

* Temps n'intégrant pas l'attente en amont de la bretelle de la sortie RN166

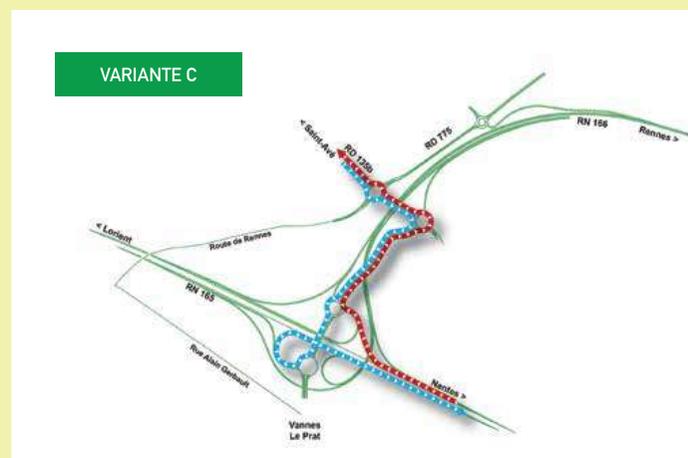
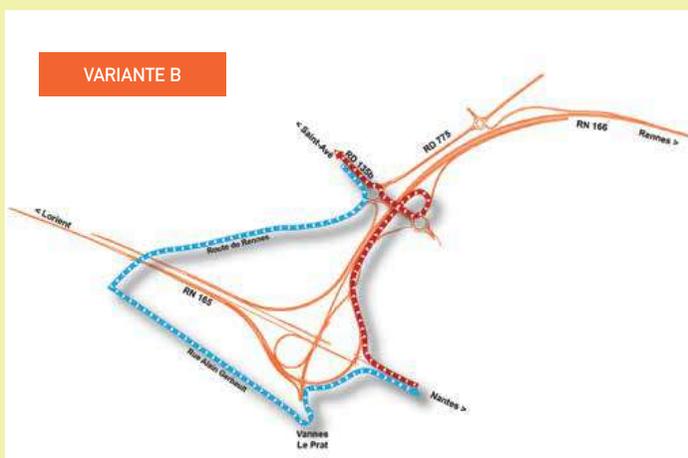
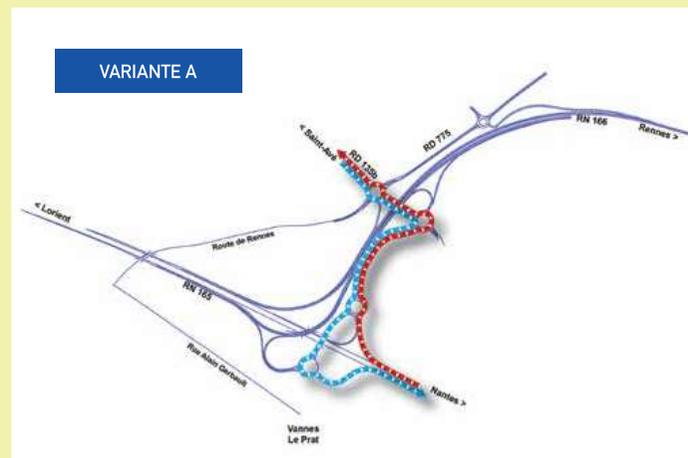
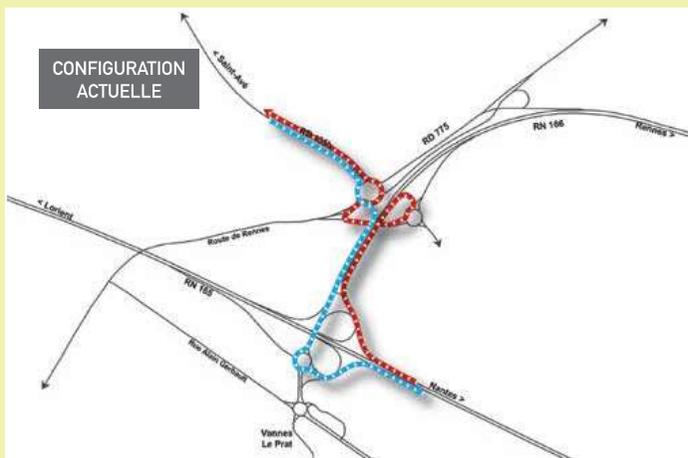
CONFIGURATION ACTUELLE :
Temps de parcours en minutes actuels (chiffres 2017) et à l'horizon 2037, aux heures pleines le matin et le soir du système d'échanges.

VARIANTES A, B et C :
Écart de temps de parcours en minutes par rapport à la configuration actuelle, aux heures pleines le matin et le soir.



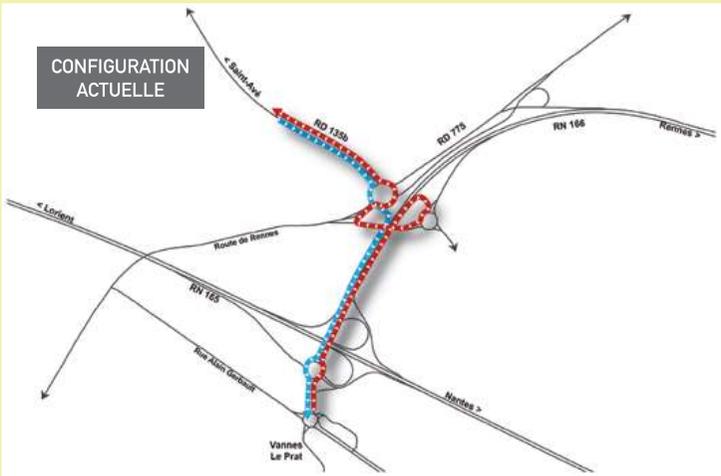
Nantes → Saint-Avé

Saint-Avé → Nantes



Vannes / Le Prat → Saint-Avé

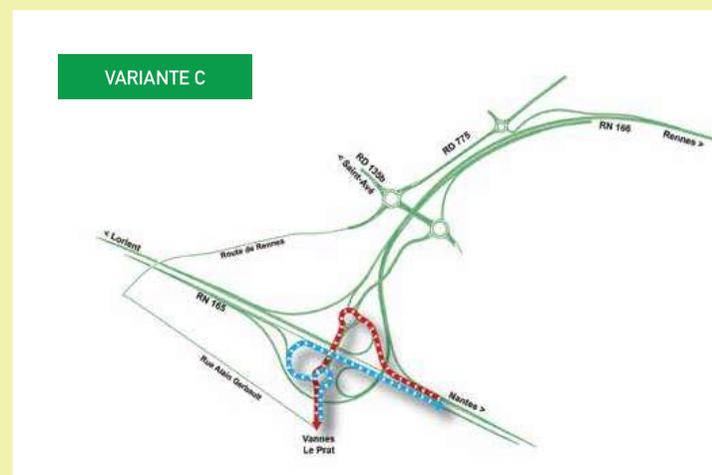
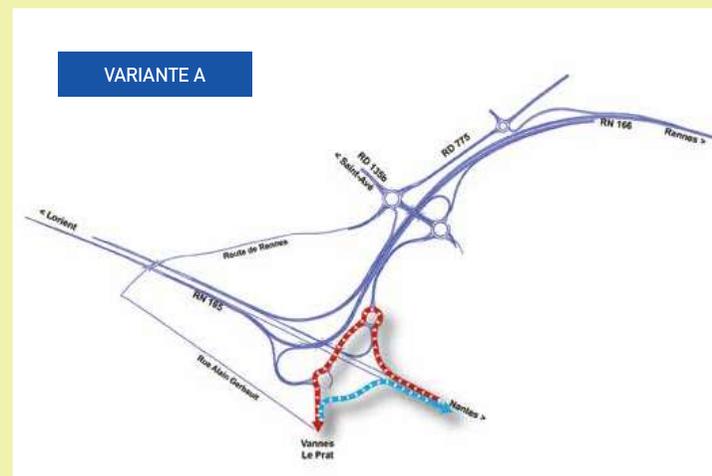
Saint-Avé → Vannes / Le Prat



— Vannes - Le Prat > Saint-Avé
— Saint-Avé > Vannes - Le Prat

Nantes → Vannes / Le Prat

Vannes / Le Prat → Nantes



▬▬▬ Vannes - Le Prat > Nantes
▬▬▬ Nantes > Vannes - Le Prat



Analyse **COMPARATIVE** des variantes

Très favorable	
Favorable	
Neutre	
Défavorable	
Très défavorable	

Les tracés de variantes les moins impactants ont été recherchés à partir d'un diagnostic étayé permettant de bien identifier les enjeux. Pour chaque variante, des impacts sur le milieu naturel ont cependant été

identifiés. Leur réduction ou leur compensation (selon la doctrine ERC "Éviter, réduire, compenser" - voir page 15) seront finement étudiées par le maître d'ouvrage.

	Variante A	Variante B	Variante C
INFRASTRUCTURE, LISIBILITÉ, SÉCURITÉ	Possibilité de file d'attente en section courante. Passage par des giratoires pour de nombreux itinéraires.	Simplification des tracés routiers. Deux liaisons directes (Rennes-Nantes et Rennes-Le Prat) mais plusieurs itinéraires discriminants.	Séparation optimale des flux. Une seule liaison directe (Rennes-Nantes), sinon passage par des giratoires.
CONDITIONS DE CIRCULATION	Amélioration. Des dysfonctionnements subsistent en heure de pointe (Rennes-Le Prat et Rennes-Nantes). Saturation le matin sur la RN166.	Amélioration globale. Difficultés résiduelles en sortie de Vannes aux heures de pointe.	Nette amélioration globale. File d'attente ponctuelle sur RN166 (gérable par régulation).
MILIEU NATUREL	Soustraction de 7 550 m ² de surfaces boisées. Impact sur les chiroptères et le lézard des murailles. Fragmentation du corridor écologique du ruisseau du Liziec mais maintien de celui du ruisseau du Gonay.	Soustraction de 8 700 m ² de surfaces boisées. Impact sur les chiroptères, le lézard des murailles et la loutre d'Europe potentiellement présente. Dégradation importante du corridor du ruisseau du Liziec mais préservation de celui du ruisseau du Gonay.	Soustraction de 13 200 m ² de surfaces boisées. Impact sur les chiroptères, le lézard des murailles et la faune aquatique et semi aquatique. Fragmentation importante du ruisseau du Liziec, défavorable au déplacement de la faune. Préservation du ruisseau du Gonay.
EAU	Soustraction de 4 500 m ² de zones humides. Modification limitée du réseau hydraulique.	Soustraction de 7 800 m ² de zones humides. Mise en souterrain du ruisseau, modifiant la population piscicole.	Soustraction de 10 100 m ² de zones humides. Mise en souterrain du ruisseau modifiant la population piscicole.
PAYSAGE ET PATRIMOINE	Co visibilité avec le château du Liziec. L'échangeur de Tréalvé modifié et la ZI voient leur paysage s'améliorer.	Co visibilité forte avec le château du Liziec. Création d'un remblai servant de masque visuel avec la ZI. Possibilité de requalification du cadre de vie en proximité de la RD775.	Co visibilité forte avec le château du Liziec. Augmentation de l'emprise routière. Possibilité de requalification du cadre de vie en proximité de la RD775.
MILIEU HUMAIN	Aucune variante n'a d'impact sur le bâti d'habitat ni sur l'accès aux zones d'activités existantes, Toutes empiètent partiellement sur le projet de zone d'activités inscrite au PLU, Toutes entraînent potentiellement une déconstruction partielle du bâtiment Brico Cash,		
MILIEU HUMAIN	La déconstruction de bâtiments d'activité est probable.		Le tracé se rapproche d'un restaurant et d'un hôtel.
BRUIT	Impact globalement nul.	Impact globalement nul.	Très légère dégradation le long de la route de Rennes.
COÛT ESTIMÉ	43,6 M€ TTC	47,4 M€ TTC	58,1 M€ TTC

Les **SUITES** à donner

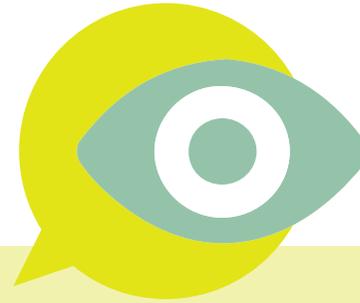
À l'issue de la concertation, une synthèse des avis et des observations sera réalisée et rendue publique.

La variante retenue fera ensuite l'objet d'études techniques approfondies, en vue de la déclaration d'utilité publique, qui devrait intervenir deux à trois ans après la concertation. S'ouvrira alors une nouvelle séquence, de 2 à 3 ans également, au cours de laquelle auront lieu les acquisitions foncières, les études de détail et les procédures archéologiques. Ceci permettra le démarrage des travaux proprement dits en 2026, eux-mêmes nécessitant plusieurs années de chantier.





Annexes



Analyse comparative multicritères des variantes

Cartes d'hypothèses de trafic

Carte des enjeux écologiques

Carte de synthèse des enjeux du territoire pour chaque variante

Carte des niveaux de saturation par variante

Carte des impacts économiques par variante

Photo de l'échangeur actuel et photomontages des variantes

Glossaire



Analyse **COMPARATIVE** multicritères

Élément non hiérarchisable	
Impact positif fort	
Impact positif moyen	
Impact faible ou nul	
Impact négatif moyen	
Impact négatif fort	

Cette analyse est basée sur les conditions de trafics prévues en 2037.

Thématiques		Variante "ZÉRO" c'est à dire ne rien faire	Variante A	Variante B	Variante C
INFRASTRUCTURES	Géométrie des Routes Nationales	Plusieurs non-conformité sur les longueurs de biseaux sont à signaler.	Amélioration de la situation existante notamment pour les longueurs des biseaux de sorties et voies d'insertions.		
	Géométrie du réseau secondaire	Plusieurs rayons de bretelles sont inférieurs aux minima règlementaires.	Insertion de la bretelle Liziec-Rennes sur la bretelle Lorient-Rennes en courbe non optimal. Bretelle à usage local et bretelle de transit pas totalement séparées.	Bretelle à usage local et bretelle de transit pas totalement séparées.	Séparation optimale des bretelles de transit et des bretelles à usage local.
	Visibilité – Sécurité – Vitesse	Plusieurs non-conformité sur les longueurs de biseaux sont à signaler.	Sortie en boucle sens Lorient-Tréalvé non optimale.		Visibilité et sécurité satisfaisante.
LISIBILITÉ DES ITINÉRAIRES (ne sont gardés ici que les itinéraires différenciants entre les variantes)	Lisibilité itinéraire Rennes → Nantes	Idem actuel. Passage par un giratoire du système d'échange (0 à 1).	Passage par les giratoires du système d'échange (2 à 5).	Liaison directe.	Liaison directe.
	Lisibilité itinéraire Rennes → Le Prat	Idem actuel. Passage par les giratoires du système d'échange (2).	Passage par les giratoires du système d'échange (1 à 5).	Liaison directe.	Passage par les giratoires du système d'échange (2 à 3).
	Lisibilité itinéraire Nantes → Vannes le Prat	Idem actuel.	Passage par 2 giratoires du système d'échange.	Itinéraire discriminant vers Vannes le Prat (passage par route de Rennes) nécessitant de reprendre éventuellement la rue Rennes et son carrefour avec la rue Alain Gerbault.	Passage par 2 giratoires du système d'échange.
	Lisibilité itinéraire RD775-RD135b-Chapeau Rouge → Vannes le Prat	Idem actuel. Passage par les giratoires du système d'échange (2 à 3).	Passage par les giratoires du système d'échange (3 à 5).	Itinéraire discriminant vers Vannes le Prat (passage par route de Rennes) nécessitant de reprendre éventuellement la rue Rennes et son carrefour avec la rue Alain Gerbault.	Passage par les giratoires du système d'échange (3 à 5).
	Lisibilité itinéraire RD775-RD135b-Chapeau Rouge → Nantes	Idem actuel. Passage par les giratoires du système d'échange (2 à 3).	Passage par les giratoires du système d'échange (2 à 4)	Itinéraire discriminant vers Nantes (passage par route de Rennes) nécessitant de reprendre éventuellement la rue Rennes et son carrefour avec la rue Alain Gerbault.	Passage par les giratoires du système d'échange (2 à 5)

Thématiques		Variante "ZÉRO" c'est à dire ne rien faire	Variante A	Variante B	Variante C
TEMPS DE PARCOURS (Dans les colonnes des variantes A, B et C, il s'agit de l'évolution du temps de parcours entre la variante "zéro" et chacune des variantes)	Lorient Ø Rennes (HPM / HPS)	9'40 / 6'05	-7'45 / -4'10	-7'25 / -3'35	-7'20 / -3'40
	Rennes Ø Lorient (HPM / HPS)	3'30 / 1'50	-1'05 / 0'00	-1'05 / 0'00	-1'00 / +0'10
	Le Prat Ø Rennes (HPM / HPS)	2'05 / 2'30	-0'05 / -0'20	-0'10 / -0'25	-0'15 / -0'20
	Rennes Ø Le Prat (HPM / HPS)	2'20 / 1'30	+2'35 / +2'50	-0'45 / -0'10	+0'05 / +0'40
	Lorient Ø Le Prat (HPM / HPS)	8'15 / 5'00	-7'05 / -3'55	-7'10 / -3'50	-7'00 / -3'35
	Le Prat Ø Lorient (HPM / HPS)	2'00 / 2'40	0'00 / -1'00	+0'10 / -0'55	+0'10 / -0'45
	Nantes Ø Rennes (HPM / HPS)	2'15 / 1'35	-0'10 / +0'35	-0'30 / +0'25	-0'35 / +0'10
	Rennes Ø Nantes (HPM / HPS)	2'40 / 1'50	+2'35 / +2'50	-0'30 / -0'10	-0'25 / +0'30
	Temps de parcours cumulés et pondérés aux heures de pointe ¹	656 h	370 h	309 h	352 h
CONDITIONS DE CIRCULATION	Conditions de circulation à l'HPM sur le réseau structurant (RN)	Fortes saturations sur RN165 et 166.	Forte saturation sur RN166.	Entrecroisement difficile sur RN166.	Fluides mais risque de file d'attente ponctuelle sur RN166.
	Conditions de circulation à l'HPM sur le réseau secondaire	Fortes saturations sur le réseau.	Fortes saturations sortie de Vannes et Saint-Nolff.	Fortes saturations en sortie de Vannes, fluides par ailleurs.	Fluides.
	Conditions de circulation à l'HPS sur le réseau structurant (RN)	Fortes saturations sur RN165	Fluides.	Saturations entrecroisement RN166 sans impact en amont, situation optimisable (régulation).	Fluides mais risque de file d'attente ponctuelle sur RN166, situation optimisable (régulation).
	Conditions de circulation à l'HPS sur le réseau secondaire	Fortes saturations.	Fluides.	Saturations sortie de Vannes, fluides par ailleurs.	Fluides.
SÉCURITÉ		Files d'attente en section courante.	Files d'attente en section courante.	File d'attente ponctuelle sur RN166 le soir, situation optimisable (régulation).	Risque de file d'attente ponctuelle sur RN166, situation optimisable (régulation).

1. Cette valeur correspond à la somme des temps de parcours individuels passés sur le système d'échanges du Liziec aux heures de pointe du matin et du soir (11 itinéraires considérés).

Thématiques		Variante "ZÉRO" c'est à dire ne rien faire	Variante A	Variante B	Variante C
MILIEU NATUREL	Boisements	Absence d'impact.	Surface de boisements impactée de 7 550 m².	Surface de boisements impactée de 8 700 m².	Surface de boisements impactée de 13 210 m².
	Faune ²	Aucun impact supplémentaire sur les espèces animales. Aucune perte supplémentaire de superficie d'habitats de vie des espèces animales.	Impact sur les chiroptères : perte de superficie d'habitat de chasse dans le vallon du ruisseau du Liziec. Destruction de la population de lézard des murailles.	Impact sur les chiroptères : vallon du ruisseau du Liziec en grande partie détruit (perte de superficie importante d'habitat de chasse). Pérennité de la population de lézards des murailles incertaine. Impacts sur la présence potentielle de la loutre d'Europe (risques de collisions, déplacements très perturbés voire inexistant) et d'une manière générale sur la faune aquatique et semi-aquatique.	Impact sur les chiroptères : vallon du ruisseau du Liziec en grande partie détruit (perte de superficie importante d'habitat de chasse). Pérennité de la population de lézards des murailles incertaine. Impacts sur la présence potentielle de la loutre d'Europe (risques de collisions, déplacements très perturbés voire inexistant) et d'une manière générale sur la faune aquatique et semi-aquatique.
	Corridors écologiques ²	Préservation des deux corridors écologiques principaux (vallons des ruisseaux du Liziec et du Gornay).	Fragmentation du vallon du ruisseau du Liziec avec perturbation des déplacements de la faune (chiroptères, faune aquatique et semi-aquatique). Préservation du corridor écologique du vallon du ruisseau du Gornay.	Destruction importante du vallon du ruisseau du Liziec (disparition des deux tiers du vallons) avec disparition probable des déplacements des pipistrelles communes. Transparence hydraulique non favorable aux déplacements de la faune aquatique et semi-aquatique. Préservation du corridor écologique du vallon du ruisseau du Gornay.	Fragmentation très importante du vallon du ruisseau du Liziec avec disparition probable des déplacements des pipistrelles communes. Transparence hydraulique non favorable aux déplacements de la faune aquatique et semi-aquatique. Préservation du corridor écologique du vallon du ruisseau du Gornay.
PAYSAGE	Impact visuel paysage proche	Aucun impact sur le paysage actuel.	Impact fort sur les terrains devant le château par la suppression du merlon planté. Végétation existante impactée par la RN166 et le barreau de liaison. Impact faible de l'OA de Tréalvé et de la bretelle de la RD775 sur le paysage lointain et impact faible sur la végétation existante.	Impact moyen sur la végétation existante de l'échangeur de Liziec. Impact fort sur les terrains devant le château par la suppression du merlon planté. Impact sur la végétation existante par le changement de gabarit de la RN166, la création du barreau de liaison et la création de bretelle en remblai.	Impact modéré sur la végétation en place par la création de bretelle au sud de la RN165. Impact fort sur les terrains devant le château par la création du giratoire du Liziec Nord et de la suppression du merlon planté. Accroissement des emprises routières de la zone d'échange sur le paysage, limitant la possibilité de créer une zone tampon entre les échangeurs et la zone industrielle.
	Impact sur le cadre de vie	Aucun impact sur le paysage actuel.	Impact fort sur la covisibilité avec le château. Impact modéré sur les riverains proches de l'échangeur de Tréalvé par la création de la double voie de la RD775. Mais possibilité de requalification du cadre de vie.	Impact positif des remblais de l'échangeur de Liziec créant un masque visuel sur la zone industrielle. Impact fort sur la covisibilité avec le château. Impact modéré sur les riverains proches de l'échangeur de Tréalvé par la modification de gabarit de la RD775. Mais possibilité de requalification du cadre de vie.	Impact modéré sur les riverains proches de l'échangeur de Tréalvé modification de gabarit de la RD775. Mais possibilité de requalification du cadre de vie.
PATRIMOINE CULTUREL	Patrimoine historique	Aucun impact sur le patrimoine historique.	Périmètres de protection de monuments historiques (MH) recoupés mais absence de co-visibilité entre les aménagements prévus et les 2 monuments historiques.	Périmètres de protection de monuments historiques (MH) recoupés.	Un nouveau passage supérieur au-dessus de la RN165 induit une co-visibilité avec la Chapelle du Rohic.

2. L'analyse comparative de cette thématique se base sur la solution mettant en place des ouvrages de franchissement du cours d'eau du Liziec.

Thématiques		Variante "ZÉRO" c'est à dire ne rien faire	Variante A	Variante B	Variante C
MILIEU HUMAIN	Projets urbains	Aucun impact sur les projets urbains identifiés.	Surface impactée de 1,10 ha sur le projet urbain du Liziec.	Surface impactée de 1,22 ha sur le projet urbain du Liziec.	Surface impactée de 1,48 ha sur le projet urbain du Liziec.
	Bâti	Aucun impact sur le bâti.	Aucun impact sur le bâti d'habitation. Destruction probable de bâti d'activité sur le secteur nouvellement construit dans la zone du Prat le long de la voie ferrée.	Aucun impact sur le bâti d'habitation. Destruction potentielle de bâti d'activité sur le secteur nouvellement construit dans la zone du Prat le long de la voie ferrée.	Aucun impact sur le bâti d'habitation. Destruction potentielle de bâti d'activité sur le secteur nouvellement construit dans la zone du Prat le long de la voie ferrée. La variante passe en bordure du restaurant du Campanile et de l'hôtel Première Classe.
	Activités économiques (hors agriculture)	Aucun impact sur les activités économiques.	Maintien de l'accès aux zones d'activités du Chapeau Rouge à l'est et du Prat au sud. Aucune activité impactée.		Maintien de l'accès aux zones d'activités du Chapeau Rouge à l'est et du Prat au sud. Cependant, la variante passe en bordure du restaurant du Campanile et de l'hôtel Première Classe.
BRUIT	Nombre de bâtis impactés	La réglementation acoustique spécifique à cette étude s'applique uniquement dans le cadre d'une modification d'infrastructure routière, en l'absence d'aménagement il n'y a pas de réglementation particulière à appliquer.	Incidence acoustique non quantifiable.	Incidence acoustique non quantifiable.	Légère dégradation de l'ambiance sonore pour les riverains de la route de Rennes mais sans obligation réglementaire de traitement.
EAU	Risque inondation?	Absence d'impact.	Impact hydraulique nul au droit de la zone d'étude. Risque de modification du fonctionnement en amont du nouvel ouvrage hydraulique.	Impact hydraulique nul au droit de la zone d'étude. Risque de modification du fonctionnement en amont du nouvel ouvrage hydraulique.	Suppression d'une partie du lit majeur entre les ouvrages hydrauliques existants.
	Qualité du milieu naturel ²	Absence d'impact.	Suppression d'un linéaire d'écoulement à ciel ouvert. Reprofilage de la berge (talutage) nécessaire.	Suppression d'un linéaire d'écoulement à ciel ouvert. Reprofilage de la berge (talutage) nécessaire.	Suppression d'un linéaire d'écoulement à ciel ouvert. Mise en œuvre d'un linéaire canalisé important avec baisse de la luminosité.
	Qualité des eaux superficielles ²	Absence d'impact.	Impact limité.	Risque d'altération de la qualité des eaux. Risque cependant limité/compensé avec la suppression de l'ouvrage OH7b.	Risque d'altération de la qualité des eaux ; la fermeture totale du milieu peut avoir un impact sur la qualité des eaux.
	Zones humides	Absence d'impact.	Surface de zones humides impactées de 4 500 m ² .	Surface de zones humides impactées de 7 800 m ² .	Surface de zones humides impactées de 10 100 m ² .
	Peuplements piscicoles ⁴	Absence d'impact. Aucune amélioration de la situation existante pouvant engendrer des difficultés de placement pour les poissons (en particulier, l'anguille).	Morphologie du ruisseau du Liziec peu ou pas modifiée. Transparence hydraulique assurée par un seul ouvrage assez court.	Morphologie du ruisseau du Liziec modifiée (deux tiers du cours d'eau mis en souterrain). Ouvrage sans puits de lumière avec un linéaire très important pour assurer la transparence hydraulique : déplacements des poissons très perturbés voire inexistant.	Morphologie du ruisseau du Liziec modifiée (au moins un tiers du cours d'eau mis en souterrain et réalisation de deux autres ouvrages hydrauliques). Ouvrages sans puits de lumière, dont l'un d'entre eux avec un linéaire très important, pour assurer la transparence hydraulique : déplacements des poissons très perturbés voire inexistant.
COÛT	Absence de coût.	43,6 M€ TTC. Variantes la moins chère.	47,4 M€ TTC. Variante plus élevée de 9 % par rapport à la variante la moins chère.	58,1 M€ TTC. Variante la plus élevée 33 % supérieure aux variantes les moins chères.	

Cartes d'**HYPOTHÈSES** de trafic

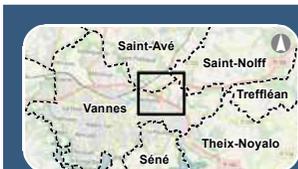
Trafic horaire en 2037
sans aménagement
(scénario "fil de l'eau")

⎓ Limite de commune

Heure de pointe du matin

Heure de pointe du soir

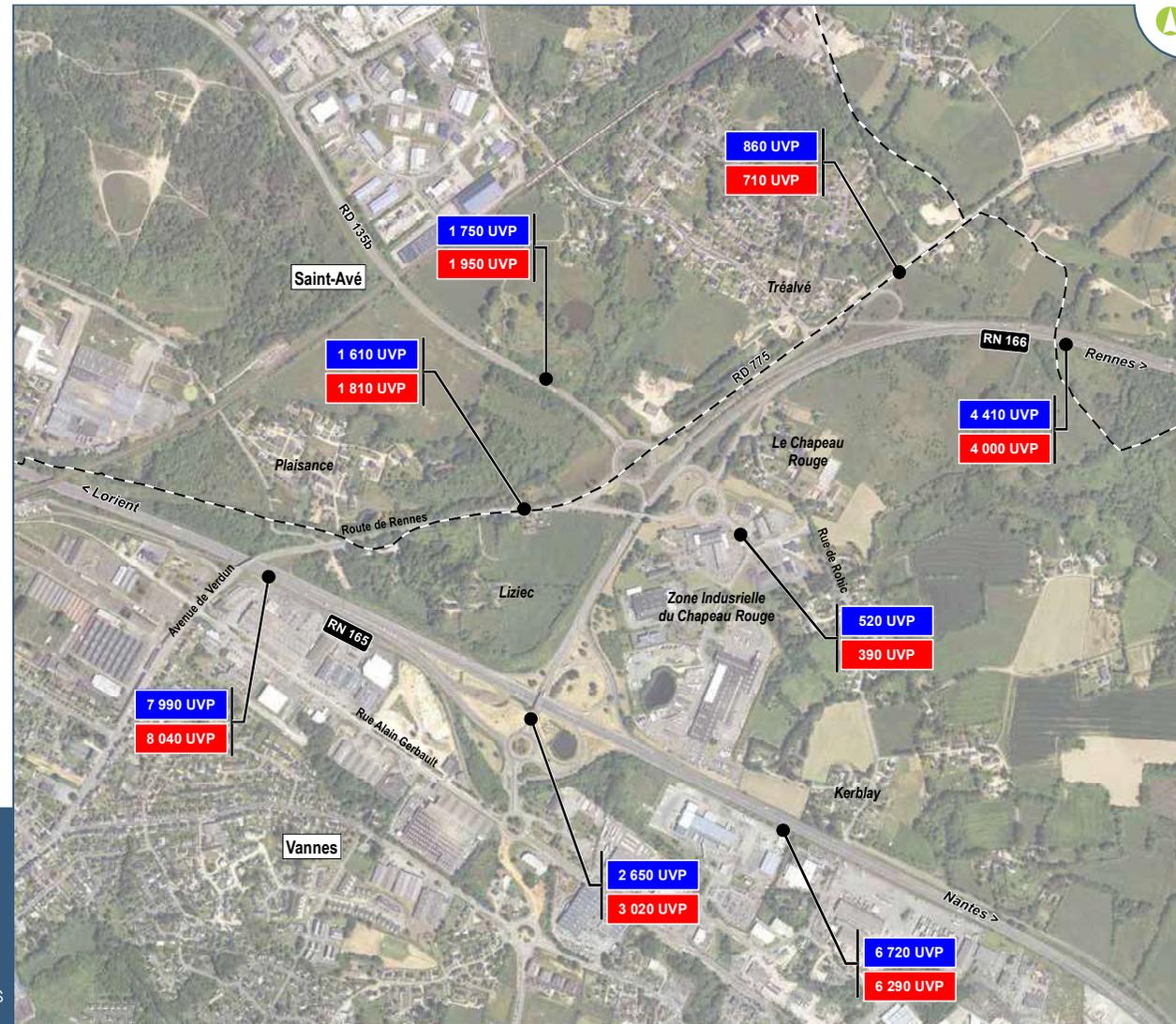
Nota :
UVP = Unité de véhicule particulier
1 véhicule léger = 1 UVP
1 poids-lourd = 2 UVP



Date : 17/10/2019

0 50 100 200 m

Fond de plan : BD ORTHO®66 - 2013 - LG Etalab

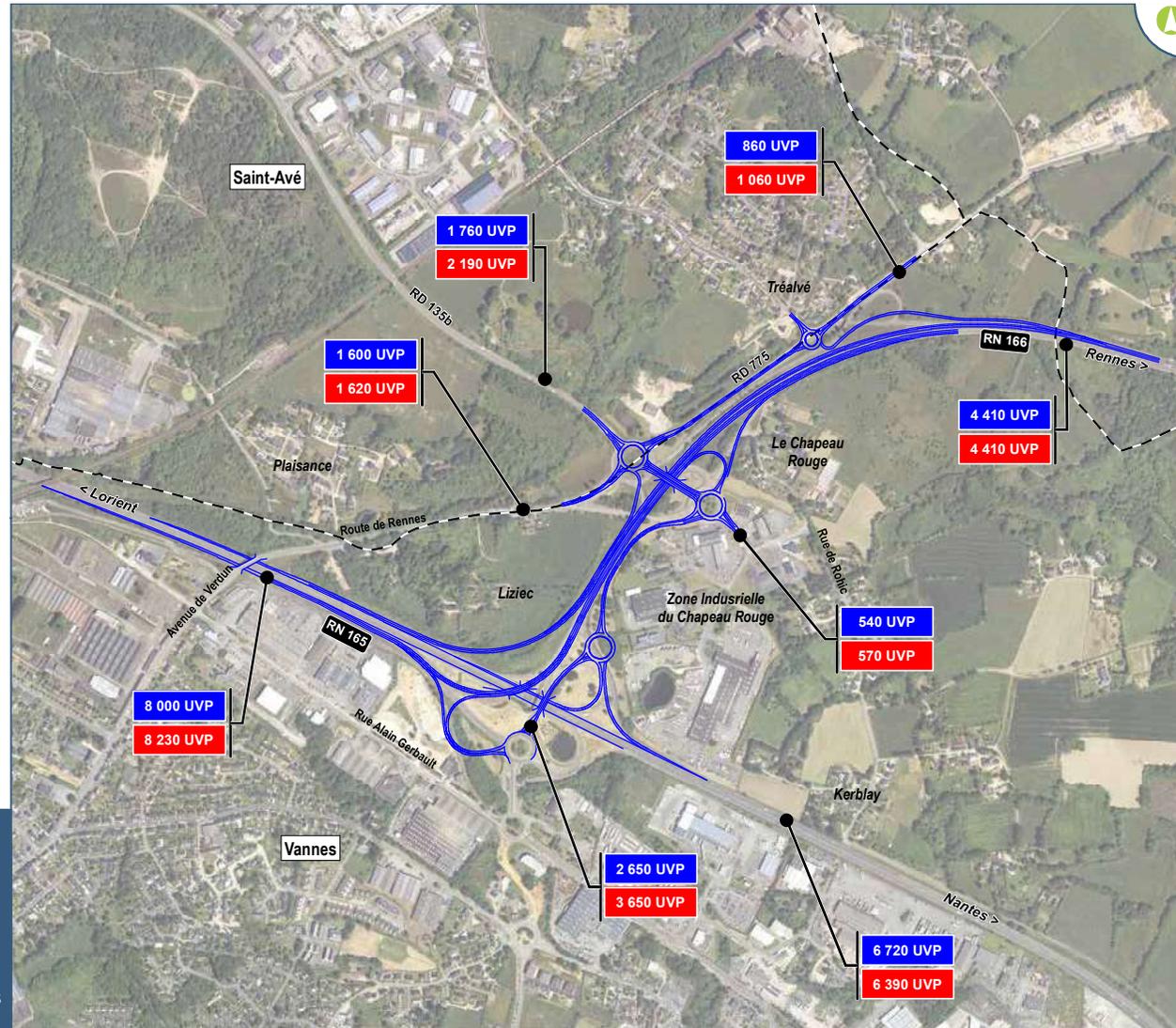
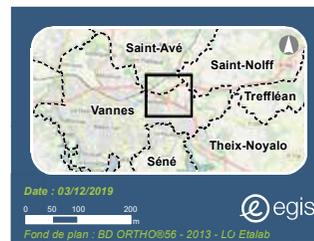


Trafic horaire en 2037 avec la variante A

 Limite de commune
 Variante A

 Heure de pointe du matin
 Heure de pointe du soir

Nota :
 UVP = Unité de véhicule particulier
 1 véhicule léger = 1 UVP
 1 poids-lourd = 2 UVP

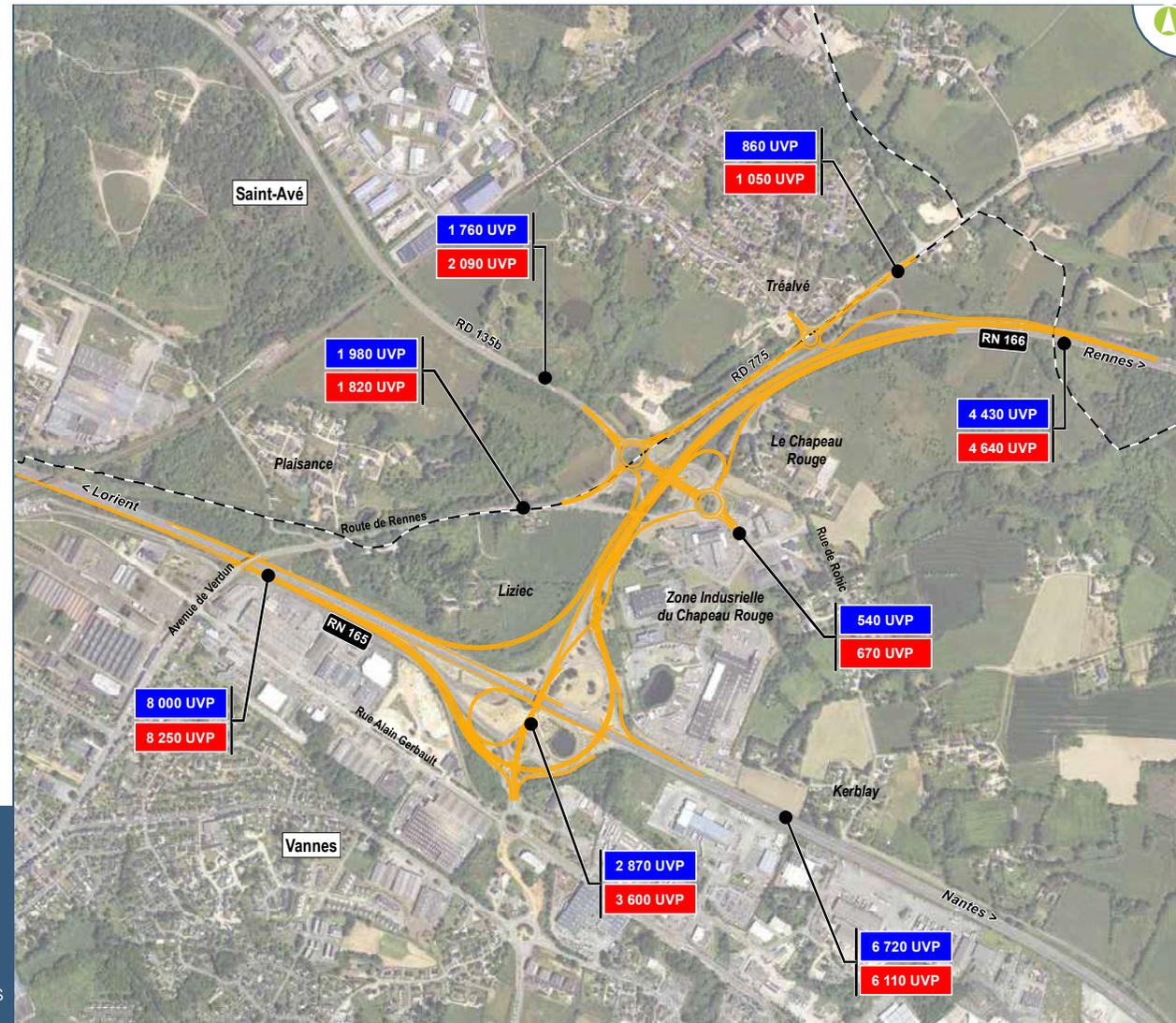


Trafic horaire en 2037 avec la variante B

--- Limite de commune
— Variante B

Heure de pointe du matin
Heure de pointe du soir

Nota :
UVP = Unité de véhicule particulier
1 véhicule léger = 1 UVP
1 poids-lourd = 2 UVP

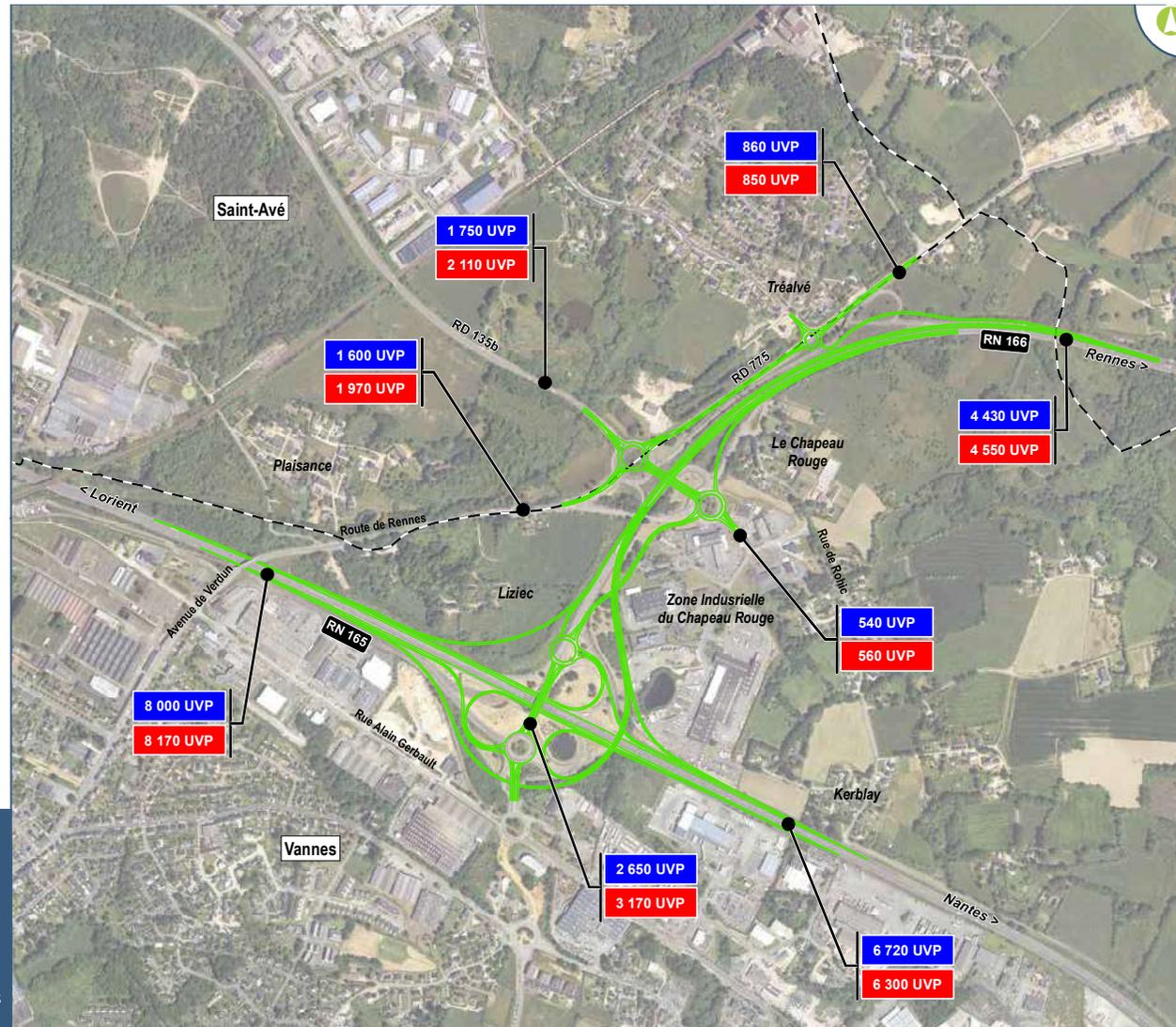
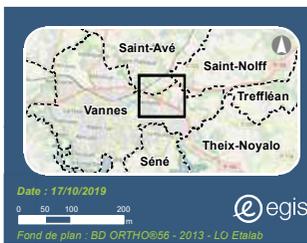


Trafic horaire en 2037 avec la variante C

--- Limite de commune
— Variante C

Heure de pointe du matin
Heure de pointe du soir

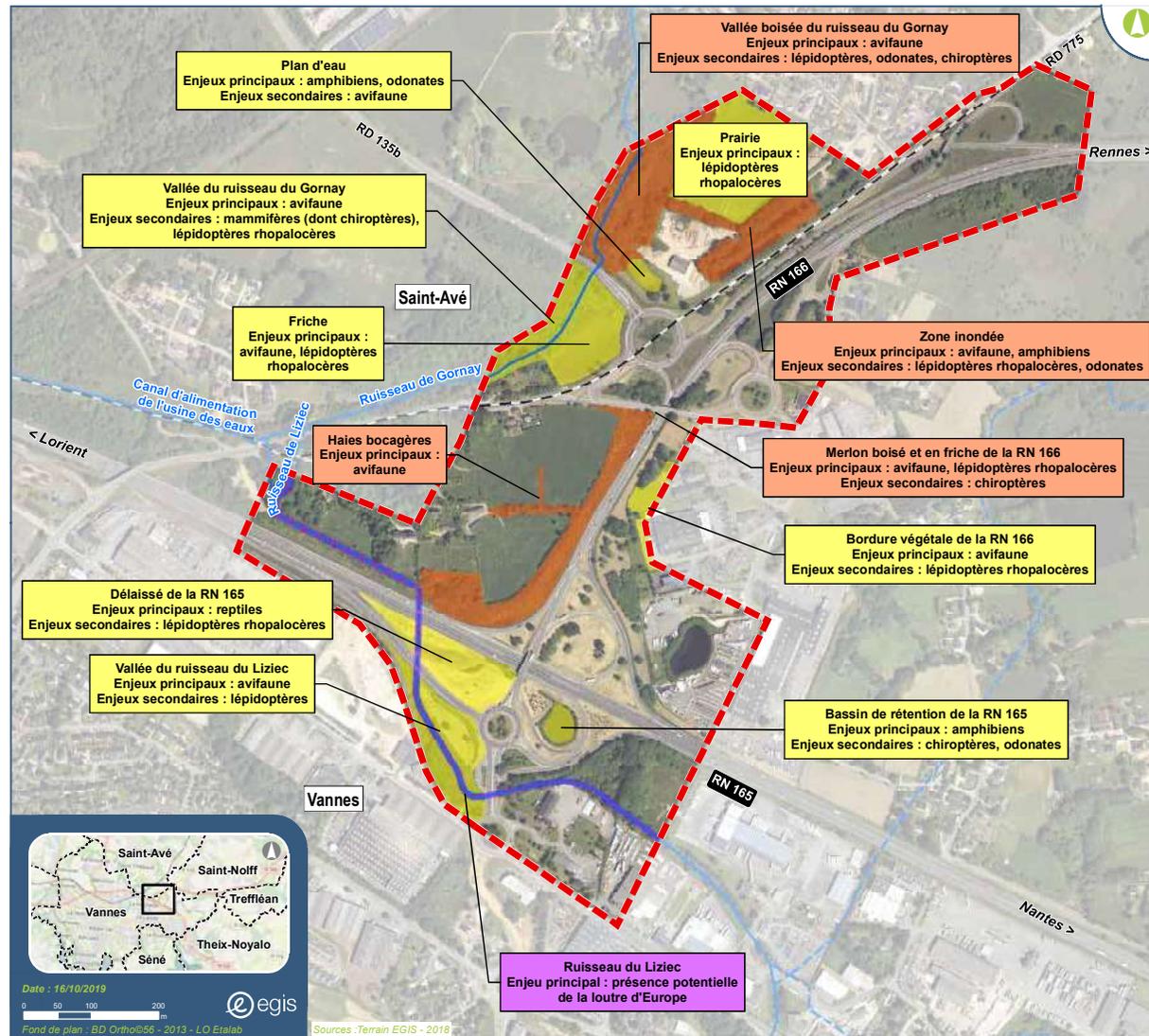
Nota :
UVP = Unité de véhicule particulier
1 véhicule léger = 1 UVP
1 poids-lourd = 2 UVP



Carte des ENJEUX écologiques

Enjeux écologiques

-  Périmètre d'étude
 -  Limite de commune
 -  Cours d'eau temporaire
 -  Cours d'eau permanent
- Enjeux :**
-  faible
 -  modéré
 -  fort



Carte de synthèse des ENJEUX DU TERRITOIRE pour chaque variante

Synthèse des enjeux et variante A

--- Limite de commune

— Variante A

Hydrographie :

--- Cours d'eau temporaire

— Cours d'eau permanent

Plan d'eau

Milieu humain :

Zone d'urbanisation future à vocation économique

Zone d'urbanisation future à long terme

Emplacement réservé (ER)

Milieu naturel :

Zone humide

Espace Boisé Classé (EBC)

Haie, alignement d'arbres au titre de l'article L.151-23 du Code de l'Urbanisme

Patrimoine culturel :

Périmètre de protection de 500 m. autour des monuments historiques inscrits

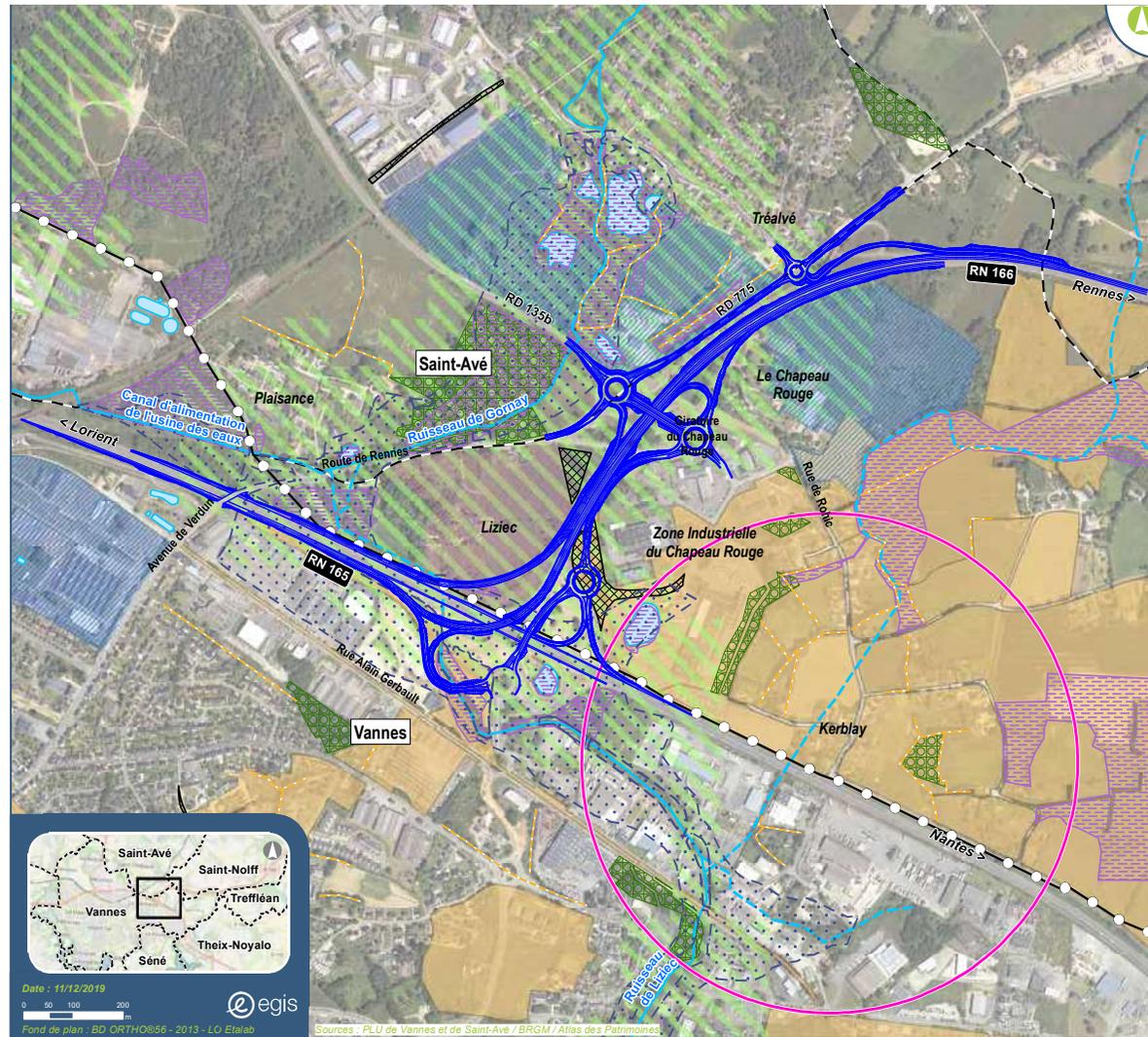
Zone de Présomption de Prescriptions Archéologiques (ZPPA)

Risques :

Remontée de nappe dans le socle (Nappe sub-affleurante)

PPRI des bassins versants vannetais

Canalisation de transport de gaz naturel



Synthèse des enjeux et variante B

--- Limite de commune

— Variante B

Hydrographie :

--- Cours d'eau temporaire

— Cours d'eau permanent

Plan d'eau

Milieu humain :

Zone d'urbanisation future à vocation économique

Zone d'urbanisation future à long terme

Emplacement réservé (ER)

Milieu naturel :

Zone humide

Espace Boisé Classé (EBC)

Haie, alignement d'arbres au titre de l'article L.151-23 du Code de l'Urbanisme

Patrimoine culturel :

Périmètre de protection de 500 m. autour des monuments historiques inscrits

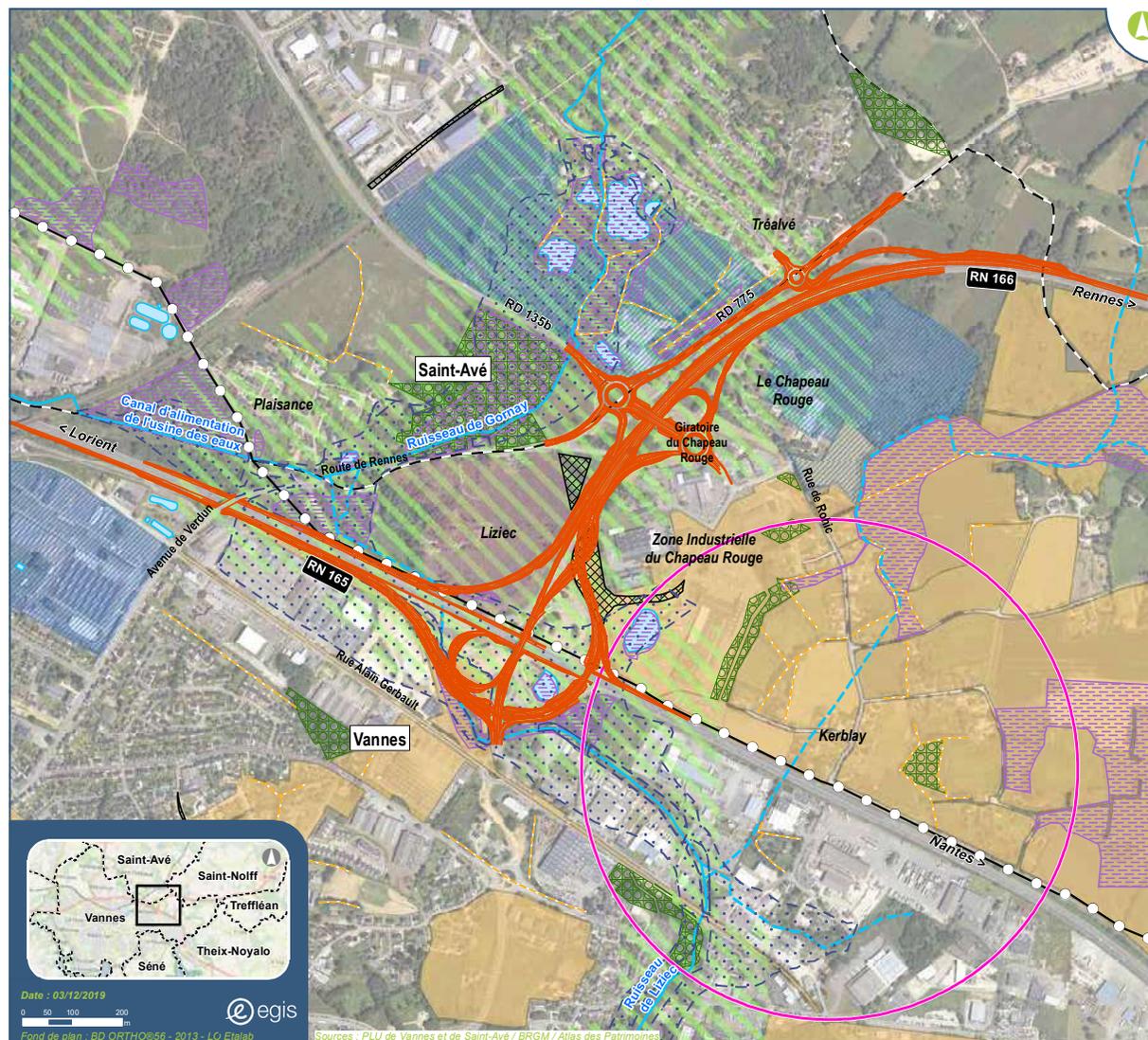
Zone de Présomption de Prescriptions Archéologiques (ZPPA)

Risques :

Remontée de nappe dans le socle (Nappe sub-affleurante)

PPRI des bassins versants vannetais

Canalisation de transport de gaz naturel



Synthèse des enjeux et variante C

-  Limite de commune
-  Variante C

Hydrographie :

-  Cours d'eau temporaire
-  Cours d'eau permanent
-  Plan d'eau

Milieu humain :

-  Zone d'urbanisation future à vocation économique
-  Zone d'urbanisation future à long terme
-  Emplacement réservé (ER)

Milieu naturel :

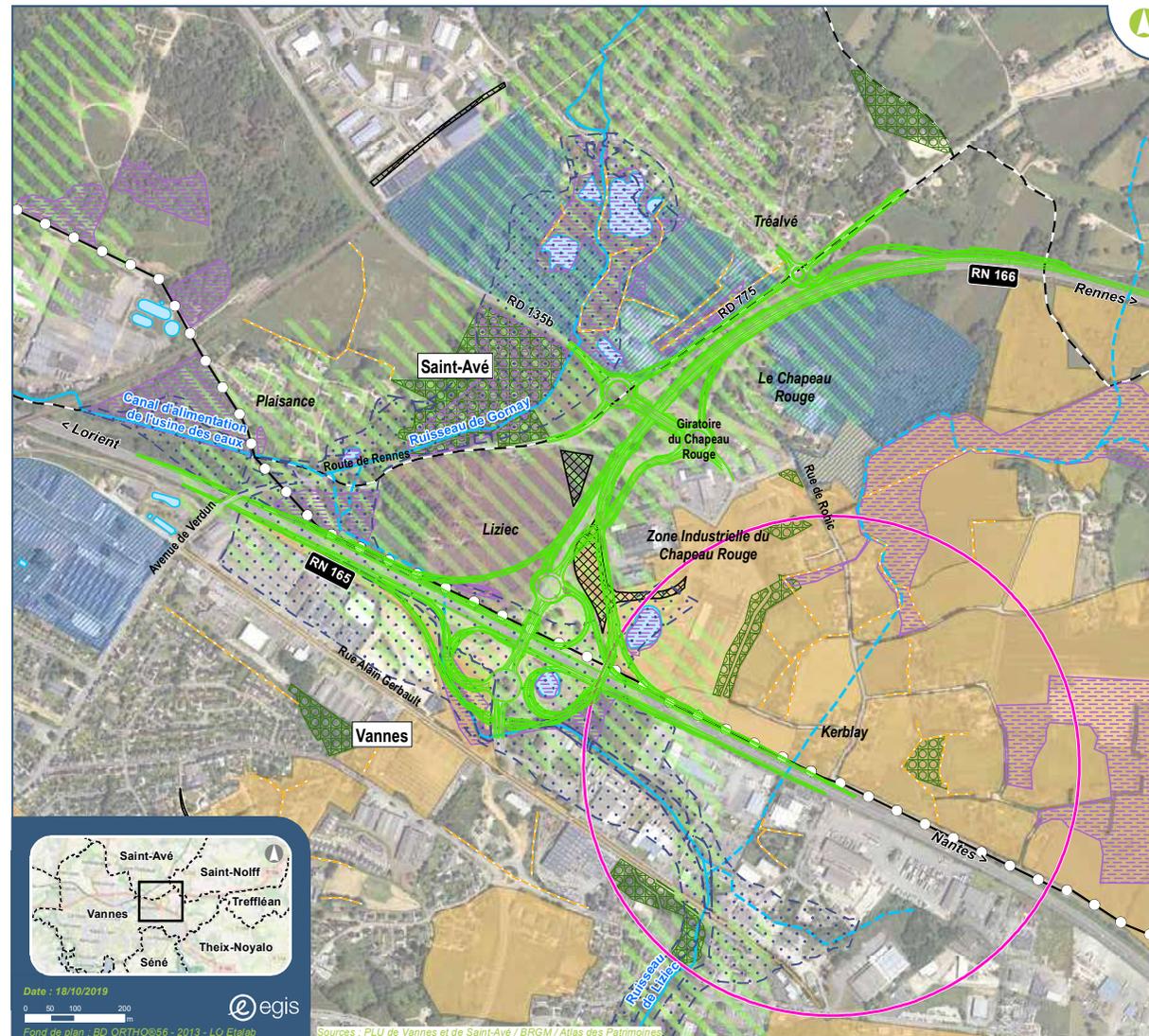
-  Zone humide
-  Espace Boisé Classé (EBC)
-  Haie, alignement d'arbres au titre de l'article L.151-23 du Code de l'Urbanisme

Patrimoine culturel :

-  Périmètre de protection de 500 m. autour des monuments historiques inscrits
-  Zone de Présomption de Prescriptions Archéologiques (ZPPA)

Risques :

-  Remontée de nappe dans le socle (Nappe sub-affleurante)
-  PPRI des bassins versants vannetais
-  Canalisations de transport de gaz naturel



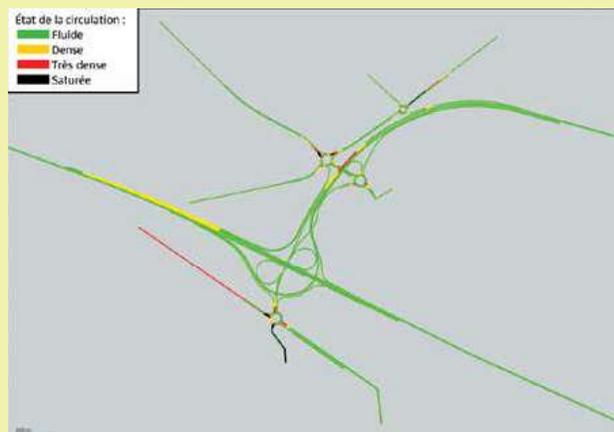
Cartes des NIVEAUX DE SATURATION par variante

Variante A



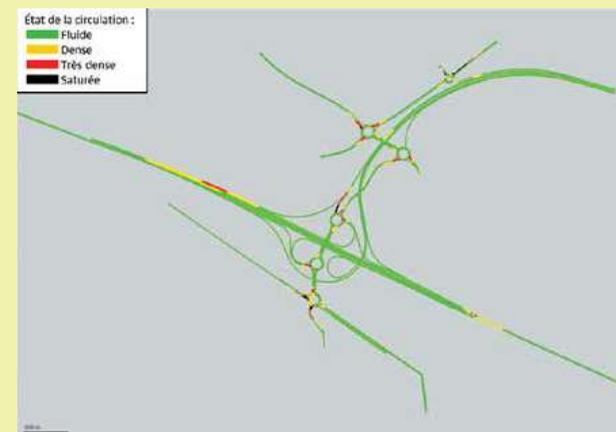
Niveaux de saturation à l'heure de pointe du matin

Variante B

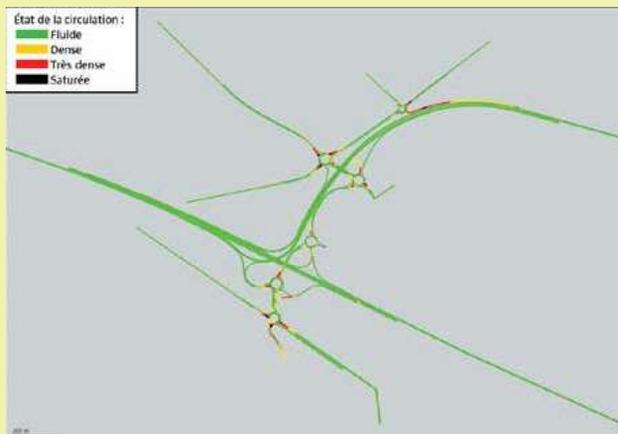


Niveaux de saturation à l'heure de pointe du matin

Variante C



Niveaux de saturation à l'heure de pointe du matin



Niveaux de saturation à l'heure de pointe du soir



Niveaux de saturation à l'heure de pointe du soir



Niveaux de saturation à l'heure de pointe du soir

Cartes des **IMPACTS ÉCONOMIQUES** par variante



État actuel



Variante A



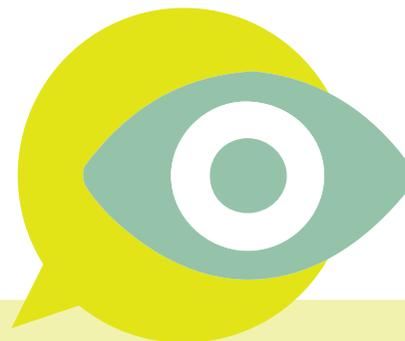
Variante *B*



Variante C



Glossaire



Avifaune

L'avifaune désigne l'ensemble des espèces d'oiseaux sur un lieu spécifique.

Biodiversité

La biodiversité désigne la diversité du monde vivant au sein de la nature.

Bocage / haie bocagère

Le terme bocage, issu de l'ouest de la France, évoque un réseau de haies structuré et assez dense. Le bocage est un patrimoine boisé à grand intérêt écologique.

Bretelle

Une bretelle est, en conception routière, une chaussée qui relie deux routes sur des niveaux différents ou deux routes parallèles et par laquelle les véhicules peuvent entrer sur une chaussée déterminée ou la quitter.

Carrefour giratoire

Un carrefour giratoire, ou plus communément un giratoire, est un carrefour particulier formé d'un anneau central qui permet aux usagers de prendre n'importe quelle direction (y compris de faire un demi-tour).

Corridor écologique

Les corridors écologiques assurent des connexions entre des réservoirs de biodiversité, offrant aux espèces des conditions favorables à leur déplacement et à l'accomplissement de leur cycle de vie.

Heure de Pointe du Matin (HPM)

Heure de Pointe du Soir (HPS)

L'heure de pointe est la période de la journée pendant laquelle le trafic routier est le plus important.

Ces périodes correspondent en général au moment où la majorité des personnes actives se rendent à leur lieu de travail (généralement entre 7 et 9 heures, on parle alors "d'heure de pointe du matin") puis lorsqu'ils rentrent à leur domicile (entre 17 et 20 heures, on parle alors "d'heure de pointe du soir").

Impacts

Conséquences d'un projet dans le domaine de l'environnement, qui peuvent être négatives ou positives.

Maître d'ouvrage

Personne physique ou morale, publique ou privée, initiatrice d'un projet.

Modélisation du trafic

Elle permet d'obtenir des éléments de diagnostics physiques (charge, temps de parcours, vitesses, etc.) d'un projet d'aménagement à un horizon temporel fixé, compte tenu de la définition de scénarii.

Modes doux

Modes de déplacement dans la rue ou sur route sans apport d'énergie autre qu'humaine comme la marche, le vélo, la trottinette, les rollers...

Passage inférieur (PI)

Ouvrage d'art situé au-dessous de la voie prise comme référence.

Passage supérieur (PS)

Ouvrage d'art situé au-dessus de la voie prise comme référence.

Périurbanisation

La périurbanisation désigne le processus d'extension des agglomérations urbaines, dans leur périphérie, entraînant une transformation des espaces ruraux.

Section courante

Voie principale du projet en dehors des points singuliers.

Trafic de transit

Origine et destination en dehors de la zone étudiée.

Trafic local

Les véhicules qui se déplacent à l'intérieur de la zone étudiée.

Trafic moyen journalier annuel (TMJA)

Le trafic moyen journalier annuel (TMJA) d'une section routière est obtenu en calculant la moyenne sur une année du nombre de véhicules circulant sur cette section, tous sens confondus, au cours d'une journée.

UVP

Unité de Véhicule Particulier

1 véhicule léger = 1 UVP

1 poids-lourd = 2 UVP

Variante

Solution alternative d'un projet, comprenant des propositions de mesures d'évitement et/ou de réduction des impacts ; la variante retenue selon une analyse multicritères après avoir écarté d'autres variantes, peut être affinée au cours de l'élaboration du projet.

Voies ou routes express

« Les routes express sont des routes ou sections de routes appartenant au domaine public de l'Etat, des départements ou des communes, accessibles uniquement en des points aménagés à cet effet et, qui peuvent être interdites à certaines catégories d'usagers et de véhicules », Code de la voirie routière annexé à la loi n°89- 413 du 22 juin 1989, Article L.151-1.

Zones humides

Terrains habituellement inondés ou gorgés d'eau douce, salée ou saumâtre de façon permanente ou temporaire ; la végétation, quand elle existe, y est dominée par des plantes hygrophiles (préférant les milieux humides) pendant au moins une partie de l'année.



Crédits photos :
DREAL Bretagne
EGIS
DIR Ouest

Réalisation :
MD Conseil & Associés

Restructuration de l'échangeur du Liziec

Annexe 2 : Liste des destinataires du dossier de concertation

Rennes, le **16 NOV. 2020**

Service Infrastructures, Sécurité, Transports

Le Directeur Régional

Affaire suivie par : Patrick GOMI
Tél. : 02.99.33.44.73
Courriel : patrick.gomi@developpement-durable.gouv.fr

à
voir liste des destinataires

Objet : Recueil d'avis sur le projet de restructuration de l'échangeur du Liziec

Ref : IST-DMMO-PG-D 332

P.J. : Dossier de Concertation

L'État a engagé les études préalables à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) pour la restructuration de l'échangeur du Liziec.

Une concertation publique sur ce projet est organisée **du 16 novembre au 18 décembre 2020**, sur la base de l'article L.103-2 et suivants du Code de l'Urbanisme. Pendant cette période, chacun pourra ainsi s'informer sur le projet et exprimer son avis sur cet aménagement.

Vous trouverez ci-joint un dossier de concertation relatif à ce projet d'aménagement, sur la base duquel je vous remercie de me faire part **avant le 18 janvier 2021** de votre avis. Les services de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) de Bretagne restent par ailleurs à votre disposition pour toute précision.

Vous trouverez également ci-jointe la plaquette d'information associée à cette concertation.

Le directeur régional adjoint

Signature
numérique de
Thierry ALEXANDRE
thierry.alexandre
Date : 2020.11.06
15:14:12 +01'00'

Thierry
ALEXANDRE
thierry.alexandre

Monsieur le Président du conseil régional de Bretagne

Monsieur le Président du conseil départemental du Morbihan

Monsieur Hervé Pellois, Député de la 1ère circonscription du Morbihan

Monsieur le Président de Vannes Agglomération

Monsieur le Maire de Vannes

Madame le Maire de Saint-Avé

Madame la Maire de Séné

Monsieur le Président du Pays de Vannes

Monsieur le Président de la chambre d'agriculture du Morbihan

Monsieur le Président de la FDSEA du Morbihan

Monsieur le Président de la Coordination Rurale du Morbihan

Monsieur le Président de la Confédération paysanne du Morbihan

Monsieur le Président des Jeunes Agriculteurs du Morbihan

Monsieur le Président de la chambre de commerce et d'industrie du Morbihan

Monsieur le Président de Bretagne Vivante

Monsieur le Président du Parc Naturel Régional du Golfe du Morbihan

Groupe Mammalogique Breton- Antenne Morbihan/Ille et Vilaine

Monsieur le Président de la F.N.T.R. Bretagne

Monsieur le Président de l'UNOTRE Bretagne

Monsieur le Président de la FNTV

Monsieur le Président de la Fédération TLF

Monsieur le Président de la Fédération départementale de la pêche et de la protection des milieux aquatiques du Morbihan

Monsieur le Président de la Fédération des chasseurs du Morbihan

Monsieur le Président de la C.L.C.V. – Antenne de Vannes

Monsieur le Directeur de l'Automobile Club de l'Ouest – Agence de Rennes

Monsieur la Directrice de la Prévention routière – Comité départemental du Morbihan

Monsieur le Chef de la Communauté de brigades de Vannes

Monsieur le Directeur du Service départemental d'incendie et de secours du Morbihan

Madame la Directrice régionale des affaires culturelles de Bretagne

Monsieur le Directeur régional de l'alimentation, de l'agriculture et de la Forêt de Bretagne

Monsieur le Directeur départemental de la cohésion sociale et de la protection des populations du Morbihan

Madame la Directrice Régionale Bretagne de l'Office Français de la Biodiversité

Monsieur le Directeur Départemental de l'Office Nationale de la Chasse et de la Faune Sauvage du Morbihan

Monsieur le Chef de Service de l'unité départementale de l'architecture et du patrimoine du Morbihan

Monsieur le Directeur Départemental des Territoires et de la Mer du Morbihan

Monsieur le Directeur interdépartemental des Routes Ouest

Monsieur le Directeur de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Bretagne

Madame la Cheffe du Service Patrimoine Naturel / DREAL Bretagne

Monsieur le Chef du Service Connaissance, Prospective et Evaluation / DREAL Bretagne

Madame la Cheffe du Service Climat, Energie, Air, Logement / DREAL Bretagne

Restructuration de l'échangeur du Liziec

Annexe 3 : Liste des destinataires du projet de bilan de concertation

RN165 – Restructuration de l'échangeur du Liziec

—
Projet de bilan de Concertation

—
Liste des destinataires

Monsieur le Président du conseil régional de Bretagne

Monsieur le Président du conseil départemental du Morbihan

Monsieur le Président de Vannes Agglomération

Monsieur le Maire de Vannes

Madame le Maire de Saint-Avé

Monsieur le Président du Pays de Vannes

Monsieur Hervé PELLOIS, Député de la 1ère circonscription du Morbihan

Monsieur le Président de Bretagne Vivante

Monsieur le Président du Parc Naturel Régional du Golfe du Morbihan

Monsieur le Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie du Morbihan

Monsieur le Directeur Régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Bretagne

Monsieur le Directeur Interdépartemental des Routes de l'Ouest

Monsieur le Directeur Départemental des Territoires et de la Mer

Restructuration de l'échangeur du Liziéc

Annexe 4 : Saisine des membres du COPIL sur le projet de bilan

Vannes, le **27 JUL. 2021**

Le Préfet

à

voir liste des destinataires

IST - DMMO - NS - D 467

Objet : Recueil d'avis sur le bilan de concertation du projet de restructuration de l'échangeur du Liziec

P.J. : Projet de bilan de Concertation

Je vous prie de trouver, ci-joint, le projet de bilan de la concertation publique qui a été menée entre 16 novembre 2020 et le 8 janvier 2021 et au sujet de la restructuration de l'échangeur du Liziec.

Ce document, qui récapitule les apports de la concertation et les conclusions du maître d'ouvrage, a fait l'objet d'échanges avec le Ministère des Transports qui, s'il considère bien que la Variante A ne doit pas être retenue pour la suite des études, souhaite notamment approfondir les points suivants avant que le choix d'une variante soit arrêté :

- approfondir les estimations financières des variantes B et C au regard de la différence de coût important affichée à ce stade ;
- étudier la possibilité de résorber les reliquats de congestion avec des optimisations géométriques ou de la régulation dynamique notamment pour l'enchaînement des giratoires de la variante C qui peuvent engendrer des remontées de files sur les routes nationales ou pour le giratoire de Chapeau Rouge pour la variante B ;
- éclaircir la future répartition de gestion des différentes voies concernées ;
- étudier sommairement les possibilités de continuité des modes doux entre Vannes-Saint-Avé et Chapeau-Rouge entre les deux variantes.

Je vous remercie de me faire part de votre avis sur ce projet de bilan, d'ici le 17/09/2021, avant son approbation finale.


Joël MATHURIN

RN165 - Restructuration de l'échangeur du Liziec

—
Projet de bilan de Concertation

—
Liste des destinataires

Monsieur le Président du conseil régional de Bretagne

Monsieur le Président du conseil départemental du Morbihan

Monsieur le Président de Vannes Agglomération

Monsieur le Maire de Vannes

Madame le Maire de Saint-Avé

Monsieur le Président du Pays de Vannes

Monsieur Hervé PELLOIS, Député de la 1ère circonscription du Morbihan

Monsieur le Président de Bretagne Vivante

Monsieur le Président du Parc Naturel Régional du Golfe du Morbihan

Monsieur le Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie du Morbihan

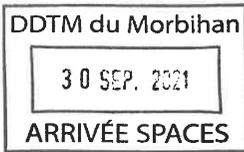
Monsieur le Directeur Régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Bretagne

Monsieur le Directeur Interdépartemental des Routes de l'Ouest

Monsieur le Directeur Départemental des Territoires et de la Mer

Restructuration de l'échangeur du Liziec

Annexe 5 : Avis des membres du COPIL sur le projet de bilan



DDTM

VANNES, le 16 septembre 2021



Monsieur le Préfet,
Place du Général de Gaulle
56019 Vannes Cedex



Monsieur Le Préfet
Préfecture du Morbihan
Place du Général de Gaulle
56000 VANNES

PÔLE TECHNIQUE

Direction Espaces Publics
Tél. : 02.97.01.64.30
contact.dgst@mairie-vannes.fr

Affaire suivie par : Jean-Jacques LEVAVASSEUR
Nos réf. : JIL/DG- 2021-D044
Objet : projet de restructuration
Echangeur de Liziec.

Monsieur le Préfet,

Dans le cadre de la restructuration de l'échangeur de Liziec, vos services nous ont fait parvenir le projet de bilan de la concertation publique, menée entre le 16 novembre et le 8 janvier 2021 et je vous en remercie.

Je vous informe que ce bilan n'appelle pas de remarque particulière de ma part.

Je profite de ce courrier pour vous confirmer que la Ville de Vannes souhaite la mise en œuvre de la variante C.

Il est à noter que dans la variante B du projet, la circulation en direction de Nantes, à partir de St-Avé, transite par la route de Rennes et la rue Alain Gerbaud, générant une aggravation de la congestion en sortie de Vannes.

La variante C offre, quant à elle, une nette amélioration de la circulation au niveau du giratoire de Liziec.

La Direction Espaces Publics se tient à votre disposition pour tout renseignement complémentaire.

Je vous prie de croire, Monsieur le Préfet, à l'assurance de ma considération distinguée.

DT V.G.

Le Maire



David ROBO

	Resp.	Copie
Chef de service		
PRN		
SRC		
ER		
QC		

→ J. gaudin

VANNES,
Le 14 septembre 2021

Dossier suivi par : Anne-Hélène LE GALL-ROUSSEAU
Direction / Service : Mobilité
E.mail : ah.rousseau@gmvagglo.bzh
N.Réf : 20210914-4661AHLGR

OBJET : Restructuration de l'échangeur du Liziec

Monsieur le Préfet,

Par courrier en date du 27 juillet 2021, vous m'avez transmis le bilan de la concertation publique qui s'est tenue fin 2020 au sujet de la restructuration de l'échangeur du Liziec.

J'ai pris connaissance de la manière dont l'Etat entendait désormais avancer et partage la nécessité d'approfondir les études, en particulier sur les sujets suivants :

- Des solutions de mobilité alternative à l'automobile crédibles et sécuritaires pour les usagers, notamment :
 - o Des itinéraires distincts de la circulation automobile pour les vélos et les piétons, y compris au moyen de passerelles dédiées ;
 - o La préservation d'un espace, aux abords de l'échangeur, qui pourrait accueillir sur le moyen long-terme un éventuel parking-relais ;
 - o Des sections de voirie dédiées aux transports collectifs dans l'éventualité où un tel équipement serait réalisé ;
 - o Le repositionnement d'une aire de covoiturage dans le périmètre du projet, celle existante aujourd'hui étant particulièrement plébiscitée par les usagers, au croisement des deux routes nationales.
- Une consolidation des montants estimatifs des Projets B & C, en tenant compte notamment des impacts sur les activités économiques et les compensations financières éventuelles
- Les financements envisagés pour cette opération et la gestion ultérieure des ouvrages réalisés

Mes services se tiennent à votre entière disposition pour échanger sur ses aspects et vous apporter tout élément susceptible d'enrichir ces études complémentaires.

Je vous prie de croire, Monsieur le Préfet, en l'assurance de ma haute considération.

Bien à vous

GOLFE DU MORBIHAN
VANNES AGGLOMERATION

Parc d'Innovation Bretagne Sud II
30 rue Alfred Kastler - CS 70206
56006 VANNES CEDEX

Téléphone : 02 97 68 14 24
Fax : 02 97 68 14 25
Courriel : courrier@gmvagglo.bzh



Copie : Monsieur Marc NAVEZ - Directeur DREAL Bretagne



Vannes, le 20 SEP. 2021

Monsieur Joël MATHURIN
Préfet
Préfecture du Morbihan
Place du Général de Gaulle
56019 VANNES Cedex

Dossier suivi par :
Xavier DOMANIECKI
Directeur des Routes et de l'Aménagement
tél. 02 97 54 83 60
Mail : xavier.domaniecki@morbihan.fr

Objet : Avis dans le cadre de la concertation publique – RN165 – Echangeur du Liziec
N/Réf. : R2021.634 XD/CL

cher Monsieur le Préfet,

Par courrier en date du 27 juillet 2021, vous m'avez transmis, pour avis, le projet bilan de la concertation publique qui a été menée du 16 novembre 2020 au 18 janvier 2021 au sujet de la restructuration de l'échangeur du Liziec sur la commune de VANNES.

Après analyse, je vous informe que la **variante C** nous apparaît comme la plus pertinente parmi les 3 variantes envisagées.

En effet, celle-ci offrirait certainement la plus grande fluidité de trafic et impacterait peu le réseau local et notamment le réseau départemental qui est aujourd'hui correctement dimensionné au vu des données actuelles de trafic.

La séparation des flux de transit et de la circulation locale est claire et permettrait d'assurer une meilleure fluidité de tous les trafics (locaux et transit).

Toutefois, Il apparaît nécessaire d'apporter des précisions sur le statut domanial des voies et ouvrages prévus ou supprimés lors de la finalisation du projet et ce, quel que soit la variante retenue, compte tenu de la présence de routes départementales directement impactées par ce projet d'aménagement (RD135 bis, RD775).

De même, une détermination et intégration dans le projet des emprises prévues pour les aménagements routiers et les mobilités douces (transports en commun, itinéraire cyclable et piétonnier), ainsi qu'une approche détaillée de la requalification du cadre de vie en proximité de la RD775 lors des prochaines phases d'étude du projet permettront de cerner davantage les enjeux en matière de sécurité et d'aménagement.

Par ailleurs, une réflexion sur la signalisation globale autour de ce périmètre et projet devrait être engagée pour une meilleure compréhension de l'usager.

Il faut toutefois noter qu'aucune solution proposée ne permet de répondre pleinement à la fluidité de tous les axes structurants malgré le niveau d'investissement.

Comme déjà affirmé lors de la venue le 13 janvier 2020 de M. Jean-Baptiste **Djebbari**, Ministre délégué auprès de la ministre de la Transition écologique, chargé des Transports, je vous confirme que le Département demeurera partenaire financier à hauteur de 16,7% (9,8 M€ à ce jour sur la base de la variante C) sur ce projet, indispensable au territoire morbihannais et breton, et pleinement compatible avec les investissements routiers forts du département sur son propre réseau. Les services techniques départementaux apporteront tout leur concours lors des prochaines phases d'élaboration du projet.

Je vous prie de croire, Monsieur le Préfet, en l'assurance de ma considération distinguée.

Bien à vous,

Le Président du Conseil départemental


David LAPPARTIENT

Le vice-président du Conseil régional de Bretagne
Besprezidant Kuzul-rannvro Breizh

Direction des Transports et des Mobilités

Service Infrastructures, Mobiles et aménagement
Personne chargée du dossier : Evan LETENDRE, Responsable
d'opérations ferroviaires et routières - Chargé des matériels
ferroviaires

Tél. : 02 99 27 14 19

Courriel : evan.letendre@bretagne.bzh

Monsieur Joël MATHURIN
Préfet du Morbihan
Place du Général De Gaulle
56 019 VANNES Cedex

Rennes, le

07 OCT. 2021

→ Référence à rappeler dans toutes vos correspondances

N° : 351105/DITMO/SIMA/EL

Objet : RN165 Echangeur du Liziec - avis de la Région sur le projet de bilan de la concertation publique

Monsieur le Préfet

Par courrier en date du 27 juillet 2021, vous nous avez adressé le bilan de la concertation publique relative à la restructuration de l'échangeur du Liziec. Vous précisez dans ce courrier que le Ministère des Transports propose d'approfondir les estimations financières des variantes B et C, optimiser leur géométrie pour absorber davantage les différentes congestions mais également mettre à plat la future répartition entre gestionnaires d'infrastructure et étudier sommairement la continuité des modes doux sur une partie du projet.

Cette proposition du Ministère va dans le sens de l'avis de la Région formulé en ce début d'année. En effet, nous avons précisé que les variantes B et C répondaient toutes les deux aux enjeux portés par la Région Bretagne et, plus précisément, que la variante B y répondait parfaitement tout en étant moins coûteuse de 10,7 M€ que la variante C. Nous avons également pris la mesure des avis locaux qui se sont majoritairement positionnés en faveur de la variante C qui présente une amélioration significative des liaisons d'intérêt local par rapport à la variante B.

Nous sommes donc favorables sur le projet de bilan proposé et les différents points à approfondir.

Je vous prie de croire, Monsieur le Préfet, en l'expression de mes sincères et respectueuses salutations.

Le Premier Vice-président en charge du Climat et
des Mobilités,

Michaël QUERNEZ



Sujet : Re: bilan concertation Liziec

Date : Fri, 17 Sep 2021 17:56:18 +0200

De : JOUVIN Matthieu (Adjoint au chef de service) - DIRO/SEM

[<Matthieu.Jouvin@developpement-durable.gouv.fr>](mailto:Matthieu.Jouvin@developpement-durable.gouv.fr)

Organisation : DIRO/SEM

Pour : GOMI Patrick (Chef d'unité maîtrise d'ouvrage routière) - DREAL Bretagne/IST/MMO/MOR [<Patrick.Gomi@developpement-durable.gouv.fr>](mailto:Patrick.Gomi@developpement-durable.gouv.fr)

Copie à : CARMOUET Alain (Chef de service) - DIRO/SEM

[<Alain.Carmouet@developpement-durable.gouv.fr>](mailto:Alain.Carmouet@developpement-durable.gouv.fr), LE MOUËL Kevin (Chef de district) - DIRO/District Vannes/Bureau [<kevin.le-mouel@developpement-durable.gouv.fr>](mailto:kevin.le-mouel@developpement-durable.gouv.fr), SIMON Gilles (Responsable d'Opérations d'infrastructure routière) - DREAL Bretagne/IST/MMO/MOR [<Gilles-Marie.Simon@developpement-durable.gouv.fr>](mailto:Gilles-Marie.Simon@developpement-durable.gouv.fr)

Bonjour Patrick,

Nous avons pris connaissance, avec le district de Vannes, du projet de bilan de la concertation.

Globalement, celui-ci n'appelle pas de remarques de fond de notre part : nous retrouvons mention de notre préférence pour la variante B et constatons que celle-ci reste en lice avec la variante C au vu du coût de cette dernière notamment.

Tu trouveras ci-dessous les quelques observations de forme que nous avons pu relever :

- page 5 : art 1.1.1, la ZI Prat n'est pas citée alors qu'elle est pourtant bien plus importante que le Rohic (on la retrouve bien dans la suite du dossier).
- page 5 : question de sémantique de gestionnaire routier : notre référentiel routier comprend les échangeurs du Liziec (nommé ici Toull Douar) et de Tréalvé, et le nom "échangeur de Toull Douar" n'existe donc pas officiellement.
- page 10 : sur le plan des lignes de transport, l'aire située entre les giratoires de Toull Douar et du Liziec n'est pas une aire de covoiturage mais un RIS, d'ailleurs le stationnement y est interdit, seul l'arrêt y est autorisé.
- on peut regretter qu'il ait manqué un critère d'analyse portant sur la domanialité ultérieure, ce qui aurait pu jouer sur l'avis des collectivités en fonction de l'importance du patrimoine dont elles doivent récupérer la gestion.
- en marge du bilan, il faudra essayer de faire clarifier l'avenir de la voie ferrée inutilisée à ce jour.

Cordialement,

Matthieu Jouvin

DIR Ouest

Adjoint au chef de service entretien et modernisation du réseau

Tél : 02 99 33 47 50

Saint-Avé, le 20 octobre 2021

Monsieur le Préfet,

Vous m'avez adressé, par courrier du 27 juillet 2021, le projet de bilan de la concertation publique qui a été menée entre le 16 novembre 2020 et le 8 janvier 2021 au sujet de la restructuration de l'échangeur du Liziec, et me demandez mon avis sur ce projet, avant approbation finale.

Avant toute chose, je note le faible taux de participation (82 avis reçus) et l'indécision importante sur le choix des variantes proposées : 23 avis ne se prononcent pour aucune solution. Le contexte sanitaire lié à la crise COVID, en est très certainement responsable. Les réunions publiques, si elles avaient pu être maintenues, auraient permis d'apporter les éclairages techniques, et le débat autour des enjeux des différentes variantes proposées, d'enrichir les propositions.

Cependant, pour les raisons évoquées dans mon courrier du 7 janvier 2021, je vous précise que la Ville de Saint-Avé maintient son positionnement en faveur de la variante C, qui offre une meilleure fluidité de la circulation.

Concernant les déplacements et le trafic, je souhaite réaffirmer qu'un des objectifs majeurs de ce projet de restructuration, doit être de faciliter le recours aux autres formes de mobilité, et pas seulement de ne pas l'entraver, comme vous le notez en page 9. La baisse des flux de circulation automobile passe nécessairement par la facilitation de l'intermodalité (transports collectifs, accès au pôle d'échange multimodal de GMVA, covoiturage, autopartage, connexions aux liaisons cyclables et piétonnes ...). Vous précisez, page 32, que les réflexions menées par les collectivités sur le développement de pistes cyclables, les cheminements piétons, parkings relais, stationnements vélos, pourront être intégrées dans l'étude de la solution retenue pour la restructuration de l'échangeur du Liziec, sous réserve d'une compatibilité des calendriers de production. Cette proposition ne me semble pas suffisamment ambitieuse. Il est indispensable qu'une étude spécifique sur les déplacements soit réalisée, étude dont le cahier des charges et la restitution, devront être validés par l'ensemble des autorités organisatrices concernées par les mobilités.

Je précise, si besoin est, la nécessité d'anticiper dans l'aménagement, la création d'une zone de faibles émissions de l'agglomération vannetaise, conformément aux ambitions de la loi climat et résilience en faveur de la qualité de l'air et de la préservation de la santé des citoyennes et citoyens.

.../...

Concernant les impacts sur la biodiversité, Il est indispensable que le projet s'inscrive dans une stratégie de sobriété foncière et de recherche de moindre impact sur l'environnement et les milieux naturels et aquatiques.

Vous précisez que ces impacts seront évalués de manière approfondie lors des études en vue de l'élaboration du dossier de DUP et de la demande d'autorisation environnementale. Il pourrait être intéressant de capitaliser, dès aujourd'hui, les données inventaires faune flore réalisés sur ce secteur par le Parc naturel régional et/ou les associations environnementales (Bretagne vivante, groupe mammalogique breton, fédération de pêche...) et de les associer aux études. Des mesures d'évitement, de réduction, ou de compensation des impacts adaptées au maintien des services rendus par ces écosystèmes, passe nécessairement par l'amélioration de la connaissance de leur fonctionnalité.

Ces études comporteront également, une stratégie et un plan d'action trames vertes et bleues. Je demande également, conformément à l'engagement de la ville en tant que Territoire Engagé pour la Nature, une analyse spécifique trame noire, ainsi qu'un recensement des secteurs de renaturation potentiels pour compenser l'artificialisation des terres liées à la concrétisation du projet.

Concernant les nuisances sonores, votre proposition me semble adaptée aux demandes des riverains. Nous serons bien évidemment, vigilants à leur bonne mise en œuvre.

En espérant que l'Etat tiendra compte de l'avis de la Ville de Saint-Avé, particulièrement impactée par cette structure.

Je vous prie de croire, Monsieur le Préfet, en l'assurance de ma considération distinguée.

Bien respectueusement

Le Maire,
Vice-Présidente du Conseil Régional de Bretagne



Anne GALLO

Restructuration de l'échangeur du Liziec

Annexe 6 : Les plaquettes de concertation

RN 165 Échangeur du LIZIEC



Répondre aux DYSFONCTIONNEMENTS actuels

CONCERTATION PUBLIQUE

du lundi
16 novembre
au vendredi
18 décembre
2020



Fluidifier un POINT D'ENTRÉE majeur dans Vannes

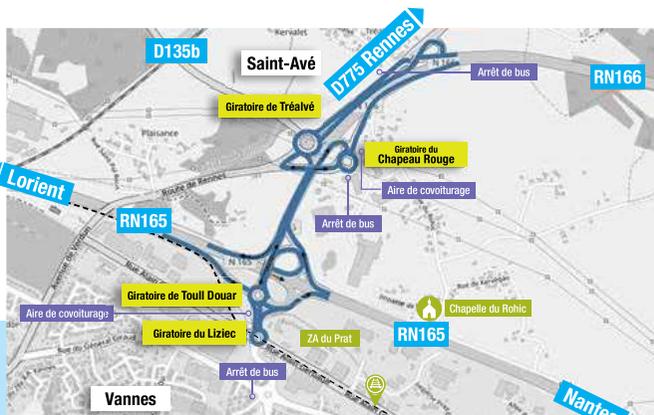
L'échangeur du Liziec est l'un des quatre systèmes d'échanges de la RN165 qui irrigue Vannes.

Il supporte à la fois :

- le trafic de transit entre la RN165 et la RN166,
 - le trafic d'échange entre RN165 - RN166 et Vannes-Saint-Avé,
 - le trafic local entre Vannes, Saint Avé et les pôles d'activités.
- Cette mixité d'échanges entraîne régulièrement des saturations, provoquant des difficultés de circulation et des risques d'accident.

Pour répondre à cette situation, l'État, représenté par la DREAL Bretagne, a mené des études concluant à la nécessité d'un réaménagement en profondeur du système d'échanges. Des études complémentaires ont permis de définir trois variantes d'aménagement qui prennent en compte l'ensemble des enjeux liés au territoire. Chacune a une influence différente sur l'environnement et l'amélioration des conditions de trafic.

Pour lui permettre de prendre les décisions les plus adaptées, la DREAL Bretagne engage une concertation publique du 16 novembre au 18 décembre 2020 proposant ces trois variantes A, B et C, présentées dans ce document d'information.



Principes généraux du PROJET D'AMÉNAGEMENT

- Réaliser un aménagement générant plus de fluidité et de sécurité pour le trafic de transit, le trafic d'échange et le trafic local, et plus de sécurité en limitant les remontées de files, tout en optimisant son insertion environnementale.
- Prise en compte des dispositions de la loi d'orientation des mobilités (loi LOM) dont l'article 35 traite de la création de voies réservées aux transports en commun, aux taxis, aux véhicules transportant un nombre minimal de personnes (dont le covoiturage) ou aux véhicules à très faible émission.

Informations-clés sur le TRAFIC RN166 / RN165

- Trafic moyen journalier annuel compris entre 16 000 véhicules (RN166 vers Rennes) et 36 000 véhicules (RN165 vers Lorient).
- De 2014 à 2017, augmentation du trafic de 3 à 10% selon les zones.
- Utilisation des deux sens de circulation à parts égales.
- La moitié des flux concerne les échanges entre les routes nationales.
- De 20 à 25% des flux concernent des échanges entre Vannes et les routes nationales.



Conditions de CIRCULATION

Les différentes liaisons (nationales, locales et accès aux zones d'activités) ont pour conséquence de complexifier le rôle des bretelles et des voies du système d'échanges actuel.

À horizon 2037, une simulation intégrant les évolutions prévisionnelles de trafic montre qu'aux heures de pointe, la fréquentation du système d'échanges augmenterait de 20%, mais le temps passé de 70%, si aucune modification n'est effectuée.

Aux heures de pointe, on constate :

- Une circulation difficile dans le sens entrant à Vannes le matin et dans le sens sortant de Vannes le soir.
- Une saturation matin et soir de la bretelle Lorient → Rennes, les files d'attente remontent ponctuellement en section courante.
- Une saturation de la voie de gauche sur la RN166 dans le sens Rennes → Vannes le matin.
- Une saturation des giratoires de Toull Douar (RN165 / RN166) et de Tréalvé (RD135B / Rennes), ce qui entraîne des files d'attente.

Par ailleurs, le système actuel ne permet pas de liaisons directes sur les mouvements Lorient → Rennes, Nantes → Vannes / Le Prat ou encore Vannes / Le Prat → Saint-Avé.

Des OBJECTIFS ambitieux...

La DREAL Bretagne porte une attention particulière à respecter le périmètre à proximité de la chapelle du Rohic et à ne détruire aucune habitation.

Elle est également très concernée par la prise en compte des enjeux liés à l'environnement notamment le respect de la biodiversité et la limitation des risques d'inondation.

Enfin, l'intégration des mobilités alternatives dans le projet, et notamment la prise en compte de la loi LOM, constitue aussi un enjeu important dans les réflexions de la DREAL.

dans un ENVIRONNEMENT contraint

Le système d'échanges du Liziec se situe en limite urbaine au cœur de zones d'activités existantes et à venir. Il joue un rôle majeur dans la distribution des trafics de transit, d'échange et du trafic local.

Son aménagement permettra de s'adapter à l'augmentation prévisible des flux et d'accompagner le développement économique local et régional. Il facilitera et sécurisera la circulation au quotidien de milliers de véhicules.

Aucune des variantes proposées n'a d'impact sur le bâti d'habitat, ni sur l'accès aux zones d'activités existantes. Elles empiètent toutes partiellement sur le projet de zone d'activités inscrite au PLU. De même, toutes entraînent potentiellement une déconstruction partielle du bâtiment Brico Cash,





Concertation publique du lundi 16 novembre au vendredi 18 décembre 2020

Un TEMPS FORT pour informer, écouter, dialoguer

Consciente de la nécessité de permettre à chacun, riverain et utilisateur du système d'échanges du Liziec, d'être pleinement informé sur le projet et d'exprimer son point de vue et ses préoccupations, la DREAL Bretagne organise une concertation du 16 novembre au 18 décembre 2020, qui s'inscrit dans le cadre de l'article L103-2 du code de l'urbanisme.

Celle-ci est obligatoire dans le cadre d'un investissement routier supérieur à 1,9 millions d'euros dans une partie urbanisée d'une commune et conduisant à la création de nouveaux ouvrages ou à la modification d'ouvrages existants.



INFORMEZ-VOUS

EXPRIMEZ-VOUS

Comment S'INFORMER et PARTICIPER

Sont tenus à disposition dans les mairies de Vannes et Saint-Avé :

- un **dossier de concertation** présentant l'étude,
- cette **plaquette d'information**,
- des **panneaux d'information** (visibles aussi à la CCI et à la gare de Vannes),
- un **registre** destiné au recueil des avis.

Vous pouvez aussi poser vos questions et faire part de votre avis par **courrier postal** à l'adresse suivante :

DREAL Bretagne - Service IST/DMMO
10 rue Maurice Fabre - CS 96515 - 35065 Rennes cedex
ou par **courrier électronique** à l'adresse mël suivante :
rn165-Liziec.mmo.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr

L'ensemble des documents est consultable sur le site Internet de la DREAL Bretagne :
www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/rn165-echangeur-du-liziec-a3361.html



Les SUITES À DONNER à la concertation

À l'issue de la concertation, une synthèse des avis et des observations sera réalisée et rendue publique.

La variante retenue fera ensuite l'objet d'études techniques approfondies, en vue de la déclaration d'utilité publique, qui devrait intervenir deux à trois ans après la concertation. S'ouvrira alors une nouvelle séquence, de 2 à 3 ans également, au cours de laquelle auront lieu les acquisitions foncières, les études de détail, les procédures archéologiques. Ceci permettra le démarrage des travaux proprement dits à l'horizon 2026, eux-mêmes nécessitant plusieurs années de chantier.

LES ACTEURS DU PROJET

La DREAL Bretagne est maître d'ouvrage du projet. Sous la présidence du Préfet du Morbihan, un comité de suivi rassemble les élus de la Région Bretagne, du conseil départemental du Morbihan, des communes et intercommunalités intéressées, les parlementaires concernés, les chambres consulaires, les associations environnementales agréées, la Direction interdépartementale des routes (DIR) Ouest et la Direction départementale des territoires et de la mer du Morbihan (DDTM 56). Par son intermédiaire, les riverains et exploitants concernés sont informés, et les avis et demandes peuvent être pris en compte.

Financement envisagé : État, Région Bretagne, conseil départemental du Morbihan, communauté d'agglomération Golfe du Morbihan - Vannes Agglomération et Ville de Vannes.

Fin 2020 - Début 2021

Concertation publique, bilan et choix de l'aménagement préférentiel

2021 - 2022

Étude de la solution retenue

2022 - 2023

Dossier DUP (déclaration d'utilité publique)
Enquête publique

2024 - 2025

Études de conception détaillées
Acquisitions foncières
Procédures environnementales et archéologiques

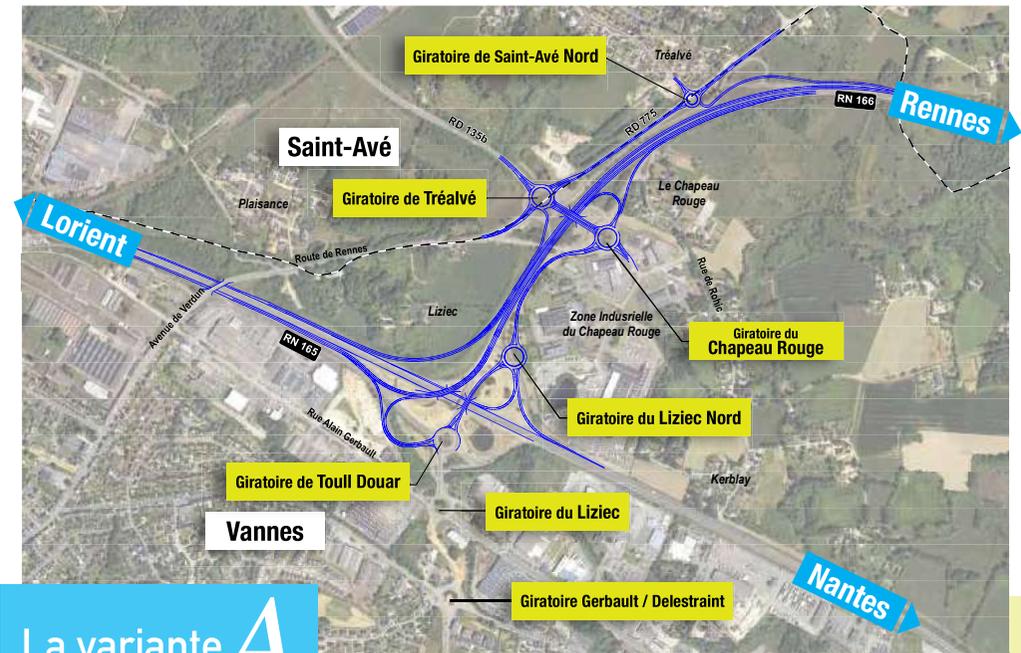
2026

Lancement des travaux



Cette lettre d'information est publiée par la DREAL Bretagne
Service IST/DMMO - 10 rue Maurice Fabre - CS 96515 - 35065 Rennes cedex
Conception, rédaction et réalisation : MD Conseil et associés
Crédits photographiques : DREAL Bretagne, Dir Ouest et Egis

3 POSSIBILITÉS pour améliorer



La variante A

CARACTÉRISTIQUES fonctionnelles

La variante A permettrait la liaison directe RN165 Lorient - RN166 Rennes ainsi que les échanges entre l'ensemble des voiries locales. Le mouvement RN165 Nantes - RN166 Rennes nécessiterait le passage de plusieurs ronds-points.

Principaux TRAVAUX à entreprendre

- Amélioration de la géométrie des voies d'accès.
- Modification des giratoires du Chapeau Rouge et de Tréalvé.
- Création d'une liaison directe Lorient ↔ Rennes.
- Création de deux giratoires : le giratoire de Saint-Avé Nord et le giratoire du Liziec Nord permettant de raccorder la bretelle de sortie en provenance de Nantes.
- Réalisation d'une liaison directe en voie neuve entre le giratoire du Chapeau Rouge et les giratoires Liziec Nord et Tréalvé.



LES POINTS FORTS

La variante A générerait les impacts les moins importants pour les milieux naturels, la faune, la flore et les paysages.

LES POINTS FAIBLES

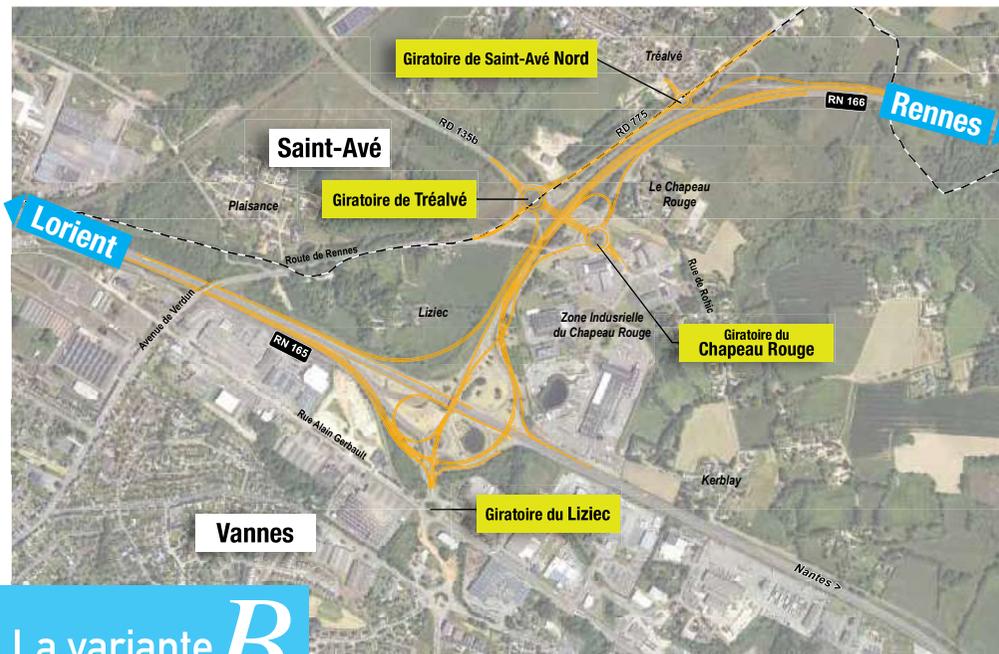
Pas de liaison directe Rennes ↔ Nantes.

Des congestions résiduelles sur la bretelle de sortie Rennes → Saint-Avé et sur le giratoire du Liziec.

L'estimation du coût de cette variante est de **43,6 M€ TTC** (juin 2018)



le fonctionnement de L'ÉCHANGEUR DU LIZIEC



La variante **B**

CARACTÉRISTIQUES fonctionnelles

La variante B assurerait la liaison directe RN165 Lorient - RN166 Rennes, la liaison directe RN165 Nantes - RN166 Rennes et les échanges entre la majeure partie des voiries locales. Les échanges locaux non satisfaits supposeraient un passage par la route de Rennes et la rue Alain Gerbault.

Principaux TRAVAUX à entreprendre

- Amélioration de la géométrie des voies d'accès.
- Modification des giratoires du Chapeau Rouge et de Tréalvé.
- Création de liaisons directes Lorient ↔ Rennes et Nantes ↔ Rennes.
- Création d'un giratoire à Saint-Avé Nord.
- Suppression du giratoire du Toull Douar, raccordement au sud par le giratoire du Liziec.
- Réalisation d'une liaison directe en voie neuve entre le giratoire du Chapeau Rouge et le giratoire de Tréalvé.
- Création d'une bretelle de sortie directe de Nantes vers Rennes.



LES POINTS FORTS

Une liaison directe Rennes ↔ Nantes.

LES POINTS FAIBLES

Des congestions résiduelles sur le giratoire du Liziec.

Plusieurs flux locaux nécessitant d'emprunter la route de Rennes, voirie communale.

L'estimation du coût de cette variante est de **47,4 M€ TTC** (juin 2018)



La variante **C**

CARACTÉRISTIQUES fonctionnelles

La variante C assurerait la liaison directe RN165 Lorient - RN166 Rennes, la liaison directe RN165 Nantes - RN166 Rennes et les échanges entre l'ensemble des voiries locales.

Principaux TRAVAUX à entreprendre

- Amélioration de la géométrie des voies d'accès.
- Modification des giratoires du Chapeau Rouge et de Tréalvé.
- Création de liaisons directes Lorient ↔ Rennes et Nantes ↔ Rennes.
- Création de deux giratoires : le giratoire de Saint-Avé Nord et le giratoire du Liziec Nord permettant de raccorder la bretelle de sortie en provenance de Nantes.
- Réalisation d'une liaison directe en voie neuve entre le giratoire du Chapeau Rouge et le giratoire de Tréalvé.
- Création d'une bretelle de sortie directe de Nantes vers Rennes.



LES POINTS FORTS

Une liaison directe Rennes ↔ Nantes.

Une séparation entre les circulations locales et les flux de transit.

Des travaux moins complexes et plus séquencables dans le temps que pour les variantes A et B.

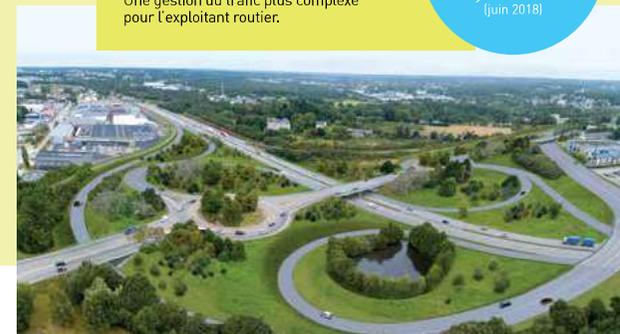
LES POINTS FAIBLES

En l'état actuel, un impact environnemental plus important par rapport aux autres variantes.

Des circulations moins compréhensibles pour l'utilisateur.

Une gestion du trafic plus complexe pour l'exploitant routier.

L'estimation du coût de cette variante est de **58,1 M€ TTC** (juin 2018)



Restructuration de l'échangeur du Liziec

Annexe 7 : Les panneaux d'information et affiches

Une réponse aux DYSFONCTIONNEMENTS actuels

L'échangeur du Liziec est l'un des quatre systèmes d'échanges de la RN165 qui irrigue Vannes. Il supporte à la fois le trafic de transit, le trafic d'échange et le trafic local, ce qui rend le rôle des bretelles et des voies complexe et induit des difficultés de circulation et des risques d'accidents.

Pour répondre à cette situation, l'état, représenté par la DREAL Bretagne, a mené des études concluant à la nécessité d'un réaménagement en profondeur du système d'échanges.

Trois variantes d'aménagement ont été définies avec, chacune, une influence différente sur l'environnement et l'amélioration des conditions de trafic.

Un AMÉNAGEMENT aux objectifs ambitieux

- Des échanges mieux hiérarchisés en reliant directement les RN165 et RN166.
- Plus de fluidité et de sécurité.
- Une insertion environnementale optimisée : respect de la biodiversité et limitation des risques d'inondation.
- Prise en compte de la loi LOM sur les mobilités alternatives.
- Respect des zones urbaines et du patrimoine limitrophes.
- Prise en compte des zones d'activités existantes et à venir.



La CONCERTATION

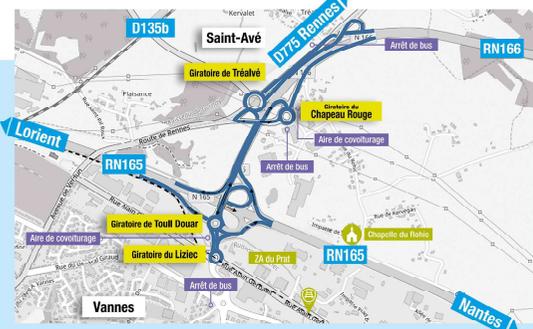
Ce temps d'information et d'échange avec les riverains et tous les utilisateurs est utile pour connaître le projet et partager les avis afin de déterminer la meilleure solution parmi les trois variantes proposées.

Un dossier de concertation, une plaquette d'information et un registre destiné au recueil des avis sont disponibles dans le mairie de Vannes et Saint-Avé.

Vous pouvez également poser vos questions et donner votre avis :

- par mail : rn165.liziec.mmo.ist.dreal.bretagne@developpement-durable.gouv.fr
- par courrier postal : **DREAL Bretagne Service IST/DMMO - 10, rue Maurice Fabre CS 96515 - 35065 RENNES cedex**

Tous les documents sont consultables sur le site : www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/rn165-echangeur-du-liziec-a3361.html



PLUS
D'INFORMATION

CONCERTATION PUBLIQUE

du lundi 16 novembre
au vendredi 18 décembre 2020



La variante A

CARACTÉRISTIQUES fonctionnelles

La variante A permettrait la liaison directe RN165 Lorient - RN166 Rennes ainsi que les échanges entre l'ensemble des voiries locales. Le mouvement RN165 Nantes - RN166 Rennes nécessiterait le passage de plusieurs ronds-points.

LES POINTS FORTS

La variante A générerait les impacts les moins importants pour les milieux naturels, la faune, la flore et les paysages.

LES POINTS FAIBLES

Pas de liaison directe Rennes ↔ Nantes. Des congestions résiduelles sur la bretelle de sortie Rennes → Saint-Avé et sur le giratoire du Prat.

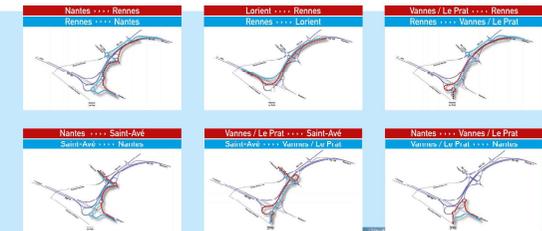


Principaux TRAVAUX à entreprendre

- Amélioration de la géométrie des voies d'accès.
- Modification des giratoires du Chapeau Rouge et de Trevalé.
- Création d'une liaison directe Lorient ↔ Rennes.
- Création de deux giratoires : le giratoire de Saint-Avé Nord et le giratoire du Liziec Nord permettant de raccorder la bretelle de sortie en provenance de Nantes.
- Réalisation d'une liaison directe en voie neuve entre le giratoire du Chapeau Rouge et les giratoires Liziec Nord et Trevalé.

Estimation du coût de cette variante est de **43,6 M€ TTC** (un DT16)

Plans des PRINCIPAUX flux

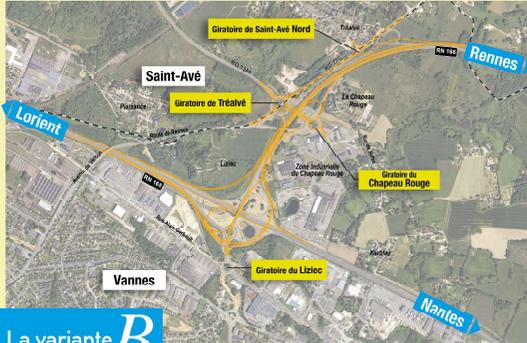


PLUS
D'INFORMATION

CONCERTATION PUBLIQUE

du lundi 16 novembre
au vendredi 18 décembre 2020





La variante **B**

CARACTÉRISTIQUES fonctionnelles

La variante B assurerait la liaison directe RN165 Lorient - RN166 Rennes, la liaison directe RN165 Nantes - RN166 Rennes et les échanges entre la majeure partie des voiries locales. Les échanges locaux non satisfaits supposeraient un passage par la route de Rennes et la rue Alain Gerbault.

LES POINTS FORTS

Une liaison directe Rennes ↔ Nantes.

LES POINTS FAIBLES

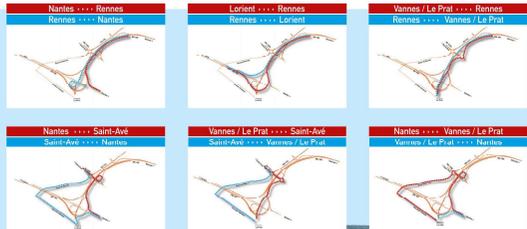
Des congestions résiduelles sur le giratoire du Liziec.
Plusieurs flux locaux nécessitant d'emprunter la route de Rennes, voirie communale.

Principaux TRAVAUX à entreprendre

- Amélioration de la géométrie des voies d'accès.
- Modification des giratoires du Chapeau Rouge et de Tréalvé.
- Création de liaisons directes Lorient ↔ Rennes et Nantes ↔ Rennes.
- Création d'un giratoire à Saint-Avé Nord.
- Suppression du giratoire de Toull Douar, raccordement au sud par le giratoire du Liziec.
- Réalisation d'une liaison directe en voie neuve entre le giratoire du Chapeau Rouge et le giratoire de Tréalvé.
- Création d'une bretelle de sortie directe de Nantes vers Rennes.

L'estimation du coût de cette variante est de **47,4 M€ TTC** (sans TVA)

Plans des PRINCIPAUX flux



PLUS D'INFORMATION

CONCERTATION PUBLIQUE

du lundi 16 novembre
au vendredi 18 décembre 2020



La variante **C**

CARACTÉRISTIQUES fonctionnelles

La variante C assurerait la liaison directe RN165 Lorient - RN166 Rennes, la liaison directe RN165 Nantes - RN166 Rennes et les échanges entre l'ensemble des voiries locales.

LES POINTS FORTS

Une liaison directe Rennes ↔ Nantes.
Une séparation entre les circulations locales et les flux de transit.

Des travaux moins complexes et plus adaptables dans le temps que pour les variantes A et B.

LES POINTS FAIBLES

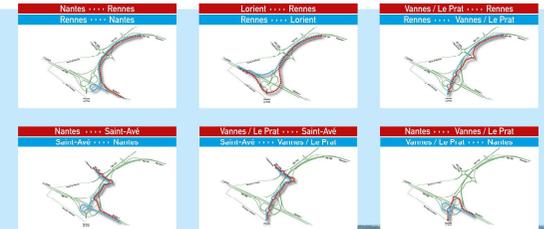
En l'état actuel, un impact environnemental plus important par rapport aux autres variantes.
Des circulations moins compréhensibles pour l'utilisateur.
Une gestion du trafic plus complexe pour l'exploitant routier.

Principaux TRAVAUX à entreprendre

- Amélioration de la géométrie des voies d'accès.
- Modification des giratoires du Chapeau Rouge et de Tréalvé.
- Création de liaisons directes Lorient ↔ Rennes et Nantes ↔ Rennes.
- Création de deux giratoires : le giratoire de Saint-Avé Nord et le giratoire du Liziec Nord permettant de raccorder la bretelle de sortie en provenance de Nantes.
- Réalisation d'une liaison directe en voie neuve entre le giratoire du Chapeau Rouge et le giratoire de Tréalvé.
- Création d'une bretelle de sortie directe de Nantes vers Rennes.

L'estimation du coût de cette variante est de **58,1 M€ TTC** (sans TVA)

Plans des PRINCIPAUX flux



PLUS D'INFORMATION

CONCERTATION PUBLIQUE

du lundi 16 novembre
au vendredi 18 décembre 2020



RN 165 Échangeur du LIZIEC

CONCERTATION PUBLIQUE

du lundi
16 novembre
au vendredi
18 décembre
2020



Venez DÉCOUVRIR le projet
et DONNER votre avis
sur les solutions envisagées

POUR VOUS INFORMER :

- Sont tenus à disposition dans les mairies de Vannes et Saint-Avé :
- un **dossier de concertation** présentant l'étude,
 - une **plaquette d'information**,
 - des **panneaux d'information** (visibles aussi à la CCI et à la gare de Vannes).

POUR DONNER VOTRE AVIS OU POSER VOS QUESTIONS :

- registres disponibles dans les mairies de **VANNES** et **SAINT-AVÉ**
- par mël : rn165-Liziec.mmo.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr
- par courrier postal : DREAL Bretagne - Service IST/DMMO
10 rue Maurice Fabre - CS 96515 - 35065 Rennes cedex

L'ensemble des documents est consultable sur le site Internet de la DREAL Bretagne :

[www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/
rn165-echangeur-du-liziec-a3361.html](http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/rn165-echangeur-du-liziec-a3361.html)



INFORMEZ
-VOUS

Restructuration de l'échangeur du Liziec

Annexe 8 : Pages internet de la DREAL

Accueil > Infrastructures, sécurité, transports > Infrastructures > Investissements routiers > La description des opérations

INFRASTRUCTURES, SÉCURITÉ, TRANSPORTS

- Sites utiles
- Le service Infrastructures, Sécurité, Transports
- Infrastructures
 - Investissements routiers
 - La politique d'investissement routier
 - La carte des opérations routières en Bretagne
 - La description des opérations
 - RN164 - Aménagement du secteur de Plémet
 - RN164 - Aménagement du secteur de Merdrignac (Ouest et Est)
 - Archives - Opérations des plans d'investissement prééodants
 - RN176 - Mise à 2x2 voies entre l'estuaire de la Rance et l'échangeur de la Chénale
 - Répartition des opérations routières entre les responsables d'opérations
- Mobilités
- Sécurité routière
- Bruit lié aux transports
- Véhicules
- Transports routiers

RN165 - Echangeur du Liziec



publié le 18 décembre 2020

1 - Actualités

- [Communiqué de presse](#) (format pdf - 125.2 ko - 10/11/2020) du 6 novembre 2020
- [Communiqué de presse prolongation concertation](#) (format pdf - 131.5 ko - 17/12/2020) du 14 décembre 2020

2 - Présentation de l'opération

Localisation de la zone d'étude



Contexte et objectif de l'opération

L'échangeur du Liziec est l'un des 4 systèmes d'échanges qui irriguent Vannes. Il permet de connecter 2 axes importants que sont la RN165 (Nantes-Vannes-Lorient-Quimper) et la RN166 (Rennes-Vannes) tout en assurant des échanges locaux. Malgré des travaux d'aménagements réalisés au début des années 2000, cet échangeur présente des saturations régulières et des remontées de files sur les axes qui l'alimentent. Ces dysfonctionnements oeuvrent à aggraver au regard du dynamisme économique et de l'accroissement de population de ce territoire. Le projet présenté consiste à réaliser un aménagement générant plus de fluidité et de sécurité pour le trafic de transit, le trafic d'échange et le trafic local, et plus de sécurité en limitant les remontées de files, tout en optimisant son insertion environnementale.

Dans la même rubrique

- Actualité Plémet: Lettre d'information n°3 - Août 2021
- RN165 - Echangeur du Liziec
- Mise à 2x2 voies de la RN164 : réunion du comité de suivi de l'itinéraire et visite du chantier de Châteauneuf-du-Faou
- RN164 - Aménagement à 2x2 voies dans le secteur de Rostrenen - L'Autorisation unique environnementale
- RN164 - Déviation de Louéac (phase II)
- RN164 - Mise à 2x2 voies section St-Méen - RN12
- A81 - Barreau de Pont Lagot
- RN136 - Rocade sud de Rennes - Restructuration de l'échangeur du Bois Harel
- RN176 - Mise à 2x2 voies entre l'estuaire de la Rance et l'échangeur de la Chénale - Actualités

Caractéristiques principales

Trois variantes, appelées A, B et C, sont soumises à concertation publique.

Tracés des variantes :

Variante A



Variante B



Variante C



Photomontages :

Photomontage - Situation actuelle



Photomontage - Variante A



Photomontage - Variante B



Photomontage - Variante C



Les principales étapes du projet

Les principales étapes du projet

Mise en place du comité de suivi : 10 mars 2017
Diagnostic complet du territoire, de ses enjeux et de ses contraintes : 2017 - 2018
Etudes et comparaison multicritères de plusieurs variantes : 2019-2020
Concertation publique : du 16 novembre au 16 décembre 2020
Choix de l'aménagement préférentiel : début 2021
Etude de la solution retenue : 2021 - 2022
Dossier de Déclaration d'Utilité Publique / Enquête Publique : 2022 - 2023
Etude de conception détaillée / Acquisitions foncières / Procédures environnementales et archéologiques : 2024 - 2025
Lancement des travaux : 2026-2027

3 - La Concertation publique

La Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) de Bretagne a entamé en 2017 les études préalables à la déclaration d'utilité publique prévue par le Contrat de Plan Etat Région (CPER) 2015-2020 pour la région Bretagne. Après un diagnostic technique et environnemental complet, différentes variantes de tracé ont été étudiées par l'Etat.

Sur la base de ces études, une concertation publique sur ce projet est en cours depuis le 16 novembre avec une fin initialement envisagée au 16 décembre 2020 ([Communiqué de presse évolution concertation](#)) (format pdf - 131.5 ko - 17/12/2020) du 14 décembre 2020) ([Communiqué de presse](#)) (format pdf - 128.2 ko - 10/11/2020) du 6 novembre 2020)

Au regard de l'évolution de la situation sanitaire et des consignes nationales de confinement, cette période de concertation publique est prolongée jusqu'au 8 janvier 2021. Les modalités d'information et de participation restent les mêmes.

Les objectifs

Les objectifs de cette concertation visent à :

- Informer le plus largement possible tous les publics concernés par le projet.
- Ecouter les avis de la population et de ses représentants.
- Dialoguer pour enrichir le projet d'aménagement.

Au terme de la concertation et après avoir recueilli l'avis des Institutionnels concernés par le projet, il s'agira pour l'Etat de retenir une variante, qui sera approfondie. Un bilan de la concertation sera établi et rendu public. Il fera l'objet d'une approbation par arrêté préfectoral.

Comment s'informer ?

Vous pouvez télécharger le [dossier de concertation](#) (format pdf - 10 Mo - 19/11/2020) qui présente les études menées et les scénarii d'aménagement étudiés (variante A, variante B, et variante C). (N.B. : 19/11/20, suite à 99 erreurs sur les cartes de niveaux de saturation par variante, la page 54 du dossier de concertation a été modifiée)

Vous pouvez aussi le consulter, pendant toute la durée de la concertation, dans les mairies de Saint Avé et de Vannes.

Vous pouvez aussi consulter la [page d'information](#) (format pdf - 1.3 Mo - 10/11/2020).

Des [panneaux de présentation](#) (format pdf - 6.1 Mo - 10/11/2020) du projet sont également exposés à la gare de Vannes ainsi qu'à la Chambre de Commerce et d'Industrie du Morbihan.

Et pour participer ?

Chacun est invité à faire connaître son avis ou poser des questions :

• par courriel à l'adresse suivante : m165-Lizlec.mmo@real-bretagne@developpement-durable.gouv.fr

• dans les registres d'expression disponibles dans les mairies de Vannes et de Saint Avé pendant toute la période de concertation et consultables pendant les horaires d'ouverture des mairies.
• Mairie de Saint Avé : 9h30-12h et 13h30 - 17h30 du lundi au vendredi / 9h30 - 12h le samedi
• Mairie de Vannes : 9h15 - 12h15 et 13h15 - 17h du lundi au vendredi

• ou par courrier postal à l'adresse de la DREAL :
Direction Régionale Environnement Aménagement Logement (DREAL)
Service Infrastructure, Sécurité, Transports
L'Armorique 10, rue Maurice Fabre - CS 96515
35065 RENNES CEDEX

[Haut de page](#)

[Accès direct aux rubriques](#)

Site mis à jour le 7 décembre 2021

© Ministère de la Transition écologique

[Plan du site](#) | [Nous contacter](#) | [Sigiles](#) | [Mentions légales](#) | [Data.gouv.fr](#) | [Contribution](#) | [Flux RSS](#)

Restructuration de l'échangeur du Liziec

Annexe 9 : Les observations portées sur les registres en mairies de Vannes et Saint-Avé

NB : Les documents ont été anonymisés en application du règlement général de la protection des données (RGPD)

CONCERTATION PUBLIQUE

Du 16 novembre au 18 décembre 2020

RN 165

Restructuration de l'échangeur du **LIZIEC**



REGISTRE *Commune de Vannes*

RN165

**PROJET DE RESTRUCTURATION DE L'ÉCHANGEUR
DE LIZIEC**

Concertation Publique

Registre mis à la disposition du public dans la commune de :

VANNES

Notice d'information :

Du **lundi 16 novembre 2020** au **vendredi 18 décembre 2020** se déroule la concertation publique sur le projet de réaménagement de l'échangeur de Liziec situé sur la RN165 sur la commune de VANNES.

Le maître d'ouvrage de ce projet est la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Bretagne.

Le périmètre d'étude du projet concerne deux communes. Il s'agit de Vannes et Saint Avé.

La concertation porte sur les différentes variantes d'aménagement envisagées. Elle vise à informer le public et recueillir les avis sur les différentes variantes proposées et analysées.

Vous pouvez faire part par écrit dans ce registre de toutes vos remarques, suggestions et propositions concernant le projet et les différentes variantes proposées.

L'anonymat est possible, mais il est préférable d'indiquer votre identité et votre qualité.

Ce registre en exemplaire unique, est mis à la disposition du public afin de recueillir les avis et remarques sur le projet. Il est la propriété de l'État et ne peut en aucun cas quitter le lieu que la Mairie a mis à la disposition du public selon les modalités de concertation adoptées par le Préfet de Région.

Il constituera une des pièces du bilan qui sera établi après la période de concertation. Ce dernier sera soumis à l'avis de chaque commune et sera ensuite rendu public.

Lundi 16 Novembre 2020

- Aucune consultation

Mardi 17 Novembre 2020

Mercredi 18 Novembre 2020

Jeudi 19 Novembre 2020

Vendredi 20 Novembre 2020

Lundi 23 Novembre

Mardi 24 Novembre

Mercredi 25 Novembre

Jeudi 26 Novembre

Vendredi 27 Novembre

Lundi 30 Novembre

Scop fait
le mardi 1^{er} décembre

Jeudi 3^{er} décembre

Mardi 4 décembre 2020

Mercredi 2 décembre 2020

Jeudi 3 décembre

Vendredi 4 décembre

Lundi 7 décembre

Mardi 8 décembre

Habitante de [redacted], je trouve la variante B la mieux adaptée.
Peut-être pour l'axe Nantes - Nantes le Prat \Rightarrow qui serait plus
appropriée avec la variante C.
Malgré cela, la variante B est celle qui paraît le mieux dissociée
chaque axe de circulation. Scop fait le mercredi 9 décembre

Mercredi 9 décembre

Jeudi 10 Novembre

Vendredi 11 décembre

Lundi 14 décembre

Mardi 15 décembre

Mercredi 16 décembre

Jeudi 17 décembre

Vendredi 18 décembre

Lundi 21 décembre

Mardi 22 décembre

Mercredi 23 décembre

Jeudi 24 décembre

Lundi 28 décembre

Mardi 29 décembre

Mercredi 30 décembre

Jeudi 31 décembre *Scan. 21/12/2020*

Lundi 4 janvier 2021

Mardi 05 janvier 2021

Dans le cadre d'une politique nationale ZAN (Zéro Artificialisation Nette) il me semble important que les projets locaux d'aménagement s'inscrivent dans cette stratégie d'économie foncière, de recherche du moindre impact sur l'environnement et les milieux naturels. La variante A semble donc à la fois répondre aux besoins de réorption des dysfonctionnements actuels tout en apportant une solution à moindre impact... et moindre coût.
cdc Biodiversité.

Mercredi 06 janvier 2021

Jeudi 07 janvier 2021

Vendredi 08 janvier 2021

Lundi 11 janvier 2021

CONCERTATION PUBLIQUE

Du 16 novembre au 18 décembre 2020

RN 165

Restructuration de l'échangeur du **LIZIEC**



REGISTRE

Commune de Saint Avé

RN165

PROJET DE RESTRUCTURATION DE L'ÉCHANGEUR
DE LIZIEC

Concertation Publique

Registre mis à la disposition du public dans la commune de :

SAINT AVE

Notice d'information :

Du lundi 16 novembre 2020 au vendredi 18 décembre 2020 se déroule la concertation publique sur le projet de réaménagement de l'échangeur de Liziec situé sur la RN165 sur la commune de SAINT AVE.

Le maître d'ouvrage de ce projet est la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Bretagne.

Le périmètre d'étude du projet concerne deux communes. Il s'agit de Vannes et Saint Avé.

La concertation porte sur les différentes variantes d'aménagement envisagées. Elle vise à informer le public et recueillir les avis sur les différentes variantes proposées et analysées.

Vous pouvez faire part par écrit dans ce registre de toutes vos remarques, suggestions et propositions concernant le projet et les différentes variantes proposées.

L'anonymat est possible, mais il est préférable d'indiquer votre identité et votre qualité.

Ce registre en exemplaire unique, est mis à la disposition du public afin de recueillir les avis et remarques sur le projet. Il est la propriété de l'État et ne peut en aucun cas quitter le lieu que la Mairie a mis à la disposition du public selon les modalités de concertation adoptées par le Préfet de Région.

Il constituera une des pièces du bilan qui sera établi après la période de concertation. Ce dernier sera soumis à l'avis de chaque commune et sera ensuite rendu public.

PETITION: DEMANDE DE CONSTRUCTION D'UN MUR ANTIBRUIT

AU FUTUR GIRATOIRE DE Saint-Avé Nord

CONCERTATION PUBLIQUE RN165 ECHANGEUR du LIZIEC- NOVEMBRE 2020

Nous, les résidentes et résidents du lotissement Héol: Allée des Saulniers et Allée de la Bergerie, situés à proximité de la RN 166, le long de la RD 775 et du futur giratoire de Saint-Avé Nord, demandons la construction d'un mur antibruit et antipollution.

Considérant que nous sommes affectés tous les jours de l'année par le haut niveau de pollution sonore et atmosphérique, émis par la RN 166 et la RD 775, en plus des vibrations et le bruit des voitures, camions etc.. La **forte circulation routière** nous cause des nuisances sonores et visuelles, dégradant nettement notre qualité de vie ainsi que la valeur des propriétés.



Considérant que les travaux prévus pour construire ce giratoire servent également à nous isoler des nuisances par ce mur antibruit en limite de propriété de la RD775 et de la rue de Tréalvé vers la D 135b.



Considérant que des protections phoniques n'ont jamais été mises en place dans le passé nous obligent à créer une pétition au vu du volume routier.

Considérant que le dossier de concertation publique "RN 165 Echangeur du Liziec" prévoit page 15 la **réalisation de mur antibruit** afin de réduire les impacts négatifs sur l'environnement et à plus forte raison sur l'habitat.

Nous, les signataires de la présente pétition, demandons à la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Bretagne qu'un mur antibruit soit érigé le long de la RD775 et la Rue de Tréalvé jusqu'à l'Allée de la Bergerie.

PETITION : DEMANDE DE CONSTRUCTION D'UN MUR ANTIBRUIT
AU FUTUR GIRATOIRE DE SAINT-AVE NORD

CONCERTATION PUBLIQUE RN165 ECHANGEUR du LIZIEC- NOVEMBRE 2020



Veuillez trouver ci-joint une petite en page
la construction d'un mur antibruit, quartier
de Tréalvé, des habitant(es) de l'Allée des
Sablons et l'Allée de la Bergerie.

Une demande avait été faite auprès du
département par le passé sans suite.

Cette construction pourrait être anticipée
survente de protection vis à vis des travaux
" Aménagement du Liziec RD "

les 3 scénari proposés complexes et technique
auraient pu faire l'objet d'une réunion
publique, cependant au niveau de la
déserte locale " St Thé Tréalvé " vers Vannes
des trottoirs et pistes cyclables sont
régulièrement demandés et nous espérons
que les mobilités douces seront bien
intégrées dans ces futurs travaux -
nous serons heureux et reconnaissants que
notre requête eille vous conviendrait.

Présidente de l'association Héol

Bonjour

Tres apremie avec vous des 3 projets. Quand à la
circulation et aux conséquences sur l'environnement
notamment le ruisseau LIZIEC-GORNEY.

Proquaint de la [redacted] avec
devant la route de Rennes et derrière le ruisseau,
j'ai peur, le projet B étant le pire niveau
circulation pour cette route, déjà très fréquenté
et mal utilisé (vitesse notamment).

Se trouvera domage de notre autant d'argent pour
des voitures individuelles, alors que d'autres
solutions pour du transport commun, ou plus
écologiques devraient être pensées maintenant
pour l'avenir de cette planète qui ne supportera
plus longtemps tout ce trafic.

Comme des enjeux économique et de la
vie des autres, je pense qu'il faut quand même
de nos jours, penser autrement, que route,
circulation, accidents, vitesse, temps toujours plus con-
o-o Aucun des projets ne me satisfait sur la
conclusion finale, ~~et~~ (analyse comparative
si il faut en choisir 1 je vote pour le 1

Merci

le 17/12/2020

commentaire d'une page jointe à cette feuille du cahier

mentaires des 3 différents projets pour les futurs travaux de l'échangeur du Liziec et de Tréalvé

et C : la meilleure solution

et A : une solution pas terrible.

et B : la plus mauvaise solution

projet B à notre avis ne règlera pas grand-chose pour les bouchons de la circulation aux heures et aux jours d'affluence (les horaires de travail le matin, le soir et les grands weekends). Il faut surtout pas retenir ce projet B, car c'est le même problème que maintenant, les véhicules qui viennent de Nantes viennent tourner sur les 2 giratoires du chapeau rouge et de Tréalvé pour repartir sur le Prat ou Vannes. C'est absolument ridicule car c'est le cas actuellement depuis que la petite route a été supprimée, celle qui permettait d'aller de Nantes de sortir directement sur Le Prat ou Vannes. C'est une des principales causes des bouchons de l'échangeur qui s'est largement amplifiée depuis cette suppression de sortie directe sur Le Prat ou Vannes. C'est plus pour aller sur Nantes ça risquera certainement de saturer aussi la rue Alain Gerbault qui l'est déjà pas mal actuellement aux heures d'affluence. Ce projet nous c'est une solution inutile car cela ne règlera pas grand-chose pour les bouchons des horaires de travail du matin et le soir et les grands weekends.

quelque soit le projet retenu à votre niveau :

Il faut prévoir un vrai mur anti-bruit au niveau des habitations de Tréalvé tout le long jusqu'au giratoire de Tréalvé inclus, la modification de l'échangeur, l'augmentation du trafic routier permanent et la création de ce mur anti-bruit ne devrait même pas attendre cette grande modification de l'échangeur prévue dans quelques années. Il est bon de se soucier des bouchons liés au trafic qui s'amplifie mais il serait encore préférable de se soucier dès maintenant de la santé des habitants de proximité.

Il faut prévoir aussi des arbres et arbustes au niveau des habitations de Tréalvé tout le long jusqu'au giratoire de Tréalvé inclus pour cacher l'échangeur, limiter la pollution et permettre aux oiseaux, papillons, insectes etc. de s'y réfugier.

- il faut prévoir de vraies pistes cyclables en venant de Saint Nolf et de Tréalvé pour aller directement sur Le Rohic, Theix, les commerces du Prat, du Pouffanc et Vannes. Le vélo actuellement est préconisé aux voitures, donc il faut éviter les accidents de circulation entre les vélos et les véhicules en sécurisant les cyclistes qui sont les plus vulnérables.

- il faut peut-être en même temps que les pistes cyclables penser à ceux qui se déplacent à pied pour aller ou revenir de Vannes ou du Prat.

- il ne faut surtout pas que les véhicules en provenance de Nantes qui veulent aller sur Vannes ou Le Prat viennent surcharger le trafic au niveau des 2 giratoires du chapeau rouge et de Tréalvé. (c'est le cas actuellement qui pose problème)

Nous habitons à [redacted] et le bruit de l'échangeur s'amplifie de plus en plus, c'est très bien de penser à la faune et aux cours d'eau comme le démontre vos études mais il ne faut surtout pas négliger la gêne sonore des habitants de Tréalvé qui s'accroît de plus en plus et qui à notre avis a quand même un peu plus d'importance ! Sans oublier aussi la pollution liée aux véhicules.

Nous savons que le coût des travaux a une très grande importance dans la décision finale mais il ne faut pas oublier l'aspect et le respect des personnes humaines qui habitent récemment ou depuis longtemps à proximité de cet échangeur.

Le secteur de Tréalvé qui a augmenté énormément en population suite aux nombreux lotissements créés ces dernières années mérite certainement une attention particulière au niveau sonore et pollution créé par le trafic routier pour la santé de tous ses habitants.

L'augmentation du flux de la circulation nécessite certainement une modification de l'échangeur, mais la santé des habitants à proximité nécessite aussi une très grande attention à votre niveau pour le choix du projet (la santé humaine est primordiale et n'a pas de prix !).

Cordialement

Le 16 décembre 2020

le 18/12/2020

Concertation publique Echangeur du Liziec Réflexion sur le réaménagement par études préalables à la déclaration d'utilité publique

En m'inspirant des 3 variantes proposées par le bureau d'étude pour formuler un avis, j'ai traduit ma réflexion à travers le plan ci-joint.

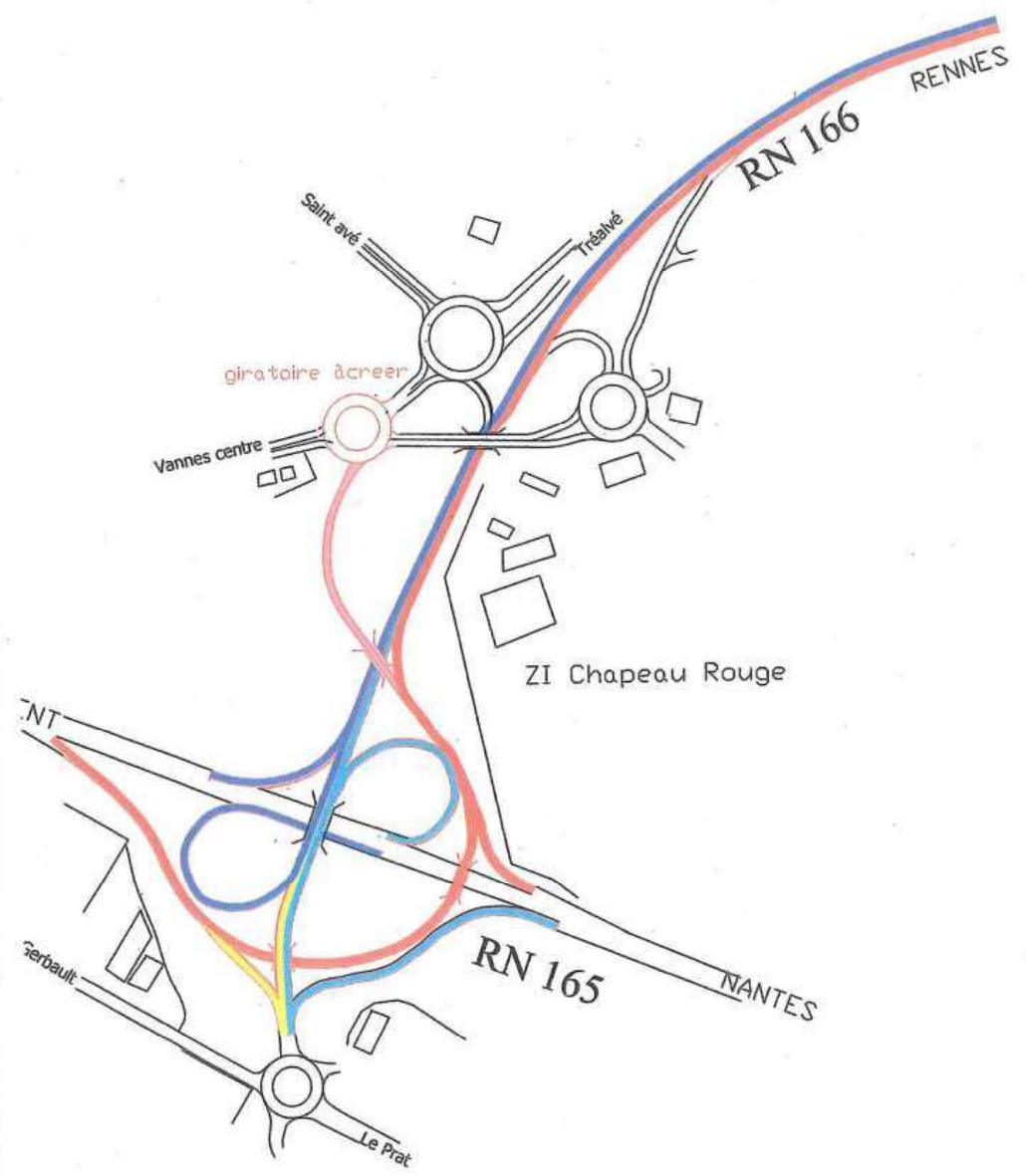
Principes retenus :

- Toutes les liaisons RN 165 et RN 166 (Lorient-Rennes, Rennes-Lorient, Nantes-Rennes, Rennes-Nantes) se feront par bretelles d'échangeur classique sans passer par un quelconque rond point
- Prise en compte des échanges locaux par l'utilisation maximale des équipements routiers existants. (conservation d'ouvrage d'art)
Création d'un giratoire en modifiant un carrefour dangereux, nouvelle liaison sur ancienne Rte de Rennes

PJ
1 Plan



Echangeur de Lizy, proposition



Bonjour,

Il serait souhaitable de ne pas oublier la côté "pistes cyclables" dans le projet (Le Rohic ↔ VANNES, Le Rohic ↔ S^t ANÉ, entre autres.)

Projet préféré : Variante B



Commentaire au plan ci-joint pour une variante D qui me semble moins compliquée



23/12/20 → Mail reçu le 16/12/20 de M. et M^{me} [redacted] annexé au registre le 23/12/20

Annexé au registre de concertation
Le 23/12/20

ghislaine.mahe@saint-ave.fr

De: [REDACTED]
Envoyé: mercredi 16 décembre 2020 22:21
À: rn165-Liziec.mmo.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr; DREAL-Bretagne@developpement-durable.gouv.fr; mairie@saint-ave.bzh; contact@mairie-vannes.fr; prefecture@morbihan.gouv.fr
Objet: Commentaires des 3 différents projets pour les futurs travaux de l'échangeur du Liziec et de Tréalvé
Pièces jointes: échangeur du Liziec et de Tréalvé - commentaires.pdf

Bonjour
Dans le cadre de la concertation publique sur ce projet organisée du 16 novembre au 18 décembre 2020, vous trouverez en pièces jointes les commentaires des 3 différents projets pour les futurs travaux de l'échangeur du Liziec et de Tréalvé
En vous souhaitant bonne réception

Cordialement

MAIRIE DE SAINT AVE - 56
SCAN/GED

diffusion demandée		diffusion faite	
original	copie GED	date	par

Courrier reçu le 17 DEC. 2020
MAIRIE DE SAINT AVE

Commentaires des 3 différents projets pour les futurs travaux de l'échangeur du Liziec et de Tréalvé

Courrier reçu le 17 DEC. 2020
MAIRIE DE SAINT AVE

Projet C: la meilleure solution

Projet A: une solution pas terrible.

Projet B: la plus mauvaise solution

Ce projet B à notre avis ne règlera pas grand-chose pour les bouchons de la circulation aux heures et aux jours d'affluence (pour les horaires de travail le matin, le soir et les grands weekends). Il ne faut surtout pas retenir ce projet B, car c'est le même problème que maintenant, les véhicules qui viennent de Nantes reviennent tourner sur les 2 giratoires du chapeau rouge et de Tréalvé pour repartir sur le Prat ou Vannes. C'est absolument ridicule car c'est le cas actuellement depuis que la petite route a été supprimée, celle qui permettait en arrivant de Nantes de sortir directement sur Le Prat ou Vannes. C'est une des principales causes des bouchons de l'échangeur qui s'est largement amplifiée depuis cette suppression de sortie directe sur Le Prat ou Vannes. En plus pour aller sur Nantes ça risquera certainement de saturer aussi la rue Alain Gerbault qui l'est déjà pas mal actuellement aux heures d'affluence. Pour nous c'est une solution inutile car cela ne règlera pas grand-chose pour les bouchons des horaires de travail du matin et du soir et les grands weekends.

Et quelque soit le projet retenu à votre niveau :

- Il faut prévoir un vrai mur anti-bruit au niveau des habitations de Tréalvé tout le long jusqu'au giratoire de Tréalvé inclus, la modification de l'échangeur, l'augmentation du trafic routier permanent et la création de ce mur anti-bruit ne devrait même pas attendre cette grande modification de l'échangeur prévue dans quelques années. Il est bon de se soucier des bouchons lié au trafic qui s'amplifie mais il serait encore préférable de se soucier dès maintenant de la santé des habitants de proximité.
- Il faut prévoir aussi des arbres et arbustes au niveau des habitations de Tréalvé tout le long jusqu'au giratoire de Tréalvé inclus pour cacher l'échangeur, limiter la pollution et permettre aux oiseaux, papillons, insectes etc. de s'y réfugier.
- Il faut prévoir de vraies pistes cyclables en venant de Saint Nolf et de Tréalvé pour aller directement sur Le Rohic, Theix, les commerces du Prat, du Poulfanc et Vannes. Le vélo actuellement est préconisé aux voitures, donc il faut éviter les accidents de circulation entre les vélos et les véhicules en sécurisant les cyclistes qui sont les plus vulnérables.
- Il faut peut-être en même temps que les pistes cyclables penser à ceux qui se déplacent à pied pour aller ou revenir de Vannes ou du Prat.
- Il ne faut surtout pas que les véhicules en provenance de Nantes qui veulent aller sur Vannes ou Le Prat viennent surcharger le trafic au niveau des 2 giratoires du chapeau rouge et de Tréalvé. (c'est le cas actuellement qui pose problème)

Nous habitons [REDACTED] et le bruit de l'échangeur s'amplifie de plus en plus, c'est très bien de penser à la faune et aux cours d'eau comme le démontre vos études mais il ne faut surtout pas négliger la gêne sonore des habitants de Tréalvé qui s'accroît de plus en plus et qui à notre avis a quand même un peu plus d'importance ! Sans oublier aussi la pollution liée aux véhicules.

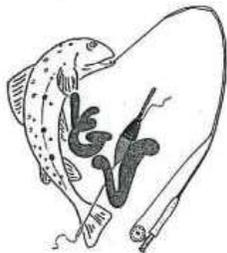
Nous savons que le coût des travaux a une très grande importance dans la décision finale mais il ne faut pas oublier l'aspect et le respect des personnes humaines qui habitent récemment ou depuis longtemps à proximité de cet échangeur.

Le secteur de Tréalvé qui a augmenté énormément en population suite aux nombreux lotissements créés ces dernières années mérite certainement une attention particulière au niveau sonore et pollution créé par le trafic routier pour la santé de tous ses habitants.

L'augmentation du flux de la circulation nécessite certainement une modification de l'échangeur, mais la santé des habitants à proximité nécessite aussi une très grande attention à votre niveau pour le choix du projet (la santé humaine est primordiale et n'a pas de prix !).

Cordialement

Le 16 décembre 2020



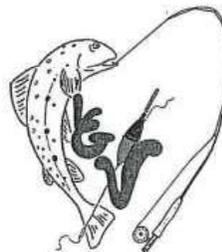
VANNES le 8 janvier 2021

DREAL Bretagne

Service IST / DMMO

10 rue Maurice FABRE

35065 RENNES CEDEX



Objet : projet échangeur du Liziec

Monsieur Directeur,

Nous avons pris connaissance du dossier de concertation du public concernant le projet d'aménagement de l'échangeur du Liziec – RN 165.

Le projet se situe au nord de la commune de Vannes autrefois occupée par des prairies permanentes en zone humide ; le nom de la zone « du Prat » signifiant en breton « la prairie ».

Les aménagements successifs ont largement remanié les cours d'eau du Liziec : le cours initial situé au milieu des prairies humides a été déplacé et rectifié en 1973 lors de la construction de la voie express. Elle a été localisée dans une zone à vocation agricole disponible, à une époque où la prise en compte des problématiques environnementales était quasi inexistante.

Rapidement les terrains voisins disponibles ont été remblayés pour accueillir l'usine de construction de bateaux KELT. Le remblaiement des parcelles humides a continué et même servi de décharge pour les ordures ménagères.

Au fil des années, les terrains remblayés vont constituer une partie de la zone industrielle du Prat.

La voie ferrée est déplacée plus au nord en bordure de la voie express, réduisant ainsi la section du lit majeur du cours d'eau.

En 2001, à la suite des inondations de fin 1999 – début 2000, le ruisseau du Liziec est à nouveau déplacé au nord de la voie express et 2 ouvrages de franchissement sont construits pour le busage du cours d'eau. L'échangeur du Liziec fait l'objet d'un aménagement.

Le projet présenté à la concertation du public propose essentiellement l'analyse comparative de 3 variantes.

Comme indiqué, les principes généraux du projet d'aménagement concernent essentiellement la « circulation routière » avec notamment le « système d'échange ».

Si la circulation sur le site de l'échangeur du Liziec pose des problèmes, l'occupation globale du secteur élargi est à prendre en compte, notamment en terme environnemental comme corridor écologique. Cet aspect est évoqué dans le document, toutefois il est abordé comme une contrainte et non comme une dimension essentielle.

Le ruisseau du Liziec est un élément structurant du site : la thématique de l'inondation est abordée mais le peuplement piscicole du cours d'eau n'est pas pleinement intégré à l'étude. Le cours d'eau est fréquenté par les poissons migrateurs amphihalins : anguille, lamproie marine et saumon atlantique. Le Liziec et ses cours d'eau affluents sont classés en liste 1 jusqu'à l'estuaire suivant l'article L214.17 publié le 26 juillet 2018. Aucune autorisation ne peut être accordée pour la construction de nouveaux ouvrages s'ils constituent un obstacle à la continuité écologique, or la couverture des cours d'eau peut, en fonction de leur longueur, créer un obstacle infranchissable.

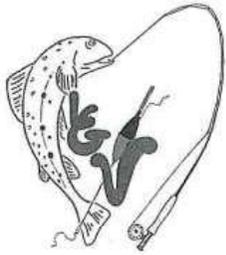
Le ruisseau du Liziec est fréquenté par le saumon atlantique espèce « quasi menacée » en diminution, et l'aménagement du barrage de la prise d'eau du château du Liziec a permis la colonisation amont vers le ruisseau de Gornay. La couverture du ruisseau mettra un terme à cette présence et rendra inutile des investissements importants tout en supprimant un des cours d'eau bretons où le saumon est encore présent.

L'anguille est classée en danger critique et la lamproie marine en danger, ces deux espèces en diminution.

Il est regrettable que le ruisseau qui fait partie intégrante du site du Prat et qui, ironie du sort, donne son nom à l'échangeur « du Liziec » pose un tel problème que la solution est de l'enterrer.

Nous proposons que l'étude de l'échangeur du Liziec aborde en même temps la question légitime de la circulation routière mais que dans le même temps, la circulation dans le corridor écologique soit traitée de manière durable et que le projet intègre l'objectif d'une réhabilitation fonctionnelle des milieux naturels : le cours d'eau n'est pas transférable, la meilleure localisation du cours d'eau doit être recherchée.

En 30 années, de 1973 à 2001, le site du Prat a été profondément modifié. L'occupation industrielle des parcelles peut évoluer, ainsi, l'usine KELT qui a justifié le remblaiement de la zone a fermée et a depuis démantelée. Elle devait faire place à un « éco-parc » mais il est actuellement occupé par un magasin de bricolage.



L'étude menée par la DREAL en 2012 – 2014 n'a pas prévu à l'époque l'évolution de l'échangeur. Une emprise foncière aurait pu être réservée pour des aménagements futurs. Il convient cette fois de ne pas passer à côté d'un projet ambitieux pour les générations futures.

Sur la commune de Vannes, des projets d'urbanisme prévoient la remise à l'air libre du cours d'eau la Marle qui avait été busé. Il serait regrettable que dans un autre secteur de la commune, un autre cours d'eau soit busé.

La protection des milieux aquatiques constitue un enjeu essentiel, il conviendrait que le cours d'eau du Liziec, seule masse d'eau classée en bon état du secteur de Vannes, soit sacrifiée pour un projet autoroutier.

Concernant l'évaluation des variantes de l'aménagement présentées, le choix de la variante n°3 est la plus performante sur le plan de la circulation routière en revanche elle est délétère sur le plan environnemental. Une projection à long terme des flux de circulation routière devrait conduire à privilégier cette solution pour l'avenir.

Nous avons noté que les associations environnementales pouvaient être associées au projet, nous restons Monsieur le Directeur, à votre disposition pour participer activement à l'évolution de ce projet.

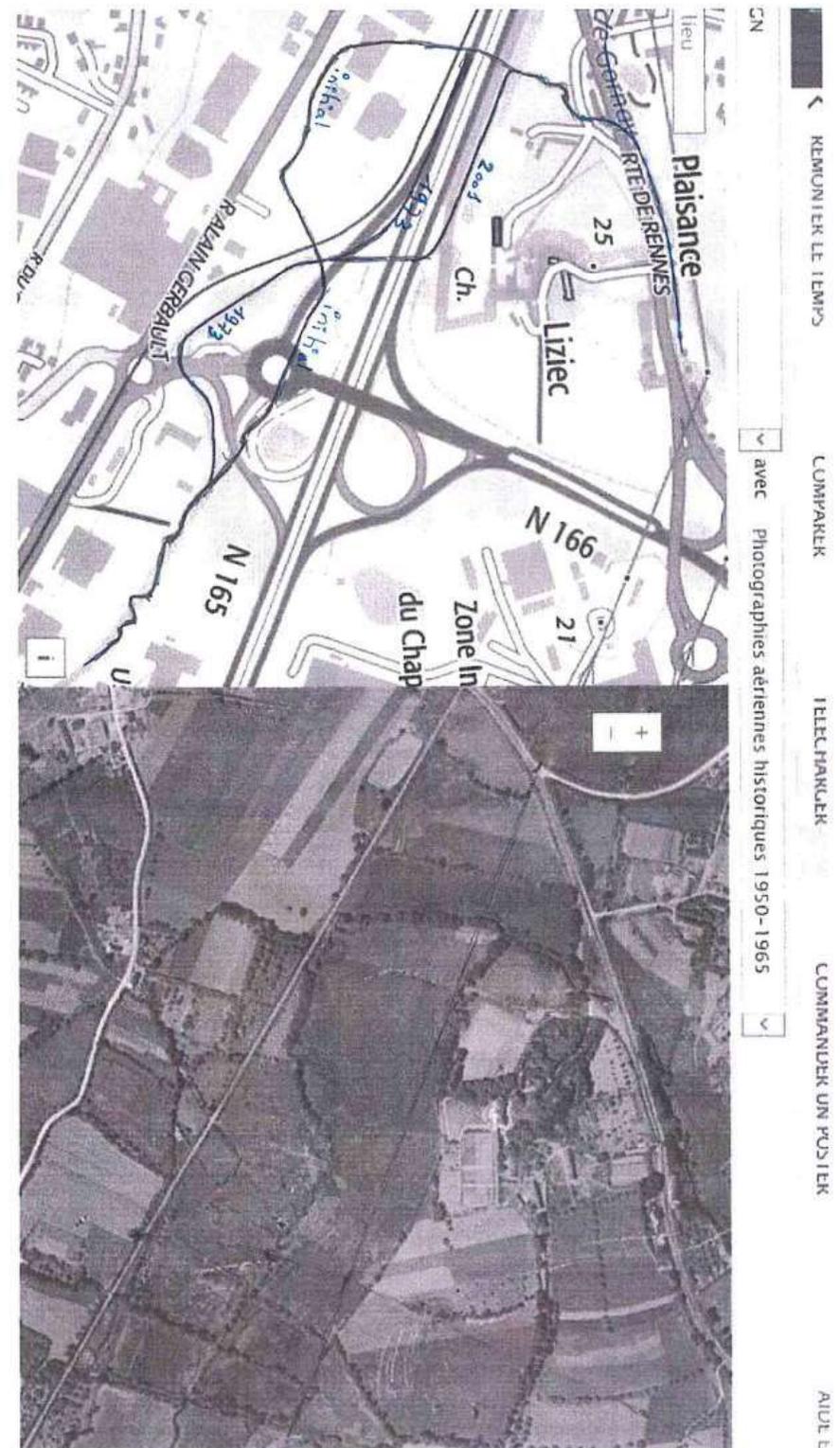
Nous vous prions de croire Monsieur le Directeur en l'assurance de notre considération distinguée.

Le Président,
P.O Le secrétaire

P.J. : carte des localisations du ruisseau du Liziec secteur du Prat

AAPPMA La Gaule Vannetaise
Maison des associations
Rue Guillaume le Bartz
56000 VANNES

carte de localisation du cours d'eau Le Liziec



Restructuration de l'échangeur du Liziec

Annexe 10 : Les mails et les courriers reçus

NB : Les documents ont été anonymisés en application du règlement général de la protection des données (RGPD)

Sujet : Projet échangeur du Liziec

De : [REDACTED]

Date : 11/11/2020 à 13:38

Pour : "rn165-Liziec.mmo.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr" <rn165-Liziec.mmo.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr>

Madame, Monsieur,

dans le cadre de la procédure de concertation publique sur le futur échangeur du Liziec, à Vannes, je vous fais part de mon choix de préconisation : PROJET C.

Meilleures salutations,

[REDACTED]

Sujet : concertation

De : [REDACTED]

Date : 12/11/2020 à 14:53

Pour : rn165-Liziec.mmo.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr

Bonjour.

Je viens de prendre connaissance des différentes variantes de réaménagement de l'échangeur du Liziec entre les RN 165 et 166 ainsi que la voirie locale.

Pour moi la variante No3 est la plus à même de réorganiser efficacement les différents flux à cet endroit, il sépare bien les échanges nationaux des locaux. Toutefois j'ai deux remarques à apporter :

-pourquoi maintenir la bretelle de sortie vers Vannes depuis Rennes à son emplacement actuel ? Cela fait passer inutilement ce mouvement par la RD 775 alors qu'il y a la place pour l'avancer et donc la connecter directement à l'échangeur du Chapeau Rouge par le giratoire de Tréalvé.

-n'y a - t - il pas moyen de créer une bretelle Vannes - Rennes depuis le giratoire du Liziec se greffant sur celle du mouvement Lorient vers Rennes ? Cela éviterait de devoir passer par les giratoires du Liziec Nord et du Chapeau Rouge.

Je suggère aussi, en plus des mesures compensatoires prévues, de planter un maximum d'arbres et d'arbustes sur les espaces entre les différentes bretelles de ce nouveau système d'échanges, cela offrirait un cadre plus agréable et une meilleure insertion paysagère.

Cordialement.

--

L'absence de virus dans ce courrier électronique a été vérifiée par le logiciel antivirus Avast.

<https://www.avast.com/antivirus>

Sujet : RN165 - Echangeur du Liziec - concertation publique

De : > [REDACTED]

Date : 14/11/2020 à 17:08

Pour : rn165-Liziec.mmo.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr

Bonjour,

Après examen des différentes variantes, étant concerné de par mon lieu de résidence au nord-est de l'agglomération vannetaise, mon choix se porterait sur la variante A.

Je trouve que la variante B pose problème pour accès sur ZI du Prat et sur giratoire du Liziec qui risque saturation importante. Quant à la variante C, je trouve que les infrastructures sont sans doute plus sécurisantes mais l'impact écologique et les nuisances pour les riverains sont importantes et le projet est plus couteux pour un résultat pas beaucoup plus efficace. La sortie en boucle sur l'échangeur du Chapeau Rouge dans la solution A est un inconvénient me paraissant faible compte-tenu qu'il y aura deux possibilités d'entrées sur giratoire pour la direction St Avé, l'une depuis le nouveau giratoire du liziec nord et l'autre depuis la RN165.

Je vous remercie pour cette concertation.

[REDACTED]

Sujet : Concertation publique

De : [REDACTED]

Date : 18/11/2020 à 13:04

Pour : <rn165-Liziec.mmo.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr>

La variante A me semble être la plus adaptée.

Cordialement

[REDACTED]

Sujet : Demande de renseignement

De : > [REDACTED]

Date : 18/11/2020 à 08:37

Pour : rn165-Liziec.mmo.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr

Bonjour,

Suite à l'annonce parue dans le journal, je me suis intéressé aux projets et je me pose quelques questions concernant des aménagements prévus en dehors du projet.

Le parc relais qui doit normalement être créé pour avoir un accès direct vers Vannes avec les transports en commun se situe où selon les projets ?

Avez vous pensez aux pistes cyclables séparées de la voie de circulation ? pour les routes dites de desserte locale ?

Dans le projet C la sortie en arrivant de Rennes direction Nantes sera-t-elle allongée ? car c'est dangereux actuellement ?

Enfin le projet A me semble déjà obsolète, le B sera va avoir le même problème qu'actuellement avec le flux de voiture en direction de Rennes et surtout le parcours pour venir de Rennes direction Nantes me semble que cela va créer beaucoup de ralentissement.

Le projet C me semble le plus abouti mais pas d'information concernant le nombre de voie, le parc relais et les voies cyclables dans un secteur relativement dangereux (ex Saint-Avé -> chapeaux rouge).

Dans l'attente de vos retours,

Je vous souhaite une bonne journée

cdt

mail [REDACTED]

Sujet : Échangeur du liziec

De : [REDACTED]

Date : 20/11/2020 à 08:15

Pour : rn165-Liziec.mmo.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr

Bonjour

Je me présente je m'appelle J [REDACTED] : gérant de la société as informatique.

Je suis en pleine acquisition d'un bâtiment qui bordent la sortie de la RN 165.
C'est pourquoi je suis très intéressé de participer au débat concernant cette échangeur.

Merci de m'indiquer les modalités afin de recevoir les informations de réunion.
éventuellement les trois projets par mail si possible.

Dans l'attente d'un retour de votre part je vous souhaite une bonne journée.



Sujet : Aménagement échangeur N165 / Carrefour du Liziec

De : [REDACTED]

Date : 20/11/2020 à 16:16

Pour : "rn165-Liziec.mmo.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr" <rn165-Liziec.mmo.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr>

Bonjour,

Merci pour votre étude, je choisis la variante C.

J'habite dans le quartier de [REDACTED] à Vannes proche de cet échangeur.

Cordialement

[REDACTED]

Sujet : RN 165 ECHAMNGEUR LIZIEC

De : [REDACTED]

Date : 29/11/2020 à 10:40

Pour : rn165-Liziec.mmo.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr

BONJOUR

Super vous prenez en compte le problème et surtout au niveau des secours aux personnes.

Vous vous rendez compte qu'à ce jour les ambulances notamment secours venant de NANTES sont obligés de se "taper plusieurs RD ou si c'est vous qui êtes transporté je vous en cause pas de l'équilibre sur la civière d'où conduite ralentie voir très ralentie pour les urgences !!!!

De même pour accéder à la gare ferroviaire et routière en venant de VANNES vraiment pas évident et plus !!!!!

Pour ma part la variante "C" me semble la plus judicieuse;

Et en core merci de prendre en compte ce problème.

De plus il est à signaler également l'autre échangeur de VANNES CENTRE deux Rond-points seraient judicieux de chaque côté et digne d'une arrivée plus agréable et moins dangereuse sur VANNES.

De même que pour le précédent échangeur je souligne les abérations de l'itinéraire que doivent emprunter les pompiers pour intervenir vers le NORD. Tous ces détours. Et pour ma part qui réside quartier [REDACTED] c'est pareil quand j'arrive de LORIENT que de détours !!!!!

En vous souhaitant bonne réception.

Dans l'attente.

Cordialement.

[REDACTED]

Sujet : Fr : Consul Liziec

De :

Date : 20/11/2020 à 11:21

Pour : "rn165-Liziec.mmo.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr" <rn165-Liziec.mmo.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr>

[Envoyé depuis Yahoo Mail pour Android](#)



Bonjour,
Voici ma contribution.

La variante B se détache assez nettement du point de vue fonctionnel : un nœud d'une telle importance, tant au niveau local que régional (croisement des axes Nantes-Quimper et Vannes-Rennes) mérite une vision de long terme : on ne reviendra pas de sitôt reprendre lourdement les aménagements routiers de ce secteur. Il faut donc être assez ambitieux.

Cette ambition doit transcender le débat voiture/pas voiture : les déplacements et les transports, quels que soient leur énergie, leur densité de voyageurs, nécessiteront dans tous les cas un support (infrastructure) avec une certaine fluidité.

Les éléments présentés appellent certains commentaires de ma part.

De manière générique, je trouve dommage que l'aspect phasage de construction ne soit pas abordé : il pourrait être décisif.

Solution A :

- Il semble qu'un décalage de la voie ferrée (industrielle) soit nécessaire ; cela ne me semble pas marginal (je ne le vois pas mentionné).
- Les connexions principales nécessitent l'usage de nombreux giratoires ; manque de fluidité.
- Lisibilité : le fléchage Vannes-> Rennes à gauche au premier giratoire est contre-intuitif et différent de la disposition actuelle : elle risque d'être mal comprise et conduiré à des trafics de fuite vers le Nord sur la desserte de la ZAC de Chapeau rouge.
- La desserte de cette ZAC est double : la seconde est issue de la sortie juste après le nouveau PS sur RN166. Cela ne crée-t-il pas un doublon ? (accès via les giratoires).
- La question n'est pas neutre si on considère ce nouveau PS : sa réalisation avec 2 giratoires rapprochés va nécessiter d'abaisser la RN (phasage !?) ; le dégagement de gabarit sera d'autant plus pénalisant que le profil en travers est large. La suppression de cet accès faciliterait donc les raccordements.
- L'ouvrage existant sur la RN165 peut-il être conservé ? Ce n'est pas négligeable non plus et la carto

Solution B :

- Cette solution est bien plus lisible et plus fluide sur les déplacements principaux (à l'exclusion de Nantes->Vannes mais c'est assez marginal comparé aux 2 autres solutions). Notamment l'interconnexion est fluide dans tous les sens, ce qui me semble le plus important.

Solution C :

Cette solution est moins lisible, notamment le système à deux boucles en partie Sud.

Elle est aussi moins fluide : on retrouve les multiples giratoires sur les flux principaux.

Surtout, la bretelle Rennes –Nantes présente une géométrie qui me semble interidte, tout-du moins dangereuse : les courbes qui se referment (rayon qui se réduit brusquement) sont bannies de la conception géométrique routière car elles surprennent les usagers, surtout à cet endroit, c'est-à-dire au point singulier qu'est la divergence. A revoir impérativement.

Le nouvel ouvrage sur RN165 est à la fois plus long et plus large que celui nécessaire dans le cas de la solution B.

Enfin, il me semble que cette solution ne permet plus le rebouclage direct vers Lorient depuis la RD135b (oblige à se remélanger aux autres flux via les giratoires), ce qui est dommage pour faciliter les échanges à l'intérieur de l'agglo.

Photomontage :

C'est très intéressant.

- Petit détail : la bretelle Rennes-> Lorient devrait passer plus loin dans la arcelle du Château, normalement. Là on dirait qu'elle repasse sur l'existant.
- Gros détail : il manque les shunts de et vers la RN165, à gauche !

La fiche support « Une réponse aux dysfonctionnement actuels » est bien faite pour s'approprier les solutions.

Bon courage pour la synthèse.

Cordialement,



Ce message électronique et tous les fichiers attachés qu'il contient peuvent être confidentiels, contenir des données personnelles ou sensibles et être soumis au secret professionnel. Il est destiné exclusivement à l'usage du ou des destinataires. Si vous recevez ce message par erreur et/ou si vous n'êtes pas le destinataire désigné de ce message, le

Sujet : Proposition d'aménagement rond point du Liziec

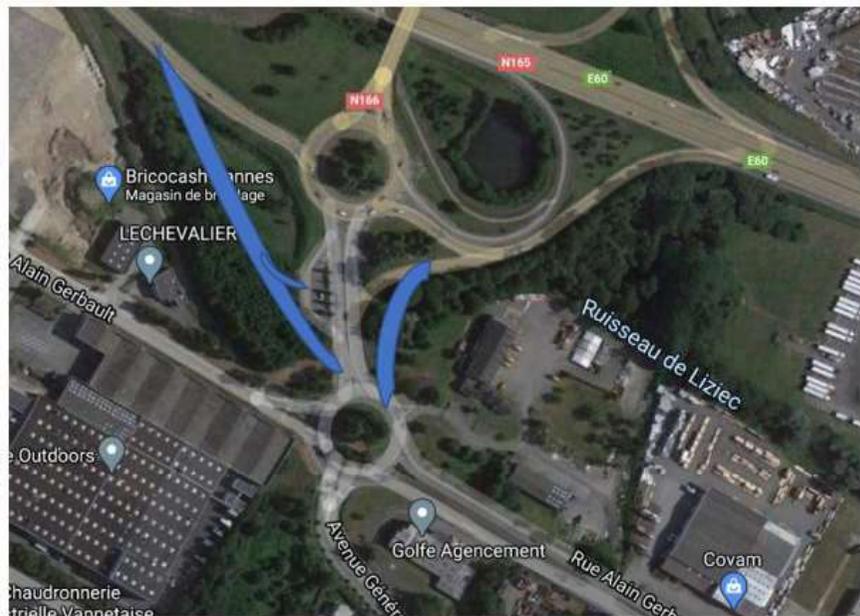
De : [REDACTED]

Date : 20/11/2020 à 12:18

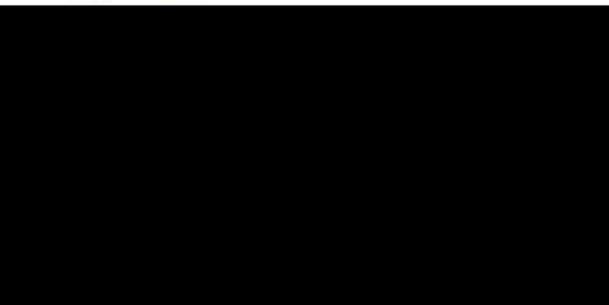
Pour : "rn165-Liziec.mmo.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr" <rn165-Liziec.mmo.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr>

Bonjour,

Deux suggestions à vous proposer pour cet aménagement et améliorer le flux sur l'axe Rennes / Saint-Avé / Saint-Nolf



Cordialement.



Sujet : Projet RN 165 échangeur du LIZIEC

De : [REDACTED]

Date : 21/11/2020 à 13:32

Pour : "rn165-Liziec.mmo.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr" <rn165-Liziec.mmo.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr>

Bonjour,

Je vous soumetts donc mon avis, qui favorise la VARIANTE B, avec suppression des ronds-points.

Merci de nous demander notre avis, ça fait plaisir de se sentir concerné.

Bien à vous.



Sujet : RN 165 - ECHANGEUR DU LIZIEC

De : [REDACTED]

Date : 22/11/2020 à 14:00

Pour : rn165-Liziec.mmo.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr

Bonjour,

Nous vous remercions de nous avoir adresser cette plaquette très claire pour informer des 3 projets d'amélioration de l'échangeur de Liziec.

Résident dans l'ouest de Vannes et travaillant sur la zone de Pentaparc, nous empruntons quotidiennement la RN 165.

Nous sommes favorable au projet n°3. Il nous semble important, compte tenu du budget conséquent de ces travaux, de favoriser une vision plus en adéquation avec l'avenir et fluidifier au maximum le trafic entres Rennes et Nantes.

La séparation avec le flux local est à privilégier d'autant que le trafic dans la zone du Prat s'intensifie notamment avec tous les programmes immobiliers entrepris au niveau du Poulfand et la zone de Beaupr- Lalande.

Des travaux moins complexes et séquençables sont un avantage supplémentaire.

Enfin, certes l'impact environnemental est plus important mais à notre avis reste faible compte tenu que cela ne va pas traverser un zone boisée ou sauvage.

Nous espérons donc que ce projet sera retenu et sommes toutefois surpris des délais annoncés pour un simple échangeur.

Bien cordialement.

[REDACTED]

Sujet : RN165 - Echangeur du Liziec -AVIS

De : [REDACTED]

Date : 22/11/2020 à 20:23

Pour : <rn165-Liziec.mmo.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr>

Bonjour,

Mon choix se porte sur la variante C.

Je pense que cette proposition offrira une fluidité sur une période plus longue que les autres.

Juste une remarque, je trouve que le tracé de la variante C est plus difficile à comprendre pour les raisons suivantes :

- La couleur verte ressort mal
- L'épaisseur du trait est trop fort pour en distinguer facilement la proposition.

Merci, et vivement le début des travaux, même si cette période risque d'être compliqué pour les usagés.

[REDACTED]

Sujet : RN165 - Echangeur du Liziec, Concertation publique

De : [REDACTED]

Date : 22/11/2020 à 20:44

Pour : <rn165-Liziec.mmo.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr>

Bonjour,

Je préfère la variante C pour le projet routier de Liziec.

Les travaux ont l'air plus important mais justement cette variante offrira une fluidité de la circulation facilitée sur une plus longue période.

Merci pour la prise en compte de mon avis.

Vivement le début des travaux.... et la fin surtout !!

[REDACTED]

Sujet : concertation publique, RN 165, échangeur du Liziec à Vannes

De : [REDACTED]

Date : 23/11/2020 à 18:45

Pour : enquête publique RN 165 <rn165-Liziec.mmo.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr>

Bonjour,

Ayant reçu la plaquette d'information concernant les trois projets d'amélioration de la circulation au niveau de l'échangeur du Liziec, aux abords de Vannes, notre avis est le suivant :

Ces trois projets intéressants, mais très coûteux, ne vont pas résoudre le problème de la saturation de la RN 165, en période estivale et pendant les grands week-end. En effet, les bouchons sont provoqués aussi par les deux autres échangeurs suivants, en direction de Lorient.

Le projet de grande rocade au nord de Vannes, abandonné depuis plusieurs années, ne serait-il pas plutôt la solution, bien que le coût ne devrait pas être du même ordre ? Aucune information détaillée, sur l'abandon de ce projet n'a été diffusé, à l'époque.

Nos salutations distinguées.

[REDACTED]

Sujet : Concertation publique échangeur du Liziec

De : [REDACTED]

Date : 23/11/2020 à 09:14

Pour : "rn165-Liziec.mmo.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr" <rn165-Liziec.mmo.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr>

Bonjour,

Je souhaite vous faire part que je préfère la variante C : elle permet notamment d'aller vers le quartier Beaupré Lalande sans passer par le giratoire de Tréalvé et une liaison directe Rennes Nantes !

Dommmage pour l'impact evironnemental...

Sujet : Avis projet échangeur Liziec

De : > [REDACTED]

Date : 24/11/2020 à 18:05

Pour : rn165-Liziec.mmo.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr

Bonjour,

Je vous adresse mon avis sur le projet de travaux de l'échangeur de Liziec à Vannes.
La variante A me semble être là mieux.

Bien à vous.

[REDACTED]

Sujet : Concertation publique RN 165 échangeur du Liziec

De : [REDACTED]

Date : 24/11/2020 à 14:10

Pour : rn165-liziec.mmo.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr

Bonjour

Je vous réponds suite à la réception du document dans ma boîte aux lettres.
Merci pour ce partage et effectivement en tant que citoyen avéen travaillant sur Vannes, c'est un réel problème auquel il faut remédier pour le bien de tous.
Pour ma part et après étude du dossier, j'opte pour la variante B qui me parait être le projet le plus cohérent en tout point.

Bien cordialement

[REDACTED]

Sujet : Échangeur

De : [REDACTED]

Date : 25/11/2020 à 07:25

Pour : rn165-Liziec.mmo.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr

Bonjour,
Je vote pour le projet C
Cordialement

[REDACTED]

Envoyé de mon iPhone

Sujet : Projet giratoire LIZIEC

De : [REDACTED]

Date : 25/11/2020 à 19:33

Pour : rn165-Liziec.mmo.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr

Bonjour,

Je vote pour le projet C.

Excellente fin de journée.

[REDACTED]

Sujet : Mon avis

De : [REDACTED]

Date : 25/11/2020 à 21:03

Pour : rn165-Liziec.mmo.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr

Bonjour,

Après avoir pris connaissance des trois variantes du futur échangeur du Liziec je pense que la variante C est la meilleur solution car le flux des locaux n'aurait pas besoin de croisé le flux des passages. Énorme avantage donc.

De plus il permettrait de rentrer plus vite dans Vannes en venant de Nantes.

Cordialement | [REDACTED]

Envoyé de mon iPad

Sujet : Concertation publique - RN165 - Echangeur du Liziec - Mon avis

De : [REDACTED]

Date : 27/11/2020 à 19:26

Pour : rn165-Liziec.mmo.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr

Bonjour,

Je considère que la variante C est la plus viable dans la durée.

Merci, cordialement

[REDACTED]

Sujet : échangeur du Liziec

De : [REDACTED]

Date : 28/11/2020 à 17:50

Pour : rn165-Liziec.mmo.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr

bonjour,

je suis sceptique pour mettre 50 millions pour refaire un échangeur au Liziec ...

sachant que l'échangeur des pompiers et celui de luscanen plus loin sont également

à réaménager en totalité ...

le bon sens voudrait de remettre sur les rails le projet de grande déviation de theix à landaul pour désengorger la n165

cordialement

[REDACTED]

Sujet : Fwd: Échangeur du Liziec

De : [REDACTED]

Date : 01/12/2020 à 14:19

Pour : rn165-Liziec.mmo.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr

[REDACTED]

Bonjour Mme Mr. Merci de me permettre de m'exprimer sur ce projet d'aménagement. Depuis longtemps je remarque en effet les bouchons à la rentrée et sortie de Vannes aux heures de pointe ! Votre variante À me paraît la plus adaptée et moins coûteuse, et un tout petit moins destructrice pour l'environnement !.

Ce qui m'amène à vous faire part de cette remarque. Bien qu'il soit nécessaire de faire des améliorations, ces problèmes d'engorgement sont causés en grande partie par le manque de fluidité des nombreux ronds-points, ceci dû à la majorité des automobilistes qui ne respecte pas le code de la route, ce sont des lieux d'incivilité n'ont réprimandés ! Les panneaux céder le passage ne sont pas respectés, ils sont interprétés comme les mêmes à l'entrée des autoroutes et voies rapides, ce qui engendre les bouchons sur les rond-point !..

Alors je pense que dans un premier temps avant d'entreprendre des travaux colossaux , il serait bon de revoir ce problème de fluidité ..? Par exemple. Mettre un ou deux ralentisseur à l'entrée du Giratoire de Toull Douar pour ralentir les usagers venant de St Avé et Rennes, cela permettrait le désengorgement de la sortie de la R165.? Je pense que la fluidité du trafic peut être nettement amélioré en repensant les giratoires faute de discipline et d'intérêt des pouvoirs publics. Merci pour votre attention. Cordialement.

[REDACTED]

Sujet :Re: concertation

Date :Thu, 3 Dec 2020 17:12:09 +0100

De : [REDACTED]

Répondre à [REDACTED]

Pour :RN165-Liziec - DREAL Bretagne/IST/MMO [REDACTED]
Bretagne/IST/MMO/MOR <rn165-liziec.mmo.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr>

Bonjour Madame,

Je vous remercie infiniment pour votre réponse fort détaillée. Pour vous expliquer je fais partie de ce forum qui a pour principal thème les aménagements routiers :

<http://forum.sara-infras.fr/index.php>

Le sujet général sur la RN 165 (on parle de l'aménagement du Liziec à la fin) :

<http://forum.sara-infras.fr/viewtopic.php?f=49&t=769>

Cela fait quelques années maintenant que j'y suis actif, et je peux vous dire qu'il est rare qu'on nous réponde comme vous l'avez fait.

Maintenant mes réactions :

-au sujet du raccordement de la bretelle Rennes vers Vannes directement sur le giratoire de Tréalvé de ce que vous me dites ce qui me paraît le plus délicat est l'impact sur les zones humides. Au sujet de l'impact sur l'installation de Mr Le Pelvé (je suppose qu'il s'agit de l'entreprise attenante au giratoire) un déménagement doit pouvoir se négocier assez facilement. Enfin pour le profil plus sinueux de la RD 775 cela ne me paraît pas rédhibitoire, au contraire cela obligerait les automobilistes à ralentir à l'approche du giratoire. De plus le trafic est faible sur cet axe.

-au sujet la création d'une bretelle Vannes vers Rennes depuis le giratoire du Liziec qui se grefferait sur la voie Lorient vers Rennes c'est dommage, mais effectivement il n'y a pas d'autre solution. Et puis en termes de trafic sortant de Vannes il est déjà séparé entre la moitié Est de la ville qui passe par le Liziec et la moitié Ouest qui passe par l'avenue de Verdun et la route de Rennes, ce qui donnerait un temps de parcours encore relativement raisonnable pour atteindre la RN 166, même si il est rallongé. De toute façon je n'ai guère de doute quand au fait que les automobilistes venant de l'Est de la ville passent aussi par là si le temps de parcours est plus avantageux, surtout en heures de pointe.

Cordialement,

[REDACTED]

Sujet : RE: Concertation publique avis

De [REDACTED]
Date : 02/12/2020 à 12:25
Pour : RN165-Liziec - DREAL Bretagne/IST/MMO [REDACTED]
Bretagne/IST/MMO/MOR <rn165-liziec.mmo.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr>

Je reviens sur ma décision et penche pour la solution B (sans impact sur la voie ferrée et bricocash) même le flux de circulation Nantes/Vannes prat n'est pas optimal.

Cordialement,

*Notre entreprise se mobilise totalement dans la lutte contre la propagation du COVID 19.
Dans ce contexte, nous avons adapté notre organisation pour respecter les consignes sanitaires.
Nous sommes organisés pour poursuivre nos missions en toute sécurité, en agissant de façon concertée avec nos clients et tous les acteurs mobilisés.*



De : RN165-Liziec - DREAL Bretagne/IST/MMO [REDACTED]
<rn165-liziec.mmo.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr>
Envoyé : mercredi 2 décembre 2020 12:11

Objet : Re: Concertation publique avis

Bonjour,

J'accuse réception de votre message et je prends note de votre avis.

Bien cordialement,



Le 02/12/2020 à 11:57, > [REDACTED] (par Internet) a écrit :

Bonjour,

Habitant à Questembert et travaillant depuis 15 ans au [REDACTED] à Vannes, je me sens très concerné par ce problème de circulation.

Au premier abord, avec les données transmises et mon vécu, je pense que la **variante C** est la meilleure car elle provoque moins de conflits de circulation.

La variante B est intéressante mais a un gros problème le flux de circulation de Nantes vers Vannes Le

Prat...

Bonne journée

*Notre entreprise se mobilise totalement dans la lutte contre la propagation du COVID 19.
Dans ce contexte, nous avons adapté notre organisation pour respecter les consignes sanitaires.
Nous sommes organisés pour poursuivre nos missions en toute sécurité, en agissant de façon concertée avec nos clients et tous les acteurs mobilisés.*



Sujet : Avis sur le projet de l'échangeur du Liziec

De : [REDACTED]

Date : 05/12/2020 à 11:31

Pour : rn165-Liziec.mmo.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr

Bonjour. habite rue [REDACTED], je me déplace fréquemment pour le travail comme pour des déplacements privés, en agglomération comme vers Lorient, Nantes et Rennes. Ma femme a le même type de déplacements à faire pour son propre travail. Nous sommes donc éminemment intéressés par la refonte de cet échangeur qui n'est aujourd'hui absolument pas adapté aux volumes de circulation et aux axes d'échanges pratiqués.

Nous observons dans nos déplacements les problématiques suivantes:

-le rond point actuel de Toull Douar est évidemment la clé du premier problème, car tous les flux y convergent. Cela engendre des bouchons matin, midi et soir, tant dans la zone d'activité au sud de la RN 165 que lorsque l'on arrive de Rennes, de Nantes ou de Lorient via la RN165. Mais je ne vous apprend rien...

-la sortie vers le giratoire du chapeau rouge en prenant la RN166 vers Rennes génère systématiquement des bouchons sur le pont enjambant la RN165, en venant de Vannes.

Sur les propositions, nos avis sont les suivants:

Variante A:

-les problématiques de circulation Lorient Rennes semblent réglées en direct, et donc soulagent largement le rond point de Toull Douar

-l'accès à la zone d'activité au sud de la RN devient raisonnablement utilisable (enfin!) en venant de Nantes.

Mais:

-sauf erreur de ma part, l'arrivée de Rennes vers le centre ville passe presque obligatoirement par la Rue de Verdun, en renvoyant directement vers le centre ville et non plus vers la zone de Tohannic pour aller vers la zone de l'université PIBS PIBS2. avec un giratoire rajouté en sortie de RN 166 proche de la bretelle de sortie. ÉNORME problème à venir, avec tous les artisans passant forcément par le début de l'avenue de Verdun et le feu avenue de Verdun - Alain Gerbault lorsqu'ils viennent de Rennes.

-l'accessibilité à la zone d'activité de la rue Alain Gerbault en venant de Nantes devient beaucoup plus facile grâce au rond-point du Liziec nord. Cela va obligatoirement entraîner un gros transfert de trafic par rapport à des véhicules sortant aujourd'hui à la sortie du Leclerc drive -Leroy Merlin (désolé, je n'ai pas le nom...). Pour ceux qui vont vouloir aller vers Rennes en venant de Nantes, cela va être très compliqué le matin...

Cette version peut améliorer certains points importants difficiles aujourd'hui, mais elle ne permet plus un accès simple en venant de Rennes, sauf en passant par 6 rond points...

Elle ne nous satisfait absolument pas!

Variante B:

-les déplacements entre Lorient et Rennes sont simplifiés. L'arrivée de Rennes pour aller vers Nantes est simplifiée

Mais:

-Aucune amélioration de l'accès lorsque l'on vient de Vannes. Donc tout le monde continuera à sortir de la RN 165 à la sortie précédente, et à saturer le rond point du Poulfanc.

-toujours le même problème le soir lorsque l'on vient le soir de Vannes pour aller vers Saint Ave en croisant les personnes venant de Nantes. Bouchon garanti.

Cette version n'apporte pas grand chose aux vannetais, et ne redistribue donc que très peu la circulation. Nous n'y sommes pas favorable.

Variante C:

Beaucoup de points de difficultés actuels réglés

Mais:

-un gros croisement de flux persiste au rond point de Toull Douar entre les flux de Vannes vers Nantes, et les personnes venant de Nantes voulant rentrer dans Vannes.

-Le départ vers Nantes, très utilisé par les artisans, devient d'autant plus compliqué qu'il y aura plus de flux venant de Nantes le matin, même si il aura peut être moins de flux venant de Rennes (pas sur...)

Cette version C est la seule ne bloquant pas une circulation existante actuellement. C'est donc la seule satisfaisante.

Nous restons à votre disposition si vous souhaitez des retours complémentaires.

Bien cordialement

[REDACTED]

Bonjour,

Veillez trouver ci-après mon avis sur la concertation :

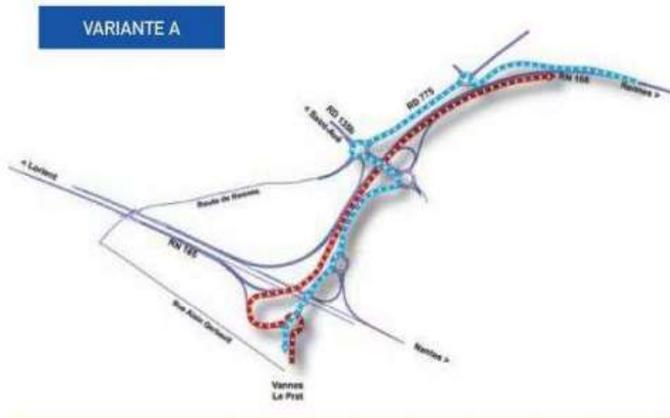
RN165 - Echangeur du Liziec



publié le 19 novembre 2020 (modifié le 20 novembre 2020)

La variante A indique que l'ensemble du trafic arrivant de RENNES doit se mêler au trafic arrivant des communes de ST NOLFF & ST AVE

C'est déjà à l'heure actuelle l'accumulation de ce trafic à la jonction du rond-Point de Tréalvé / RN 166 qui pose problème



La variante B présente de très bon atouts mais dès qu'il s'agit des flux concernant le trafic SAINT AVE/SAINT NOLFF vers VANNES, des itinéraires via les routes de RENNES et GERBAULT sont mentionnés sans indiquer les mesures complémentaires annoncées sur ces voiries qui doivent être améliorées car non en capacité actuellement d'absorber le complément de trafic et de participer à l'amélioration de sa fluidification.

Sur la variante C, la remarque « Une file d'attente sur la bretelle de sortie RN166 vers Vannes Centre est observée » peut peut-être se traiter par une bretelle plus longue démarrante au pont entre les giratoires TREALVE / CHAPEAU ROUGE



La variante C semble la piste la meilleure concernant la fluidification générale du trafic mais des améliorations sont à faire pour les flux liés aux transits vers les villes connexes.

En conclusion :

- La variante A ne semble pas adéquate à la fluidification maximum, la B est à compléter, la C à optimiser
- La priorité est celle de l'amélioration du trafic pour fluidifier au maximum le trafic (dans cet esprit, les ronds-points sont à utiliser avec parcimonie - préférer bretelles et voies d'insertion)
- Si l'étude prend bien en compte les flux des liaisons RENNES/VANNES & NANTES/LORIENT, le trafic SAINT-AVE / ST NOLFF n'est pas suffisamment fluidifié or il s'agit pourtant de flux conséquents échangeant avec LORIENT/VANNES/NANTES
- Même si le coût est important, ce projet doit être guidé par la fluidification générale pour permettre de durer pendant un maximum d'année sans devoir mener de nouveaux travaux. Un chantier global mais si plus coûteux, le sera toujours moins que plusieurs menés indépendamment (tant financièrement, qu'écologiquement, ou en terme de nuisances)

Souhaitant rester à l'écoute des suites qui seront données au dossier, je vous serais gréé de bien vouloir m'en tenir informé dans la mesure de vos possibilités.

Cordialement



Sujet : Avis Consultation publique

De : [REDACTED]

Date : 07/12/2020 à 12:17

Pour : rn165-Liziec.mmo.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr

Bonjour,

Concernant la consultation publique sur les modifications de l'échangeur du Liziec je vous informe de ma préférence pour la variante C.

La variante A ne semblant résoudre qu'une partie des problèmes et la variante B impactant trop fortement la rue Alain Gerbault et déplaçant seulement le problème pour les itinéraires discriminants. De plus dans le tableau de résumé des variantes il n'est pas fait mention pour l'impact sur le milieu humain et bruit des impacts de la variante B sur la route de Rennes, la partie Nord de l'avenue de Verdun et rue alain Gerbault ce qui concerne quelques riverains et des bureaux/entreprises qui subiront l'augmentation du trafic routier en terme de bruit, de temps de circulation et d'accidentologie.

Bien Cordialement

Sujet : Mon avis sur le projet RN165 - Echangeur du Liziec

De : [REDACTED]

Date : 07/12/2020 à 19:24

Pour : rn165-Liziec.mmo.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr

Bonjour,

J'habite à Vannes depuis 2001, et il est vrai que j'ai pu constater l'augmentation croissante des embouteillages aux alentours de cette sortie au fil des années. J'approuve totalement ce projet de réaménagement urbain, et je vote pour le **Projet C**, après avoir examiné les différentes possibilités. Je regrette simplement l'impact écologique de ce projet, mais je trouve qu'il s'agit du projet le plus pratique, dans la mesure où il permet à un accès direct à la route de Rennes pour se rendre à Vannes lorsque l'on vient de Lorient, mais aussi un accès direct à la route de Nantes lorsque l'on vient de Rennes.

Je m'interrogeais sur l'utilité de créer deux bretelles d'accès à la route de Rennes dans le Projet A, et je trouve que le cheminement proposé par le Projet B pour se rendre à Vannes lorsque l'on vient de Lorient est trop compliqué - si j'ai bien compris, soit l'automobiliste passe par une autre sortie plus en amont ou en aval, soit il doit se rendre jusqu'au giratoire du chapeau-rouge pour retrouver la voie de Vannes.

J'ai conscience que mon avis est extrêmement ancré dans le « pratico-pratique », mais je passe régulièrement par cet endroit et ce sont les observations qui me viennent lorsque j'étudie les projets proposés !

Je vous remercie pour l'intérêt que vous porterez à ce courriel,

Cordialement.

[REDACTED]

De :

Date : 07/12/2020 à 14:25

Pour : "rn165-Liziec.mmo.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr" <rn165-Liziec.mmo.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr>

bonjour

Pour l'aménagement de l'échangeur du Liziec , il faudrait élargir les voies du pont de Chapeau-Rouge en direction de RENNES (RN 165) , sortir sur deux voies

Ce serai bien aussi de créer un demi-échangeur sur la route de Tréfléan pour accéder pus facilement à la zone du Prat par ce biais là du coup

merci d'avance

Sujet : Choix variante C

De :

Date : 07/12/2020 à 11:56

Pour : rn165-Liziec.mmo.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr

Bonjour,

La variante C me semble la meilleure malgré son prix plus élevé.

Quel est l'impact environnemental de cette version? Il est indiqué sur votre plaquette plus important que les 2 autres versions.

Si l'impact sur l'environnement est trop fort la variante B pourrait être la bonne option. La variante A me semble à exclure car elle ne règle pas la liaison directe Nantes vers Rennes

Merci pour votre réponse

Cordialement

[Redacted signature]

Sujet : concertation publique

De : [REDACTED]

Date : 08/12/2020 à 19:17

Pour : rn165-Liziec.mmo.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr

Bonjour Mesdames Messieurs,

J'ai lu attentivement l'ensemble de la plaquette et l'article paru dans Ouest France le 07 12 2020.

Ce projet est capital pour les années à venir concernant les accès routiers à Vannes depuis les deux principaux axes routiers de Bretagne Sud.

Le **projet A est à supprimer** purement et simplement, il est inconcevable qu'une étude soit faite sur un échangeur de cette importance sans proposer une liaison directe Rennes - Nantes. Ce projet ne résoud rien.

Economiquement le projet B semble pouvoir donner satisfaction en ayant un impact moins important sur l'environnement qui est déjà bien "attaqué" dans le secteur.

L'écart de prix entre les projets B & C est très important, la complexité apparente du giratoire Liziec Nord dans le projet C ferait couter 11 millions d'Euros

de plus que le projet B sans apporter de solutions supplémentaires.

Les riverains possédant terrains et bâtiments touchés par ce projet seront indemnisés, ces financements sont ils inclus dans les couts de travaux annoncés ?

En essayant de rester logique et pragmatique, j'espère que ces commentaires seront à l'image du plus grand nombre.



Sujet : Bâtiment AS Informatique

De : > [REDACTED]

Date : 09/12/2020 à 16:02



Bonjour

Je suis [REDACTED] gérant de la société AS Informatique.

J'ai pour projet très concret l'achat d'un bâtiment qui est directement concerné par l'implantation de l'échangeur du Liziec.ref cadastre:

Parcelle 572 - Feuille 000 BC 01

La signature définitive de l'acte de propriété devrait avoir lieu mi janvier 2021.

Je souhaiterais connaître tous les impacts à envisager pour ce bâtiment.

1 maintien de son existence

2 impact éventuel sur la zone parking

3 accès et maintien de l'activité commerciale tout au long de la période des travaux.

Merci de revenir vers moi

Cordialement

Sujet : Projet RN165 ANNULE ET REMPLACE

De : [REDACTED]

Date : 10/12/2020 à 22:04

Pour : rn165-Liziec.mmo.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr

Bonsoir,

Puisqu'un avis est permis sur le projet de l'échangeur de la RN165, voici le mien.

La variante B proposé par l'article "RN165 échangeur du Liziec" sur le site : Bretagne.developpement-durable.gouv.fr, me semble la plus simple d'utilisation et la plus efficace pour désengorger les fameux bouchons auxquels personnellement je fais face chaque jours depuis plusieurs années.

Cordialement,

[REDACTED]

Sujet : Echangeur du Liziec

De : [REDACTED]

Date : 11/12/2020 à 16:01

Pour : rn165-Liziec.mmo.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr

Bonjour,

Je souhaiterais savoir si ce projet d'aménagement va impacter la circulation déjà intense et surtout le bruit avenue du général Delestraint car depuis les constructions qui sortent comme des champignons (bientôt il n'y aura plus un coin de verdure pour se ressourcer quant au bruit et à la pollution je n'en parle même pas) on parle aujourd'hui beaucoup d'écologie mais avec toutes ces nouvelles constructions il y aura encore plus de voitures et la circulation va devenir impossible et irrespirable sur Vannes et le paysage bien moins attrayant . Pourquoi certain aménagement de piste cyclable soit disant expérimental et qui engendre des bouchons énormes et de surcroit de la pollution. Maintenant j'attends de savoir quelle serait l'option la meilleur et qui n'imputerait pas trop mon secteur par rapport à la circulation et au bruit.
Merci de me tenir informer.

Cordialement

[REDACTED]

Sujet : Echangeur du Liziec

De : [REDACTED]

Date : 10/12/2020 à 15:23

Pour : rn165-Liziec.mmo.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr

Messieurs,

Après examen du dossier, je choisis la variante "B" comme étant la plus judicieuse.

Salutations

[REDACTED]

Sujet : Choix Liziec RN165

De : [REDACTED]

Date : 10/12/2020 à 11:50

Pour : "rn165-Liziec.mmo.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr" <rn165-Liziec.mmo.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr>

Bonjour

Je penche pour la version C.

merci pour toutes ces informations

Cordialement

Sujet : Concertation publique

De : [REDACTED]

Date : 10/12/2020 à 10:54

Pour : <rn165-Liziec.mmo.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr>

Copie à : [REDACTED]

Bonjour,

Sauriez vous me donner des précisions sur les 2 points négatifs de la variante C.

Merci d'avance

[REDACTED]

Sujet : consultation échangeur du Liziec

De : [REDACTED]

Date : 12/12/2020 à 09:48

Pour : "rn165-Liziec.mmo.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr" <rn165-Liziec.mmo.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr>

Bonjour,

il est très difficile pour un profane d'analyser les projets présentés malgré une belle présentation

Habitant du [REDACTED] je me sens directement concerné.

Les abords de la petite rivière du Liziec ont été largement sinon par endroits complètement dénaturés.

L'urbanisation ne cesse de progresser de façon souvent mal maîtrisée et en complète disharmonie.

La qualité de vie est ainsi largement dégradée.

A l'heure actuelle il devrait pourtant être possible de concilier progrès et qualité de vie.

Voeu pieux?

Toutes les personnes âgées ne vont pas, notamment à l'époque des grands rushs touristiques d'été, se promener au bord de mer.

La petite rivière du Liziec conserve au Poulfanc un attrait indéniable, bien qu'enchassée entre les zones industrielles.

Endroit charmant, mais combien fragile, et qui s'est réduit comme peau de chagrin sous la pression de puissants intérêts matérialistes.

Avant de revenir au pays, j'ai habité dans le sud de Paris dans la vallée de la Bièvre pauvre petite rivière qui fut transformée en égout.

il ne faut désespérer de rien, une prise de conscience s'est opérée ces dernières années et un programme de découverte de la Bièvre a été mis en oeuvre, avec un projet de coulée verte le long de la voie TGV venant de la gare Montparnasse.

Quelle bonheur et quelle respiration pour les citoyens!

Mon voeu: un tel projet de coulée verte tout le long de la petite rivière Le Liziec.

Le réaménagement de l'échangeur met en jeu des sommes que je trouve considérables.

Le jeu en vaut-il la chandelle?

Peut-on faire plus simple?

Ce projet de coulée verte que j'évoque; est-ce irréaliste de penser qu'il puisse s'insérer dans ces projets de réaménagements. Il suffirait de concilier l'esprit puissamment rationaliste qui préside à ces projets avec l'esprit de finesse orienté vers le bien-être. Le progrès bien sûr, mais en gardant à notre région son âme de toujours.

Je vous remercie de l'attention que vous voudrez bien porter à ce bien modeste avis.

Cordialement

[REDACTED]

Sujet : Amélioration Variante B et Questions diverses

De : >

Date : 12/12/2020 à 18:19

Pour : "rn165-liziec.mmo.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr" <rn165-liziec.mmo.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr>

Bonjour Madame, Monsieur,

J'ai travaillé sur la base de vos travaux au sujet des différentes variantes que vous proposez pour le projet de Liziec à Vannes. J'ai réalisé moi-même une amélioration de la variante B que vous avez proposé. Selon moi et mes proches (famille, amis, etc...), il semblerait qu'elle soit la meilleure option à choisir pour ce projet. En effet, dans cette amélioration toutes les options de direction les plus directes qu'il soit d'un sens à un autre ont été pensées.

Je souhaiterais alors connaître les différents points ci-dessous:

- Quand la fin de la concertation aura lieu?
- Quand et comment vous choisirez de façon définitive le projet final?

Dans l'attente de votre retour sur ces différents points, je souhaite savoir s'il est également possible d'avoir un échange téléphonique avec vous.

En vous remerciant par avance.

Cordialement,



Téléchargez [Outlook pour Android](#)

Sujet : Préférence entre les différents projets.

De :

Date : 13/12/2020 à 18:31

Pour : rn165-Liziec.mmo.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr

Bonjour,

Mon choix est clairement pour le projet B qui limite le nombre de ronds point.

Cdlt



Sujet : prise en compte des vélos

De : >

Date : 13/12/2020 à 22:22

Pour : "rn165-Liziec.mmo.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr" <rn165-Liziec.mmo.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr>

Bonjour,

Je suis passé une fois en vélo avec mon fils sur le rond point de Tréalvé qui touche l'échangeur de Liziec.

Nous voulions aller à vannes en venant de st nolff. Nous avons eu très très peur et depuis nous ne prenons pas notre vélo pour aller à vannes

Vous allez refaire l'échangeur du Liziec et modifier le rond point de Tréalvé.

Merci de penser au vélo pour aller de Tréalvé et Vannes.

Nota: vous avez refait le rond point de Tréalvé et récemment la route D775 qui arrive sur le rond point de Tréalvé sans mettre de piste cyclable.

Je pense que c'est d'abord une question de choix,

Vous faites le choix de dépenser un budget pour refaire l'échangeur parce que les gens attendent dans leur voiture.

Merci de penser aussi au vélo ce qui diminuera le nombre de voitures dans les bouchons.

Tout le monde trouvera son compte

Bien cordialement

Sujet : Echangeur de Liziec à Vannes

De :

Date : 13/12/2020 à 10:06

Pour : rn165-Liziec.mmo.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr

Bonjour,

Vous trouverez ci-joint mon analyse des solutions proposées et mon avis.

La variante C est celle qui me parait la seule satisfaisante.

Cordialement

— Pièces jointes : —

avis liziec.pdf

79,3 Ko

RN165 - Echangeur du Liziec
Concertation publique du Lundi 16 novembre au vendredi 18 décembre 2020
organisée par la DREAL Bretagne dans le cadre de l'article L103-2 du code de l'urbanisme

DREAL Bretagne - Service IST/DMMO
10 rue Maurice Fabre - CS 96515 - 35065 Rennes cedex
courrier électronique : rn165-Liziec.mmo.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr
Documents consultables sur le site Internet de la DREAL Bretagne :
www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/rn165-echangeur-du-liziec-a3361.html

Monsieur le directeur,

Vous trouverez ci-dessous mes observations concernant les variantes présentées à la concertation publique pour le réaménagement de l'échangeur entre les RN165 et RN166 au lieu-dit Liziec à Vannes.

Je vous prie d'agréer, monsieur le directeur, mes respectueuses salutations.

Préambule

Cette concertation sur le remaniement de cet échangeur, annoncée par des articles de presse, tombe au moment d'une période de confinement. Ce n'est pas vraiment un problème pour examiner les documents mis à disposition par voie numérique (dossier et plaquette) et que l'on peut ainsi consulter et étudier à loisir. Ce qui est regrettable c'est qu'il n'y ait pas de réunion publique de présentation et d'échanges, mais les dates pouvaient ne pas correspondre pour s'y rendre. Les adresses mises à disposition permettent d'écrire et déposer son avis.

Cela fait des années que cet échangeur présente des dysfonctionnements qui ne font qu'empirer et il était plutôt surprenant que rien ne soit fait pour y remédier. D'autant que si tous les tronçons de la RN166 entre Vannes et Ploërmel ont été aménagés à 2x2 voies, les deux extrémités donnaient l'impression d'avoir été abandonnées depuis le Décret du 31 janvier 1992 prorogé par le Décret du 27 janvier 1997.

En effet, le Décret du 31 janvier 1992 a déclaré d'utilité publique les travaux de construction et d'aménagement à 2x2 voies de la R.N. 166 Vannes-Ploërmel pour les sections de la déviation de Quiniac (du P.R. 8,170 au P.R. 11,270), de la déviation d'Elven (du P.R. 11,270 au P.R. 17,085) et de Saint-Guyomard à La Chapelle-Caro (du P.R. 21,800 au P.R. 38,400), ainsi que les travaux assurant la continuité de l'itinéraire de substitution conférant à l'ensemble de la R.N. 166 le caractère de route express entre Vannes et Ploërmel, et portant mise en compatibilité des plans d'occupation des sols des communes d'Elven, Treffléan et Saint-Nolff, dans le département du Morbihan.

Enfin, après bientôt 30 ans d'attente, des solutions pour donner son caractère de route express à la RN166 sont présentées (le tronçon de RN166 entre Chapeau Rouge et Liziec n'est pas route express vu la confusion du trafic national avec les trafics locaux sur une courte distance du rond point de Liziec à l'échangeur de Chapeau Rouge) et devraient permettre de régler également la confusion et la congestion qui règnent sur ce secteur.

Configuration de « l'échangeur »

En examinant les trois variantes proposées pour traiter les congestions et la sécurité au niveau de l'échangeur entre les RN165 et RN166, échangeur où se raccordent également des voiries locales tant au sud comme au nord, on voit que la solution est nécessairement complexe vu le nombre de branches à traiter :

- 2 branches pour la RN165,
 - 1 branche pour la RN166,
 - 1 branche pour aller vers Vannes par le giratoire de Liziec,
 - 1 branche pour aller vers Saint-Avé par le giratoire de Tréalvé,
 - 1 branche pour aller vers le giratoire de Chapeau Rouge,
- soit un total de 6 branches.

Ne connaissant pas de solution d'échangeur dénivelé à 6 branches hormis avec un gigantesque giratoire, qui ne sera pas la solution qui s'impose ici vu les niveaux de trafic sur la RN 166, la solution est donc complexe.

Compte tenu des faibles distances entre points de raccordement avec le réseau local et de l'urbanisation préexistante, il paraît impossible, et certainement trop coûteux, de concevoir plusieurs systèmes d'échanges à 3 ou 4 branches bien séparés ou à bonne distance (un échangeur spécifique aux RN165 et 166 de type nœud autoroutier, et plus loin un échangeur pour le réseau local avec des voies pour relier le réseau local à cet échangeur de type diffuseur).

On voit qu'il a été recherché des solutions où se mélangent et/ou se superposent deux systèmes d'échanges :

- un échangeur entre la RN165 et la RN166 : échangeur à 3 branches, plutôt du type nœud autoroutier,
- un système d'échangeurs avec la voirie locale qui s'y superpose ou s'y intègre, de type diffuseur.

Dans la solution A, seul les mouvements Rennes < > Lorient entre RN sont directs et sans carrefour.

Les mouvements Rennes < > Nantes entre RN transitent par 2 ou 4 carrefours giratoires et s'y mélangent avec le trafic local. La hiérarchisation entre ces mouvements entre RN et le réseau local est donc absente.

Les autres mouvements entre réseaux locaux et réseau local avec les RN se passent par des carrefours giratoires ou des bretelles directes.

Toutes les fonctions actuelles sont assurées au niveau de l'échangeur.

Il est regrettable que les mouvements Rennes < > Nantes soient obligés de se mélanger avec le trafic local, ce qui n'est pas optimum comme fonctionnement et pour la compréhension pour un usager qui ne fait que passer d'une RN à une autre. C'est un défaut très regrettable pour cette solution.

Dans la solution B, les mouvements Rennes < > Lorient et Rennes < > Nantes sont directs et sans carrefours. Néanmoins le mouvement Rennes > Nantes se fait en biseau de sortie sur la bretelle Rennes > Liziec qui sert au trafic local et pour faire le mouvement Liziec > Lorient il semble nécessaire de passer par le giratoire de Chapeau Rouge (à moins qu'il réutilise la boucle existante en biseau? Mais le phomontage ne le montre pas) avec dans ce cas là un biseau de sortie très court.

Les autres mouvements entre réseaux locaux et réseau local avec les RN se passent par des carrefours giratoires ou des bretelles directes. En particulier le mouvement Saint-Avé ou Chapeau Rouge > Liziec ne passe pas par l'échangeur et doit passer par la route de Rennes. Tel est le cas aussi du mouvement Nantes > Liziec qui subit les mêmes vicissitudes qu'aujourd'hui en pire en devant passer par Chapeau Rouge puis la route de Rennes. Il y manque donc des fonctions locales et nationales assurées actuellement.

Cela me paraît un défaut majeur de cette solution par rapport aux fonctions assurées actuellement.

Dans la solution C, les mouvements Rennes <> Lorient et Rennes <> Nantes sont directs et sans carrefours. On a donc un échangeur entre RN165 et RN166 satisfaisant de type noeud autoroutier. Il présente ainsi une bonne hiérarchisation des flux.

Les mouvements locaux passent tous par des giratoires, soit pour circuler en local, soit pour aller ou venir des RN. On a même deux possibilités pour le mouvement Rennes > Liziec : une sortie directe sur le giratoire de Liziec nord et une sortie via le giratoire de Saint-Avé puis Tréalvé. On peut même se demander si la sortie Rennes > Liziec n'est pas surabondante mais elle permet d'éviter de cheminer par deux autres giratoires.

Cette solution est très rationnelle. Elle hiérarchise bien le type de voie : les RN sont sans interruption, les échanges avec la voirie locale transitent par des giratoires. Toutes les fonctions actuelles sont assurées au niveau de l'échangeur.

Cette solution C paraît la plus satisfaisante.

L'accès actuel à la zone d'habitat de Chapeau Rouge par la rue du Rohic depuis la bretelle en direction de Rennes est totalement anachronique (accès depuis une bretelle présentant une sortie mais aussi un cédez-le-passage) avec prise à contre-sens possible et se mélange avec la boucle de sortie en provenance de la RN166 au niveau du giratoire de Chapeau Rouge. Les plans présentés ne l'indiquent pas, mais il faut supposer que dans toutes les variantes cet accès est supprimé et ne peut plus se faire que via la rue du Chapeau Rouge, ce qui sera préférable pour la lisibilité et la sécurité.

Sortie Rennes vers Giratoire de Tréalvé (et Saint-Avé)

Fallait-il envisager de remanier cette bretelle ? Très probablement car le système actuel, de boucle retour sur la bretelle de sortie avec cédez-le-passage mais sans insertion, fait que les cycles ou les voitures se retrouvent dans la bretelle dans une zone à vitesse élevée bien avant d'arriver sur un carrefour. Cette configuration, même si une limite à 70km/h est affichée, n'incite pas les usagers sortant de la RN 166 à ralentir, d'autant qu'il s'agit aujourd'hui d'une sortie en affectation de voie. De plus, la position du carrefour avec la rue de Tréalvé, avec un semblant de voie de sortie croisant une insertion avec un cisaillement particulièrement court, n'est pas gage de sécurité, même si un cédez-le-passage est installé pour ceux venant de Saint-Avé qui doivent s'insérer. Et la distance de visibilité au cédez-le-passage de la rue de Tréalvé est plutôt limitée. L'ensemble de ce système est insatisfaisant et sa modification s'impose.

J'observe que pour les 3 variantes, la sortie Rennes vers le réseau local se fait au niveau de la bretelle actuelle de Saint-Avé (remaniée) sur le giratoire de Saint-Avé avec une arrivée très décentrée. Pour la lisibilité du système, il aurait probablement été plus intéressant que cette bretelle se connecte sur le giratoire de Tréalvé. Mais il aurait fallu aussi modifier le tracé de la RD775 pour l'écarter de la bretelle. Le raccordement de la branche RD775 venant de Saint-Avé aurait dû être déporté avec une arrivée « par la droite » plutôt déconseillée. Il aurait aussi fallu agrandir le rayon du giratoire lui-même pour insérer une branche supplémentaire et le repositionner un peu au nord, avec un tracé de voie empiétant largement sur le terrain de l'entreprise LE PELVE (terrassements, démolitions, transports) voire sur son bâtiment. Malgré ces différents inconvénients, cette modification aurait été préférable pour une meilleure lisibilité du système d'échange et réduirait le trafic sur le tronçon de RD775.

Quelques questions sur la géométrie

Dans la variante A, est-il vraiment nécessaire de prévoir une insertion du giratoire de Toull-Douar vers Rennes dans une courbe serrée ? Alors qu'on peut aller vers Rennes via le giratoire de Chapeau Rouge. La courbe de sortie vers le giratoire de Chapeau Rouge en provenance de Lorient n'est-elle pas un peu trop sévère comme c'est déjà le cas aujourd'hui ?

Dans la variante B, les biseaux de sortie Rennes vers Nantes et Liziec vers Lorient sont très courts et la longueur pour ralentir pour adapter sa vitesse à la courbe de la boucle est-elle suffisante ? La courbe de sortie vers le giratoire de Chapeau Rouge en provenance de Lorient n'est-elle pas un

peu trop sévère comme c'est déjà le cas aujourd'hui ?

Dans la variante C, n'était-il pas possible de prévoir une insertion dans le sens Giratoire de Tréalvé vers Lorient comme dans les variantes A et B ? Ne peut-on rallonger la bretelle Rennes vers Liziec-nord ou la supprimer puisqu'il existe la sortie sur Saint-Avé ? Dans cette variante n'était-il pas plus intéressant - mais plus cher évidemment puisqu'avec un pont en plus - de traiter la liaison Rennes vers Nantes en anse et non en boucle pour avoir l'échangeur entre les deux RN de forme « poire » (GUIDE VSA 11.2.2 - Typologie des bifurcations) et lever ainsi la difficulté de la boucle de la trompette où il y a deux rayons successifs de même sens dont le dernier est de valeur plus faible que son prédécesseur. Cela aurait aussi été plus esthétique vu du ciel mais par contre l'anse se serait rapproché du château de Liziec ce qu'il faudrait éviter (?).

Coût des variantes

Le coût de la solution C est plus élevé que celui des solutions A et B et il est difficile de comprendre cette différence si importante de coût vu le peu de différence entre la B et la C en quantité de voirie. Il est d'ailleurs étonnant que pour 2 giratoires de plus et peu d'autres différences on termine avec plus de 10 millions d'euros de plus ; cela fait cher le giratoire.

Quelles sont les différences :

- il y a autant de giratoires dans la variante A que dans la variante C, et deux de plus dans la variante C que dans la variante B,
- il y a 5 ponts dans la variante C et dans la variante B, et 3 dans la variante A,
- il y a 4 bretelles pour reprendre le réseau RN depuis le réseau local en variantes A et B, et 3 en variante C,
- il y a 4 bretelles pour sortir du réseau RN pour rejoindre le réseau local en variante A et B et C,
- pour les liaisons Rennes <> Lorient, il y a 1 voie par sens dans l'échangeur dans la variante C, et 2 voies par sens dans les variantes A et B.

Cela donne le tableau comparatif suivant :

	Variante A	Variante B	Variante C	Delta C-A	Delta C-B
coût	43,6M€	47,4M€	58,1M€	14,5M€	10,7M€
ponts	3	5	5	2	0
giratoires	5	3	5	0	2
Bretelles de sortie	4	4	4	0	0
Bretelles d'entrée	4	4	3	-1	-1
Nombre de voies sur les liaisons Rennes <> Lorient	2	2	1	-1	-1

Cette différence de coût si importante entre la variante C et les autres variantes est très étonnante.

Par rapport à la A, la C présente 2 ponts en plus (environ 2-3 M€ le pont) et moins de bretelles et des liaisons Rennes <> Lorient moins larges qui ne devrait pas conduire à une telle différence.

Apparemment il y a pas l'équivalent de 2 km d'équivalent de 2x2 voies en surface en plus dans la variante C par rapport à la A (ratio pris à 7M€ / km avec environ 1 pont par km soit un ratio ramené à 5,5 M€ / km sans pont mais avec assainissement et équipements vu les références bretonnes : Mur-de-Bretagne 95 M€ / 11,5 km = 8,3 M€ ; Rostrenen 102 M€ / 15,5 km = 6,5M€ ; Merdrignac-ouest 24 M€ / 4,5 km = 5,3 M€ ; Merdrignac-est 29 M€ / 5 km = 5,8 M€).

De même par rapport à la B, la variante C a deux giratoires en plus (environ 1M€ le giratoire, et c'est plutôt cher) et des liaisons Rennes <> Lorient moins larges qui ne devrait pas conduire à une telle différence.

Apparemment il n'y a pas l'équivalent de 1,5 km d'équivalent de 2x2 voies en surface en plus dans la variante C par rapport à la B.

Circulations douces - transports en commun – aire de covoiturage

Il est nécessaire de satisfaire ce besoin qui permettrait d'améliorer les liaisons pour ce type d'usager (piétons et cyclistes) entre la zone de Liziec et la zone de Chapeau Rouge et vers Saint-Avé même si le nombre d'usagers actuellement observés est très faible vu l'environnement très routier et la dangerosité.

En effet, actuellement quelques piétons et cyclistes passent sur le franchissement de la RN165 au milieu du trafic automobile (il n'y a aucune signalisation qui l'interdit entre Liziec et Chapeau Rouge : absence de panneau C107, panneau présent uniquement pour les accès à la RN165 et pour la RN166 à partir du nord l'échangeur de Chapeau Rouge) et si des emplacements avaient été prévus pour les piétons et les cycles il est fort probable que ce trafic serait plus important.

Annoncé mais non développé dans la présentation, il y a semble-t-il des possibilités pour les satisfaire.

Si on s'intéresse aux circulations douces (piétons et cycles), on se rend compte que dans la solution A et la solution C c'est assez ouvert car les deux accotements de la voie de liaison entre le giratoire de Liziec et le giratoire de Chapeau Rouge peuvent être utilisés soit par des voies cyclables à sens uniques (une pour chaque accotement dans le même sens que les voies routières) soit pour une voie cyclable à double sens en utilisant un seul des accotements. La traversée des voies se fait en sécurité au niveau des îlots de séparation des branches d'entrée des giratoires.

Par contre, dans la solution B, il y a moins de possibilités vu la configuration, et seul l'accotement est de la voie entre le giratoire de Liziec et le giratoire de Chapeau Rouge peut être utilisé à double sens. La traversée des voies ne fait pas objet de protection particulière au niveau des amorces de bretelles et paraît moins sûre.

Sur ce point la variante B est à éviter.

L'aire de covoiturage branchée sur le giratoire de Chapeau Rouge semble préservée dans les trois variantes.

La petite aire de covoiturage coincée entre le giratoire de Toull Douar et celui de Liziec est atteinte par les variantes B et C, il faudrait trouver une solution de substitution. Ne pourrait-on envisager cette aire dans la boucle de la bretelle Vannes > Nantes branchée sur le giratoire de Prat (Toull Douar) dans le cas de la variante C ? Ce qui serait également intéressant, c'est qu'il y ait à proximité un arrêt de bus mais il n'est peut-être pas bon de confondre parking de dissuasion et aire de covoiturage.

Pour les transports en commun, la liaison à double sens locale proposée dans les variantes A et C permet d'imaginer le passage d'une ligne de bus urbaine dans les deux sens.

Écoulement du trafic

En matière d'écoulement du trafic, on voit qu'il y a amélioration dans chaque solution présentée avec des gains de temps.

Il est présenté que la solution C fait aussi bien que les 2 autres alors que les documents n'ont l'air de la présenter qu'avec des bretelles Rennes <> Lorient à 1 voie par sens alors que les solutions A et B sont présentées avec des bretelles à 2 voies par sens. J'en déduis que si l'étude de circulation avait été faite pour la solution C avec des bretelles Rennes <> Lorient à 2 voies par sens elle serait encore plus performante (que la B). Et je doute que le surcoût du passage à 2 files par sens soit si important : 3,50 m de large de plus sur environ 0,7 + 1,4 km cela représente au plus 4 M€ de chaussées puisque équipements et assainissement sont déjà présents. Et d'ailleurs,

je rappelle mon doute sur l'estimation si différente de cette solution par rapport aux deux autres. Je note que le document mis à disposition présente une erreur en page 54 sur les cartes de niveau de saturation car on ne voit que la variante A (4 fois) et la variante C (2 fois).

Remarque : sur les cartes page 54 de dossier de concertation on observe pour les variantes A et C (B absente) un début de saturation sur la RN165 le matin. En effet, si les trafics moyens journaliers annoncés sur la RN165 sont de l'ordre de 52 000 veh/j à l'est de l'échangeur en 2017 (6 720 uvp/h en hpm et 6 290 uvp/h en hps en 2037) et 68 000 veh/j à l'ouest de l'échangeur en 2017 (7 990 uvp/h en hpm et 8 040 uvp/h en hps en 2037), ces trafics sont déjà très élevés pour une capacité normale d'une 2x2 voies urbaine et il serait peut-être temps d'envisager son passage à 2x3 ? Ou au moins le traitement des deux échangeurs situés plus à l'ouest probablement cause pour partie des difficultés d'écoulement du trafic ? En effet l'ICTAVRU de 2009 (périmé) affiche en page 41 un tableau où ces niveaux de trafics correspondent plutôt à une 2x3 voies. Pour les 33 000 veh/j en approche de l'échangeur sur la RN166 en 2017 (4 410 uvp/h en hmp et 4 000 uvp/h en hps en 2037), selon le même tableau il reste encore de la réserve pour une 2x2 voies.

Tableaux comparatifs ou commentaires comparatifs

Dans le document de présentation des comparaisons je ne suis pas d'accord avec certaines appréciations :

- je trouve exagéré de mettre en exergue pour la variante C un « impact paysager contrasté avec création d'une co-visibilité importante avec le château de Liziec » car la bretelle concernée est à peu près au même endroit pour les variantes A et B,

- je trouve exagéré de mettre en exergue pour la variante C un « impact plus significatif sur les milieux naturels, la faune et la flore ainsi que le réseau hydrographique avec des zones humides à compenser et pour la faune, impact sur la pipistrelle commune, le lézard des murailles, le peuplement piscicole et la loutre d'Europe » vu son développement spatial quasi identique à la variante B (peut-être un peu plus important mais si peu),

- je ne comprends pas en quoi dans la variante C la gestion du trafic serait plus complexe pour l'exploitant de la route (à moins que son observation soit due au fait que les bretelles Lorient <> Rennes seraient à seulement 1 file pas sens?) vu que la hiérarchisation entre RN y est très correcte et non mélangée avec le trafic local contrairement à la variante A ou même à la variante B (comment fait-on en variante B pour écouler le trafic en cas de travaux sur la bretelle Rennes > Nantes ?).

- je ne comprends pas en quoi dans la variante C les circulations seraient moins compréhensibles pour l'usager (page 30 du dossier en contradiction avec ce qui est affiché page 42 du dossier), je trouve au contraire que c'est plus clair : pour l'usager qui reste sur le réseau RN c'est très simple. Pour l'usager qui va du réseau RN au réseau local et vice-versa il suffit de suivre la signalisation et en plus le mouvement retour se fait à peu près au même endroit que le mouvement aller ce qui est mentalement plus facile à intégrer contrairement à ce qui se passe dans la variante B (trajets totalement différents pour Nantes <> Chapeau Rouge ou Lorient <> Liziec ou encore Liziec <> Nantes) et d'ailleurs il y a contradiction entre le commentaire - impact négatif fort - fait page 42 du dossier sur la lisibilité pour la variante B, et pour lequel je suis d'accord, et la synthèse en page 28 pour laquelle je ne suis pas d'accord.

Pour qui ne lirait que la plaquette ou les synthèses, on voudrait qualifier de tous les maux cette variante C pour essayer de la disqualifier qu'on ne ferait pas mieux, alors que c'est plutôt la variante B qui est disqualifiée.

Je ne comprend pas comment (voir page 38 du dossier de concertation) la variante C, qui n'impose pas au trafic local de passer par la route de Rennes, peut avoir un impact sur le bruit lorsqu'on lit « très légère dégradation le long de la route de Rennes » alors que la variante B, elle, impose à une partie de la circulation locale de passer par la route de Rennes. A mon avis cette appréciation a été inversée entre ces variantes.

Conclusion

En conclusion, la variante B est à éliminer, la variante A est plutôt à éviter, seule la variante C est réellement intéressante car assurant tous les mouvements actuels et hiérarchisant les mouvements entre échanges entre RN et échanges locaux.

Pour la variante C, s'il est vraiment prévu de la réaliser telle que présentée avec les branches Lorient < > Rennes à 1 file, il est nécessaire de prévoir les trois ponts (celui sur la RN165, celui sous la voie entre les giratoires de Liziec et Prat ((Toull Douar), celui entre les giratoires de Liziec-nord et Chapeau Rouge) avec une largeur correspondant au passage à terme de ces branches à 2 files afin d'éviter de devoir les casser pour les reconstruire le moment venu. Surtout qu'il faudrait alors gérer la circulation le temps de ces reconstructions. Il serait plus judicieux de les construire tout de suite à 2 files pour bénéficier d'une meilleure capacité et fluidité pour le trafic, éviter de lourds travaux ultérieurs sous circulation, et faciliter la vie de l'exploitant qui peut alors neutraliser une file de circulation pour l'entretien et non pas toute la voie.

Remarque : il faudrait aussi s'intéresser au traitement de la jonction de la RN166 sur la RN24 au niveau de Ploërmel car ce ne sont pas les travaux de mise en sécurité récemment réalisés qui vont régler tous les problèmes observés. Et puisque le projet de nouvelle déviation de Vannes à 2x2 est abandonné, les deux échangeurs avec la RD767 (Menimur) et de RD779e (Vannes-Ouest) devraient aussi être traités.

Sujet : Concertation projet Liziec

De : [REDACTED]

Date : 14/12/2020 à 19:25

Pour : "rn165-Liziec.mmo.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr" <rn165-Liziec.mmo.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr>

Bonjour,

Voici mon avis, habitant de St-Avé.

D'abord, travail énorme et de qualité.

Je note toutefois, que le projet aurait pu être plus ambitieux encore, en intégrant dans l'objectif général le postulat de base de séparation des flux de transit, des flux de destinations (Prat, Poulfanc, centre-ville, hôpital, des flux locaux, etc. et de relier directement les échanges.

Cela aurait permis sans doute d'éviter l'étude d'autant de pré-variantes et surtout, d'éliminer d'emblée la variante A, qui de toute évidence ne sera pas retenue.

Pour ma part, indépendamment des coûts, la variante C se rapproche le plus des objectifs ci-dessus. Mais pour les atteindre totalement, il faudrait faire un mix avec la variante B, notamment pour ce qui concerne les sorties des 2 grands axes express et le transit local pour atteindre directement les zones d'activités et les zones urbaines.

A ce propos, aucune mention n'est portée sur l'entrée dans Vannes, ni l'accès aux 2 grands sites que sont l'hôpital et la gare. Pour quelles raisons cela n'a-t-il pas été étudié. Pourtant, la rue de Rennes et l'avenue de Verdun font partie intégrante des accès via les 2 voies express et le transit local. Je me mets à la place d'un automobiliste qui arrive de Rennes, ou de Nantes/Lorient, et qui se rend à au centre-ville ou à l'hôpital !.

Je remarque que ce secteur ne fait pas partie du périmètre d'études, pour quelles raisons ? D'ailleurs, j'ai dû mal lire, mais je n'ai trouvé aucune définition, ni de justification de ce périmètre d'études.

Un échangeur simple au niveau de Bilaire, est-ce une Utopie ?

Il faut reconnaître que la tâche n'est pas aisée dans ce genre de configuration ou cet échangeur se situe au milieu de zones d'activités, dessert des zones urbaines et des destinations stratégiques.

Le problème est répété à mon sens à l'échangeur de Vannes-Ouest Luscanen. Ne serait-il pas bon, par ailleurs, de requalifier tous les échangeurs de la voie expresse ?

Bon courage.

Bien cordialement.

Sujet : consultation échangeur du Liziec

De : [REDACTED]

Date : 14/12/2020 à 19:46

Pour : rn165-Liziec.mmo.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr

Bonsoir,

Quelques remarques concernant ce projet.

La variante A me paraît suffisante, mais si elle est accompagnée de passages pour déplacements doux notamment entre la zone du Prat et celle du chapeau rouge. Pour l'instant la RN 165 est une coupure brutale pour tous les autres modes de déplacement que la voiture, le bus ou le camion.

Evidemment, la problématique de vos trois projets est datée, puisqu'elle est dans la veine du tout-voiture, dont il faudra bien sortir. Le lointain de l'échéance devrait vous permettre de prendre en compte un changement de postulat, visant à limiter l'usage de la voiture justement. Mais je ne suis pas sûr que vous soyez prêts à entendre cela...

Cordialement,

[REDACTED]

Sujet : Avis sur les propositions d'aménagement

De : [REDACTED]

Date : 15/12/2020 à 10:26

Pour : rn165-Liziec.mmo.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr

Bonjour,

[REDACTED] dans la zone du Prat et concerné par cet aménagement.

Je suis usager de cet axe qui est, comme vous le savez, toujours très encombré aux heures de pointe. Je souhaite donc partager mon avis sur les 3 variantes proposées.

Après études de celles-ci, la variante A ne me paraît pas idéale. ce sera encore moins fluide pour les arrivants de saint avé et ceux de Rennes.

La variante B me paraît **vraiment bien** adaptée peu importe d'où l'on vient. Peu de giratoires donc peu de ralentissements, des accès rapides au grande voie, tout est fait pour fluidifier le trafic.

La variante C comme la variante A me paraît trop bloquante. Il y a beaucoup trop de giratoires qui créeront des ralentissements brutaux pour les usagers venant de Rennes souhaitant aller dans la zone du Prat. Les usagers de l'axe Saint avé-Zi du Prat devront passer plusieurs giratoires, ceux qui ralentit davantage le trafic. Je pense que ce sera simplement pire qu'actuellement.

J'espère que ce genre de contribution vous aiguilleront vers le meilleur choix, la meilleure solution pour fluidifier cet échangeur et renforcer la sécurité sur ces axes.

Merci de votre compréhension,
Vous souhaitant une bonne continuation.

Cordialement

[REDACTED]

Commentaires des 3 différents projets pour les futurs travaux de l'échangeur du Liziec et de Tréalvé

Projet C : la meilleure solution

Projet A : une solution pas terrible.

Projet B : la plus mauvaise solution

Ce projet B à notre avis ne règlera pas grand-chose pour les bouchons de la circulation aux heures et aux jours d'affluence (pour les horaires de travail le matin, le soir et les grands weekends).

il ne faut surtout pas retenir ce projet B, car c'est le même problème que maintenant, les véhicules qui viennent de Nantes reviennent tourner sur les 2 giratoires du chapeau rouge et de Tréalvé pour repartir sur le Prat ou Vannes.

C'est absolument ridicule car c'est le cas actuellement depuis que la petite route a été supprimée, celle qui permettait en arrivant de Nantes de sortir directement sur Le Prat ou Vannes.

C'est une des principales causes des bouchons de l'échangeur qui s'est largement amplifiée depuis cette suppression de sortie directe sur Le Prat ou Vannes.

En plus pour aller sur Nantes ça risquera certainement de saturer aussi la rue Alain Gerbault qui l'est déjà pas mal actuellement aux heures d'affluence.

Pour nous c'est une solution inutile car cela ne règlera pas grand-chose pour les bouchons des horaires de travail du matin et du soir et les grands weekends.

Et quelque soit le projet retenu à votre niveau :

- il faut prévoir un vrai mur anti-bruit au niveau des habitations de Tréalvé tout le long jusqu'au giratoire de Tréalvé inclus, la modification de l'échangeur, l'augmentation du trafic routier permanent et **la création de ce mur anti-bruit ne devrait même pas attendre cette grande modification de l'échangeur prévue dans quelques années.** il est bon de se soucier des bouchons lié au trafic qui s'amplifie mais il serait encore préférable de se soucier dès maintenant de la santé des habitants de proximité.

- il faut prévoir aussi des arbres et arbustes au niveau des habitations de Tréalvé tout le long jusqu'au giratoire de Tréalvé inclus pour cacher l'échangeur, limiter la pollution et permettre aux oiseaux, papillons, insectes etc. de s'y réfugier.

- il faut prévoir de vraies pistes cyclables en venant de Saint Noff et de Tréalvé pour aller directement sur Le Rohic, Theix, les commerces du Prat, du Pouffanc et Vannes. Le vélo actuellement est préconisé aux voitures, donc il faut éviter les accidents de circulation entre les vélos et les véhicules en sécurisant les cyclistes qui sont les plus vulnérables.

- il faut peut-être en même temps que les pistes cyclables penser à ceux qui se déplacent à pied pour aller ou revenir de Vannes ou du Prat.

- il ne faut surtout pas que les véhicules en provenance de Nantes qui veulent aller sur Vannes ou Le Prat viennent surcharger le trafic au niveau des 2 giratoires du chapeau rouge et de Tréalvé. (c'est le cas actuellement qui pose problème)

Nous habitons à [REDACTED] et le bruit de l'échangeur s'amplifie de plus en plus, c'est très bien de penser à la faune et aux cours d'eau comme le démontre vos études mais il ne faut surtout pas négliger la gêne sonore des habitants de Tréalvé qui s'accroît de plus en plus et qui à notre avis a quand même un peu plus d'importance ! Sans oublier aussi la pollution liée aux véhicules.

Nous savons que le coût des travaux a une très grande importance dans la décision finale mais il ne faut pas oublier l'aspect et le respect des personnes humaines qui habitent récemment ou depuis longtemps à proximité de cet échangeur.

Le secteur de Tréalvé qui a augmenté énormément en population suite aux nombreux lotissements créés ces dernières années mérite certainement une attention particulière au niveau sonore et pollution créé par le trafic routier pour la santé de tous ses habitants.

L'augmentation du flux de la circulation nécessite certainement une modification de l'échangeur, mais la santé des habitants à proximité nécessite aussi une très grande attention à votre niveau pour le choix du projet (la santé humaine est primordiale et n'a pas de prix !).

Cordialement

[REDACTED]

Le 16 décembre 2020

[REDACTED]

Sujet : Avis concernant la consultation publique

De : [REDACTED]

Date : 17/12/2020 à 22:08

Pour : "rn165-Liziec.mmo.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr" <rn165-Liziec.mmo.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr>

Bonjour,

Je suis très réticent à toute modification ouvrant à l'augmentation du trafic qui n'apportera que des nuisances supplémentaires (essentiellement sonores) déjà importantes dans mon quartier à proximité de [REDACTED]. Ce sont les réseaux de transport doux et en commun qu'il faut privilégier absolument

Si le projet est inévitable je préfère la version A qui touche le moins à l'environnement.

[REDACTED]

Sujet : concertation publique RN165

De : [REDACTED]

Date : 17/12/2020 à 16:29

Pour : rn165-Liziec.mmo.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr

Bonjour,

Je vous remercie de bien vouloir tenir compte des observations suivantes :

- l'analyse des différents types de trafic (transit, local ...) paraît insuffisamment poussée et prise en compte dans les orientations proposées

- dans les principes généraux, les enjeux en terme d'artificialisation des sols pourraient utilement être intégrés (objectif de zéro artificialisation net)

- les enjeux de mobilités alternatives à la voiture sont mentionnés dans les principes généraux mais ne sont absolument pas pris en compte dans les variantes proposées ! Quid des aménagements cyclables ? Quid des voies de bus en site propre ? ...

Dans ces conditions, aucune des variantes proposées ne m'apparaît satisfaisante en l'état. A ce stade du projet, la variante A me semble celle qui présente le moins mauvais bilan coût financier/impact environnementale.

Cordialement,

[REDACTED]

Remarques concernant le projet de réaménagement de l'échangeur de Liziec.

Toute opération visant à augmenter le flux de trafic mènera à terme à une nouvelle saturation.

L'aménagement de cet échangeur ne peut se concevoir que par une prise en compte systémique des flux de circulation toute autour de la ville de Vannes et les zones périurbaines. Il n'est pas possible de continuer à encourager l'utilisation de la voiture personnelle pour les trajets pendulaires. Or, aucune mention dans le projet n'est faite des autres moyens de transport, notamment pour le trafic local.

Ce projet doit intégrer les déplacements par les transports en commun et en mode actif.

Transports en commun

Il faut inclure des bus desservant les villes autour de Vannes (St Avé, Elven, StNolff, Theix...) en mode prioritaire, cadencé et adaptés aux horaires de habitants de ces villes. Des bus devront desservir les parking relais.

Déplacements actifs

Actuellement, St Avé, (moins de 5km de Vannes) n'est pas relié par une piste cyclable protégée en site propre. Le cycliste doit côtoyer le trafic, y compris les poids lourds, sur sa route. Le développement du vélo à assistance électrique rend éminemment possible de trajets quotidiens de 15 à 20 km, ce qui met à distance cyclable des villes comme St Nolf, Tréffléan, Elven. Mais il n'y a pas de piste cyclable. Des pistes cyclables sécurisées doivent être installées entre Vannes et les villes de la première et la deuxième couronne. Des parkings à vélo sécurisés doivent être installés près des lieux de travail et aussi au niveau des parking relais.

Le changement climatique, la pollution et la sédentarité posent des risques pour toute la population. Il est indispensable de changer de modèle et d'en tenir compte dans le projet d'aménagement de l'échangeur de Liziec.

le 17 décembre 2020

Sujet : Contribution à la concertation

De :

Date : 17/12/2020 23:47

Pour : rn165-Liziec.mmo.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr

Bonjour,

Le dossier concernant le projet présente un constat sur l'état d'un trafic routier à un instant présent. Il exprime un état de saturation du flux, à certaines heures de la journée, en fonction d'infrastructures existantes. Pourquoi n'a-t'il pas été réalisé un historique des infrastructures mises en place au fil des années depuis la jonction de la RN 165 et de la RN 166 ? Il aurait été intéressant de savoir, pourquoi l'échangeur initial n'a pas comporté toute les bretelles nécessaires à l'échange entre deux flux routiers perpendiculaires ? Voici un exemple d'échangeur complet entre deux axes à grande circulation perpendiculaires :



Problème de maîtrise du foncier ?
Des procédures existaient déjà dans les années 70.
Problème de volonté politique ?

Depuis sa réalisation l'échangeur 165-166 a vu deux bretelles fermées, pour quelles raisons ? sécurité ?
Pourquoi cette réflexion n'a-t'elle pas été engagée beaucoup plus tôt ? années 90

Ce projet arrive à mon sens bien tard et n'apporte qu'une solution routière pour des perturbations ponctuelles quotidiennes. Quelles que soient les variantes, c'est à mon sens de l'argent investis à fond perdu. C'est le solde et le stigmate d'une politique d'aménagement de ce territoire bien absente et bien frieuse depuis plus de 40 ans.

Quand aux volets environnementaux et écologiques, de grâce, épargnez nous ces couplets ! Je vous l'accorde, la loi impose ces préconisations dans tout projet de territoire. Mais êtes vous sérieux de parler de déplacements doux, de préservation de la biodiversité, dans un espace de bitume et zones d'activités où même le franchissement automobile est un acte à haut risque.

Bref, comme je vous l'écris, je me pose d'une part la question de la mal-à-propos d'origine de l'échangeur 165-166, de sa gestion sur 30 ans à 40 ans et d'autre part de l'incongruité d'un tel investissement sectoriel, alors que le territoire de Vannes Agglo mériterait globalement une autre réflexion sur son devenir.

Je plains les jeunes couples néo-ruraux qui n'auront d'autres choix, malgré vos propositions, que de prendre leur voiture pour se rendre sur leur lieu d'activité.

Je contribue volontiers à cette exercice de concertation mais je m'abstiendrai sur le choix d'une quelconque variante. Je remercie par contre tous les techniciens et petites mains qui ont réalisé ce dossier, sur la base d'une commande qui n'est cependant, à mon sens, pas la bonne.

Cordialement

Sujet : dossier Liziec

De : >

Date : 17/12/2020 à 21:17

Pour : rn165-Liziec.mmo.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr

Bonjour,

voici mon retour sur le dossier de projet d'aménagement de la RN 165 à hauteur de la zone du Liziec à Vannes

L'étude n'est pas à la hauteur ni sérieuse car elle ne tient pas compte des attentes de nombreux citoyens et habitants des zones concernées (et de bien d'autres au-delà) de se voir proposer des aménagements des lieux de vie qui soient modernes, se projettent dans l'avenir, qui tiennent compte de leur environnement et des réalités d'aujourd'hui comme celles à venir dans un monde amené de façon très certaine à changer ses habitudes en profondeur. Pour ceux qui y habitent et ceux qui viendront.

Les hypothèses de l'étude sont incomplètes. L'étude devrait intégrer en priorité les modes de déplacements alternatifs (transport en commun, vélos, piétons), les évolutions des habitudes de travail (temps partiel, télétravail) et l'amélioration des infrastructures en place pour proposer des options crédibles (sans artificialiser des zones humides).

A ce stade l'hypothèse principale est une extrapolation 'pure et simple' des volumes existants de circulation, des habitudes de déplacements (plus de voitures individuelles), de lieux d'habitation (plus de maisons individuelles) et de consommation existants (plus de camions) sans que l'on sache vraiment comment en 2037 seront nos modes de déplacements et leur intensité, le marché du travail (temps partiel, télétravail n jours/semaine) et l'évolution de nos modes de consommation. Il faut donc travailler davantage le dossier pour intégrer des hypothèses supplémentaires tenant compte de ces scénarios probables sur les modes de déplacement alternatifs, le marché du travail et notre consommation pour chercher des solutions autres sans avoir à artificialiser systématiquement des terres naturelles qui sont des zones humides servant de puits carbone et abritant une biodiversité déjà en danger.

L'étude des options ne dit pas comment seront compensées les pertes des zones humides (pertes irrémédiables) ni où il est prévu de les faire. Le budget n'indique pas clairement le financement associé. C'est un aspect primordial qui est passé sous silence.

L'étude indique clairement que les 'modes de transports doux ou alternatifs' seront étudiés plus tard alors qu'il convient d'en faire une priorité devant un développement urbain et routier présenté comme inéluctable mais qui ressemble à une fuite en avant dans un monde qui devra s'adapter pour le bien être de tous ses habitants. Quid des transports en commun avec des voies réservées ? quid des pistes cyclables et des itinéraires piétons permettant de traverser ces zones ? Zones qui leur sont impossibles à traverser en ce moment. Quid de hypothèses sur les évolutions de l'habitat et du marché du travail ? Quid de sondage des populations concernées autour de leurs attentes (à part ce dossier de consultation) ?

Voilà pourquoi, avec tous ces manquements, le dossier ne saurait être qualifié de sérieux ; ceci ne remet aucunement en cause le sérieux et le professionnalisme des personnes l'ayant rédigé. Mais l'exigence devant les changements à venir doit être la règle, la nécessité collective d'aller plus loin dans les scénarios d'aménagement de nos territoires pour nous projeter en intégrant des évolutions qui ne sont pas des extrapolations linéaire du 'vieux monde' (plus de voitures, plus de camions, plus d'habitat étalé, tout le monde part au travail à la même heure etc.) qui mènent à des impasses et des conséquences déjà connues et néfastes (pollution air/sol,

artificialisation des sols, perte de biodiversité).

En espérant que vous entendrez ce message et que le dossier sera complété pour être à la hauteur des enjeux d'aujourd'hui et de demain sur ce que l'on souhaite faire de notre environnement en lien avec nos modes de vie dans le respect des personnes y vivant et pour ceux qui suivront. Vous avez cette exigence et saurez la porter pour vous, les habitants de la zone du Liziec et tous les citoyens de ce pays. Car vous l'aurez compris, avec 60 millions d'euros il y a tellement mieux faire que de bétonner et goudronner encore et toujours plus !

Bien à vous.

[Redacted signature]

De : [REDACTED]
Date : 19/12/2020 à 18:50
Pour : rn165-Liziec.mmo.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr

Avis échangeur du Liziec

Je trouve le plan C adapté au flux futurs de circulation. Quelque soit l'échangeur construit il y aura des incidences écologiques. Il faut un véritable changement et aménagement. C'est pourquoi j'estime le plan C le plus pertinent

[REDACTED]

Sujet : En réponse à "l'aspirateur"

De : [REDACTED]
Date : 19/12/2020 à 16:18
Pour : "rn165-liziec.mmo.ist.dreal-bretagne" <rn165-liziec.mmo.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr>

Suite à la lecture de cet article dans Ouest France du 18/12/2020.

Le représentant de cette association "Vélotomote" qui intervient dans le débat n'a pas du comprendre de quoi il s'agissait quand il parle d'aspirateur à voitures.

Le projet traite d'un échangeur d'un niveau **autoroutier**, donc un secteur réservé ne serait-ce que par prudence aux automobiles et camions, cars, etc. Ce n'est pas pour rien que l'accès aux RN 165 & 166 sont interdits aux cyclistes et deux roues de faibles cylindrées.

Moi qui suis un fervent utilisateur de la pratique du vélo sur route et en ville, je n'irai pas risquer un accident dans un tel environnement.

Je suppose que les giratoires latéraux resteront accessibles aux vélos et autres deux roues.

Evidemment les membres de cette association préconisent le projet à moindre coût mais sans liaison directe Rennes / Nantes, donc sans intérêts pour le but recherché. Il me paraît évident que les projets créant des liaisons directes Lorient / Rennes et Rennes / Nantes libéreront les accès indirects vers le centre ville et les communes environnantes par les giratoires tout en facilitant du même coup la circulation des deux roues; en tout cas c'est à espérer.

Détail : Si vous souhaitez aller vers Elven en vélo, passez par les routes secondaires par Saint Avé et Monterblanc par exemple, c'est quand même plus sécurisant que l'échangeur du "Chapeau rouge" où même les GPS peuvent se tromper.

Ce n'est qu'une réflexion personnelle sans exclusive pour un mode de déplacement particulier.

[REDACTED]

[REDACTED]

Bonjour Madame,

En discutant au sujet de cet aménagement sur le forum dont je vous ai mis le lien dans mon dernier message (et ayant appris sur ce même forum que la concertation avait été prolongée jusqu'au 8 Janvier) il m'est venu une idée pour rendre la circulation du mouvement Vannes - Rennes plus fluide (et les autres aussi par conséquent), aménager ou se garder la possibilité d'aménager plus tard des mini - tunnels sous chaque giratoire à traverser, comme ici à Pacé près de la RN 12 et du centre commercial :

<https://www.google.com/maps/place/35740+Pac%C3%A9/@48.1417785,-1.7695522,181m/data=!3m1!1e3!4m5!3m4!1s0x480ee6ad2cbeed8b:0x751e818024686f2!8m2!3d48.146698!4d-1.77276>

Ils me semblent assez grands pour cela.

Cordialement,

[REDACTED]

Sujet : Consultation giratoire du Liziec

[REDACTED]

Date : 29/12/2020 à 14:59

Pour : rn165-liziec.mmo.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr

Bonjour,

Informé dernièrement de cette consultation je vous prie de noter que mon choix se porte sur le projet C qui à mon sens "même s'il il plus onéreux" prend en compte et pour très longtemps les flux de circulation présents (déjà très compliqués) et ceux du futur engendrés par la démographie.

Cordialement,

[REDACTED]

Sujet : échangeur de liziec RN166-RN165 consultation (prolongation de la consultation)

Date : 08/01/2021 à 08:03

Pour : rn165-liziec.mmo.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr



Un projet de grande déviation de contournement de VANNES avait été envisagé par l'état dans les années 80. Ce projet soutenu par les élus de VANNES mais décrié par ceux de ST AVE et ST NOLFF permettait de supprimer le trafic de transit RN 166 RN 165 à l'échangeur de LIZIEC en particulier.

Qu'est devenu ce projet qui permettait de fluidifier la circulation tout en favorisant le trafic local sur la déviation de VANNES?



Préfecture du Morbihan
10, place du General De Gaulle
Monsieur Le Préfet,
56000 Vannes

Vannes le 7 décembre 2020

Monsieur Le Préfet,

Nous sommes propriétaire de terrains situés au Liziec, 56000 Vannes.

Nous développons un concept global associant deux activités économiques.

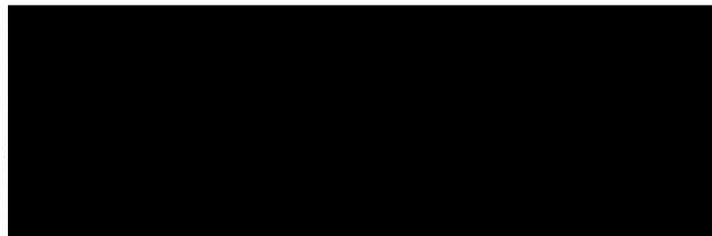
La première, (ouverture prévue au printemps 2022) axée autour du château, est principalement tournée vers les événements d'entreprise, la restauration de qualité, et une offre d'hôtellerie écoresponsable (concept éco-lodge, Spa, bien être). Une extension et un réaménagement du château est prévu pour pouvoir accueillir des séminaires d'entreprises, des mariages et autres activités nécessitant à la fois de l'espace et un cadre verdoyant. L'ensemble des bois et de la végétation sera travaillé pour pouvoir y intégrer des écolodges.

La seconde activité consiste à développer un parc d'activité axé sur les entreprises technologiques. Comme réalisé dans notre précédent projet sur Park Avenue, cela permettrait de faciliter l'installation de nouvelles entreprises sur le bassin vannetais et ainsi la création de nouveaux emplois

Suite à l'enquête publique concernant l'échangeur du Liziec en cours, nous sollicitons votre concours pour pouvoir obtenir des plans plus précis concernant la bretelle d'accès nouvellement créée entre la RN 166 et la RN 165 (sens Rennes -Lorient) qui semble couper notre terrain, ainsi que l'étude acoustique réalisée par les services de l'état.

Nous craignons que notre projet soit durement impacté par la réalisation de cet échangeur tant au niveau visuel qu'acoustique et nous vous sollicitons pour trouver des solutions afin de diminuer ces impacts.

Dans l'attente d'une suite positive à ce dossier, nous vous prions d'agréer Monsieur Le Préfet, nos Salutations respectueuses





DREAL Bretagne
 Service IST/DMMO
 10 rue Maurice Fabre
 CS 96515
 35065 Rennes cedex

REÇU LE
 21 DEC. 2020
 DREAL/IST
 IST-DMMO GS-A058

Vannes, le 16 décembre 2020

Madame, Monsieur,

Après avoir pris connaissance des trois projets, les avoir lus et analysés plusieurs fois durant ce mois, je m'aperçois qu'aucun n'apportera de solutions pérennes

- Premier constat

les infrastructures envisagées et les coûts engendrés sont pharaoniques à l'échelle locale ; j'ai déjà vu ce type de réalisations en France où à l'étranger, mais, dans des métropoles de plusieurs millions d'habitants. Nous arrivons à de telles extrémités à cause de nos décideurs présents et passés qui ont refusés de prendre en compte dans le développement qu'ils ont initié, le fait que nous sommes adossés à la mer et donc contraints d'y accéder seulement par une moitié de ce territoire.

Notre région possède un beau maillage routier intérieur tel que Vannes / Rennes, Vannes / Saint-Brieuc. L'égoïsme de nos élus côtiers les ont conduits à une urbanisation démesurée au détriment de leurs confrères plus ruraux

Le matin, en semaine, la migration se fait vers Vannes pour raisons de travail, scolarité, médicale, administrative etc... , le week-end pour raisons de loisirs, commerciales et inversement tous les soirs. Pendant ce temps, ces communes rurales sont pratiquement mortes toute la journée.

Cet état de fait ne satisfait au final que très peu de personnes et nous sommes contraints aujourd'hui de tenter de trouver quelques hypothétiques et très chères chères solutions à de nombreux problèmes.

- Deuxième constat

Nous sommes 12 familles à vivre dans le village du Chapeau Rouge. Nous sommes déjà très impactés visuellement et acoustiquement par les infrastructures existantes.

La création d'un pont aérien entre les giratoires du Chapeau Rouge et de Tréalvé, l'augmentation des trafics vont considérablement aggraver les nuisances au niveau de notre village. Devons nous transformer nos habitations en chapelle, château et nous déguiser en oiseaux, amphibiens, chiroptères, reptiles, afin d'être pris en compte comme il se doit ?

J'attire votre attention sur le fait que l'étroite voie communale dénommée " rue du Rohic " devient un axe de contournement de plus en plus fréquenté entre Le Prat, Pentaparc, Saint-Léonard et le Chapeau Rouge, ceci dans les deux sens, avec de plus en plus de poids lourds pourtant non autorisés.

- Proposition

Afin de réduire les nuisances pour les habitants du village du Chapeau Rouge, il me paraît à minima indispensable d'édifier un mur anti-bruit d'au moins 4 mètres de hauteur entre l'actuelle entrée du parking de covoiturage et la fin de la bretelle d'accès à la RN 166. L'accès au village se ferait dans ce cas uniquement par la zone du Chapeau Rouge



mur anti-bruit matérialisé en rouge sur cette vue aérienne

- Conclusion

Ainsi, pour solutionner de façon durable ces problèmes, la réalisation de ces travaux aussi lourds que coûteux ne servira à rien, si dès aujourd'hui on n'arrête pas d'urbaniser de nouveaux espaces vierges sur les communes de Theix, Séné, Vannes, Saint-Avé .

Je vous d'agréer, Madame, Monsieur, mes

sincères salutations





Association Vélotomotive
Maison des associations
31 rue Guillaume Le Bartz 56000 Vannes
Mail : velomotive@orange.fr

Position de l'association Vélotomotive Concertation Publique RN 165 Échangeur de Liziec

Plan :

- Présentation Vélotomotive
- Décalage entre les principes généraux affichés et les caractéristiques des variantes proposées
- Trafic local et mobilité des travailleurs
- Aménagement vélo
- Approche intégrée

Présentation de l'association Vélotomotive :

Vélotomotive est une association du pays de Vannes à but non lucratif, dont l'objectif est de promouvoir le vélo comme mode de déplacement quotidien. Elle fait partie de la Fédération française des Usagers de la Bicyclette.

Nous souhaitons vous faire part de nos remarques concernant les choix pour désengorger l'échangeur de Liziec.

Décalage entre les principes généraux affichés et les caractéristiques des variantes proposées :

Dans le contexte de l'opération, il est précisé que « *Malgré des travaux d'aménagements réalisés au début des années 2000, cet échangeur présente des saturations régulières et des remontées de files sur les axes qui l'alimentent. Ces dysfonctionnements devraient s'aggraver au regard du dynamisme économique et de l'accroissement de population de ce territoire.* »

Le même phénomène, celui du trafic induit, va se reproduire à moyen terme. C'est l'aspirateur à voiture, tout nouvel aménagement pour faciliter la circulation automobile entraîne une augmentation de cette circulation. Il conviendrait de ce point de vue de mieux distinguer le trafic de transit et le trafic « pendulaire ».

Vélotomotive constate que les principes généraux affichés du projet concernant la prise en compte des modes de déplacement alternatifs (collectifs et actifs) ne sont en aucune façon déclinés dans les variantes proposées. Dans ces conditions, Vélotomotive refuse donc cet aménagement tel qu'il est pour l'instant envisagé. Ce n'est qu'en proposant d'autres moyens de locomotion que la saturation pourrait être évitée.

Trafic local et mobilité des travailleurs :

Il est stipulé que le projet doit générer « *plus de fluidité et de sécurité pour le trafic de transit, le trafic d'échange et le trafic local* ». Le projet n'inclut pas des dispositions pour accommoder, voire pour encourager, d'autres formes de mobilités que le véhicule à moteur, alors qu'il y a un fort potentiel pour développer les transports alternatifs à la voiture individuel, en particulier pour le trafic local.

Quid des bus en horaires cadencés afin de relayer les centres urbains de St Avé, St Nolff et Elven et les lieux de travail à Vannes ?

Quid des pistes cyclables sécurisées ? Il ne faut que 20 minutes pour faire 5 kilomètres à vélo

à allure paisible, ce qui est la distance entre St Avé et Vannes centre. Avec un vélo à assistance électrique, un habitant d'Elven peut rallier le centre de Vannes en 35 minutes. Les personnes qui entrent à Vannes quotidiennement pour travailler doivent bénéficier d'autres choix modaux que la seule voiture.

Aménagement vélo :

Mais pour se déplacer à vélo, le cycliste a besoin d'être en sécurité. Des pistes cyclables, séparées du trafic motorisé, doivent être aménagées afin de permettre ce moyen de déplacement local qui viendra diminuer la pression sur l'échangeur.

Vélotomotive estime que la solution doit intégrer des réseaux pour vélo en site propre pour ceux qui se rendent à Vannes à partir des communes de St Avé (4,5 km), de St Nolff (10km) et d'Elven (16km).

Le foncier est disponible sur la route de Rennes puis le long des casernes de l'avenue de Verdun pour une piste protégée permettant de rejoindre le centre-ville vannetais.

La desserte du Zone du Prat à vélo par voie protégée doit être étudiée. Il n'est pas nécessaire de placer cette voie le long des routes, un itinéraire passant par les zones non urbanisées (en prenant en compte les enjeux environnementaux) serait possible. Ceci renforcerait même l'attractivité du déplacement à vélo !

Une approche intégrée :

L'aménagement de l'échangeur de Liziec doit être envisagé dans une approche intégrée qui inclut :

- Les transports en commun à horaires cadencés et adaptés aux besoins, notamment des travailleurs. Ces moyens de transport partiront des villes de la première et la deuxième couronne, mais aussi de parkings-relais en périphérie de Vannes
- Les aménagements permettant la mobilité active et notamment le vélo, dont :
 - o Des pistes cyclables interurbaines en site propre,
 - o Des abris vélo sécurisés dans les villes périphériques, dans Vannes (y compris dans les lieux de travail) et également dans les parkings-relais,
 - o Un service vélo en libre accès à partir des parking-relais
- Les impacts environnementaux du projet (artificialisation des sols, biodiversité, eau, bruit, qualité de l'air ...)

En l'état de la présentation des caractéristiques des variantes, si un projet doit être adopté, nous proposons de choisir le projet d'aménagement de l'échangeur ayant le moindre impact écologique et financier : la variante A d'un coût de 43,6M€.

Cependant, nous tenons à préciser que l'engorgement des accès à Vannes se retrouve aussi sur d'autres grands axes, et qu'au-delà de l'aménagement de l'échangeur du Liziec, c'est toute la politique des déplacements urbains et périurbains qu'il faut revoir pour favoriser les déplacements autres que la voiture. Augmenter la part modale des transports en commun et du vélo ne se fera que s'il y a les conditions favorables pour les voyageurs, notamment via des aménagements ambitieux pour résorber les discontinuités, points noirs et donc des investissements adéquates.

Vannes, le 16 décembre 2020



SCCV CM
SCI GRENAT

Direction Régionale Environnement
Aménagement Logement (DREAL)
Service Infrastructure, Sécurité, Transports
L'Armorique
10, rue Maurice Fabre - CS 96515
35065 RENNES Cedex

Vannes, le 18 décembre 2020

Copie par mail : rn165-Liziec.mmo.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr

Suivie par Erwan FABLET erwan.fablet@mousquetaires.com
07.86.55.36.92.

Objet : RN 165- Echangeur du Liziec – participation à la procédure de concertation

Madame, Monsieur,

En qualité de propriétaires et exploitants des établissements BRICO Cash, CGED et DFC2, implantés rue Alain Gerbault à Vannes, nous avons récemment appris l'organisation d'une procédure de concertation concernant le projet de modification de l'échangeur de Liziec.

Les conditions d'organisation de cette procédure ne nous paraissent pas en l'état de nature à permettre aux principaux intéressés, dont nous faisons partie compte tenu de la proximité de nos établissements avec l'échangeur et des conséquences de la modification de son tracé sur nos exploitations, d'exprimer leurs avis sur les trois variantes proposées et ce pour plusieurs raisons.

Tout d'abord, compte tenu du délai particulièrement court de cette concertation, même reportée au 8 janvier 2021, il ne nous a pas été possible de pouvoir analyser pleinement les scénarii proposés et de pouvoir faire valoir nos arguments sur ces différentes hypothèses. Ce délai est d'autant plus incompréhensible compte tenu de la crise sanitaire qui réduit les possibilités d'interaction et d'information et ne saurait prendre en compte la période de fin d'année peu propice aux échanges.

Ensuite, les données fournies dans le cadre du dossier soumis à concertation sont partiellement erronées. Les plans et reportages photographiques ne font pas systématiquement apparaître les bâtiments BRICO CASH et CGED-DFC2 laissant penser que les tracés n'auront aucun impact sur les constructions existantes. De ce point de vue, l'information du public est incomplète et faussée. En outre, nous nous étonnons des données de trafic communiquées dans le cadre du dossier qui ne semblent pas être à jour et ne prennent pas en compte les données réalisées dans le cadre de l'étude d'impact du projet de construction du bâtiment CGED réalisée en 2017. Il nous semble en conséquence que les données devraient être actualisées pour permettre une information parfaite et complète de la population.

Enfin, nous nous étonnons qu'en notre qualité de propriétaires/exploitants des principales constructions impactées par le projet, nous n'ayons pas été sollicités plus en amont pour formuler des observations et engager des discussions sur les différentes hypothèses de tracé. Nous comprenons en effet, qu'en l'état des trois propositions de tracé envisagés, chacune d'elle est susceptible de tronquer une partie de nos propriétés et d'affecter durablement les conditions d'exploitation de nos commerces et bureaux. En conséquence, compte tenu de ces différents éléments, il nous apparaît que les objectifs poursuivis dans le cadre de la concertation définis à savoir « **Inform**er le plus largement possible tous les publics concernés par le projet, **Écouter** les avis de la population et de ses représentants, **Dialoguer** pour enrichir le projet d'aménagement. » ne sont pas satisfaisants.

Avant toute prise de décision concernant le choix de l'un ou l'autre des tracés, il nous semble donc nécessaire de pouvoir être davantage informés des projets et de pouvoir échanger avec les services de la DREAL sur les conséquences de chacun des tracés sur nos actifs. C'est uniquement sur cette base que nous pourrions vous faire part d'observations éclairées. Nous vous remercions par avance de la prise en compte de nos observations et nous tenons à votre disposition pour organiser toute rencontre, y compris par visioconférence.

Dans cette attente, nous vous prions de croire, Madame, Monsieur, en l'assurance de nos sentiments respectueux.

Jean-Luc MALECOT
Représentant Immobilière
Européenne des
Mousquetaires

Stéphane GILLON
Gérant BRICOCASH

Pierre MONTEL
Gérant
SCI GRENAT
SCCV CM

Jean Luc MALECOT

Stéphane GILLON

Pierre MONTEL

Pour toute correspondance

Affaire suivie par :

IMMO MOUSQUETAIRES OUEST
ERWAN FABLET
Directeur Régional
Les Branchettes
35 370 ARGENTRE DU PLESSIS
erwan.fablet@mousquetaires.com
07.86.55.36.92

Signataires de ce courrier:

L'IMMOBILIERE EUROPEENNE DES MOUSQUETAIRES
24, rue Auguste CHABRIERES
75015 PARIS

BRICOCASH/SAS POULSA
55 rue Alain Gerbault
56000 VANNES

SCI GRENAT
11 rue du Chemin Rouge
44300 NANTES

SCCV CM
Za des métairies
56 130 NIVILLAC

JM SG PM

François Riou

56000 Vannes

Vannes, le 5 janvier 2021

RECEVU
07 JAN 2021
09H12

Monsieur, madame,

La Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement assure la maîtrise d'ouvrage de l'opération de réaménagement du système routier d'échanges du Liziec, au nord de Vannes.

En application de l'article L 103 – 2 du code de l'urbanisme, elle a soumis ce projet à concertation, sur la base d'un dossier de concertation et d'une plaquette d'information.

C'est dans ce cadre que je souhaite formuler les observations suivantes.

1 – Les enjeux

Ce projet vise à assurer « plus de fluidité et de sécurité pour le trafic de transit, le trafic d'échange et le trafic local, plus de sécurité en limitant les remontées de files, tout en optimisant son insertion environnementale » (dossier de concertation).

L'énoncé de ces enjeux laisse penser que les trois natures de trafic sont à traiter dans un même esprit, celui de l'accroissement de la fluidité. Rien n'est pourtant moins évident. En effet, si l'on peut souscrire sans difficulté à l'objectif de fluidification du trafic de transit (Lorient / Nantes / Rennes), tel n'est pas le cas du trafic local, et en particulier des flux entrants dans l'agglomération vannetaise.

Le dossier de concertation estime les échanges Vannes / routes nationales à 20 à 25 % du trafic journalier total, et les échanges Vannes / Saint-Avé / Zones d'activités à 25 à 30 %. Le trafic journalier total s'établissant à 52000 véhicules (16000 pour la liaison RN 166 / Rennes et 36000 pour la RN 165 / Lorient), c'est ainsi entre 13000 et 15600 véhicules qui pénètrent chaque jour dans l'agglomération par le Nord, dont une part significative à destination du centre-ville (une estimation a été faite à 8000 véhicules / jour) qui accueille la majorité des emplois du commerce et des services publics et privé.

A ce chiffre, il faudrait ajouter le nombre de véhicules pénétrant en ville à partir de l'ouest (zone de Lucanen). On peut ainsi estimer que la ville accueille chaque jour plus de 10000 véhicules.

La pression considérable exercée par ces flux sur les équipements municipaux (la ville offre 3000 places de stationnement gratuits et 3000 places de stationnement payants, déjà mobilisés par les habitants de l'intra-muros), et les dégâts environnementaux provoqués par cette circulation excessive au regard de la réalité des capacités d'accueil du territoire urbain (émanation de CO2, de microparticules nuisibles à la santé, etc...) me conduisent à demander une reformulation des objectifs de l'opération pour ce qui concerne l'accès au centre-ville : contrairement au trafic de transit et au trafic d'échanges, le trafic local doit faire l'objet, non pas d'une fluidification, mais au contraire d'une offre d'équipements dissuasifs. Il ne s'agit pas de faciliter l'entrée des véhicules particuliers en ville, mais au contraire de dissuader ces flux.

2 – Les équipements

Le dossier de concertation mentionne bien cette préoccupation : « Le projet doit permettre la possibilité de réaliser des liaisons cyclables ou d'assurer des continuités piétonnes. L'échangeur constituant actuellement un point noir majeur de franchissement pour les modes doux, sa

conception devra rester compatible avec la réalisation d'aménagements complémentaires dédiés à ces modes de transports alternatifs à la voiture individuelle ».

Comme on le lit, cette préoccupation est mentionnée mais renvoyée à des réalisations ultérieures. Or le calendrier de l'opération prévoit un lancement des travaux en 2026, la date de livraison n'étant pas donnée. De telles échéances sont incompatibles avec les urgences reconnues par la communauté nationale, et par l'Etat signataire des accords de Paris, en matière lutte contre le réchauffement climatique.

Je demande en conséquence que soit intégrée dans les études en cours l'hypothèse d'une implantation dans les deux secteurs de la bretelle de sortie RN 166 vers RD 775 et du giratoire Gerbault / Delestraint (ou dans tout autre secteur propice) d'une gare multimodale offrant aux conducteurs de véhicules la possibilité de stationner ceux-ci à la journée et d'accéder à d'autres modes de mobilité (transports en commun, vélo, cheminement piétonnier).

Enfin, et pour sérieusement prendre en compte les impératifs environnementaux qui motivent ma proposition, les collectivités territoriales associées (GMVA, villes de Vannes et de Saint-Avé) seraient avisées d'étudier la possibilité d'activer une desserte ferroviaire locale à partir par exemple de la gare de Saint Nolf.

François Riou

Conseiller municipal Vannes Projet Citoyen - 2020

Restructuration de l'échangeur du Liziec

Annexe 11 : Les avis des institutionnels reçus

Direction des Transports et des Mobilités

Service Infrastructures, Mobiles et aménagement
Personne chargée du dossier : Evan LETENDRE, Responsable
d'opérations ferroviaires et routières - Chargé des matériels
ferroviaires

Tél. : 02 99 27 14 19

Courriel : evan.letendre@bretagne.bzh

Monsieur le Directeur Régional
Direction Régionale Environnement Aménagement
Logement (DREAL)
Service Infrastructure, Sécurité, Transports
L'Armorique 10, rue Maurice Fabre - CS 96515
35065 RENNES CEDEX

→ Référence à rappeler dans toutes vos correspondances
N° : 337198/DITMO/SIMA/EL

Rennes, le 21/01/2021

Objet : RN165 Echangeur du Liziec - avis de la Région dans le cadre de la concertation publique

Monsieur le Directeur,

Dans le cadre du projet de restructuration de l'échangeur du Liziec à Vannes, l'État avait organisé une concertation publique du 16 novembre au 18 décembre et l'avait prolongée jusqu'au 8 janvier 2020 afin de tenir compte de l'évolution de la situation sanitaire et des consignes nationales de confinement.

L'échangeur du Liziec permet de connecter deux axes importants : la RN165 (Nantes-Vannes-Lorient-Quimper) et la RN166 (Rennes-Vannes) tout en assurant des échanges locaux. Cet échangeur, situé sur les communes de Vannes et Saint-Avé, présente des saturations régulières et des remontées de files sur les axes qui l'alimentent. Ces dysfonctionnements devraient s'aggraver au regard du dynamisme économique et de l'accroissement de population de ce territoire. La Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) de Bretagne a ainsi entamé en 2017 les études préalables à la déclaration d'utilité publique prévues au Contrat de Plan État Région (CPER) 2015-2020 pour la région Bretagne. Après un diagnostic technique et environnemental complet, différentes variantes de tracé ont été étudiées par l'Etat.

Le dossier de concertation publique présente et compare trois variantes :

- La variante A, estimée à 43,6 M€, assure une liaison directe Lorient - Rennes et de bons échanges entre l'ensemble des voiries locales mais ne permet pas un mouvement fluide Nantes - Rennes qui nécessiterait le passage de plusieurs giratoires ;
- La variante B, estimée à 47,4 M€, assure la totalité des liaisons directes majeures Lorient - Rennes + Nantes - Rennes et les échanges entre la plupart des voiries locales. Cependant, certains échanges locaux non satisfaits supposent d'utiliser la voirie locale existante ;
- La variante C, estimée à 58,1 M€, assure une liaison directe Lorient - Rennes et une liaison de qualité Nantes - Rennes (Rennes → Nantes pas directe car giratoires) et les échanges entre l'ensemble des voiries locales.

La Région Bretagne est davantage vigilante aux flux de transit et seules les variantes B et C garantissent des liaisons Rennes - Lorient et Rennes - Nantes performantes. Concernant l'amélioration estimée des temps de parcours des variantes, il apparaît que les variantes B et C sont équivalentes pour la liaison Rennes - Lorient et parviennent à un équilibre pour la liaison Rennes - Nantes. Les conditions de circulation de transit projetées sont du même ordre entre les variantes B et C, c'est davantage la circulation locale qui bénéficie d'une amélioration dans le cadre de la variante C.

En synthèse, seules les variantes B et C répondent aux enjeux portés par la Région Bretagne. Il apparaît que la variante B assure un peu plus efficacement la liaison Rennes - Nantes que la variante C. La liaison Rennes - Lorient est gérée de manière quasi similaire sur ces deux variantes. Vis-à-vis du coût, la variante B est 10,7 M€ moins coûteuse que la variante C. La Région Bretagne souhaite néanmoins que l'amélioration de cet échangeur convienne à l'ensemble du territoire concerné et le dossier de concertation montre bien que la variante C apporte une réponse plus efficiente aux liaisons locales. Nous souhaitons seulement indiquer à ce stade que la variante B répond parfaitement aux enjeux de la Région et apparaît moins coûteuse que la variante C mais que la discussion du choix de la variante doit se poursuivre avec les acteurs locaux qui mesurent désormais mieux le surcoût engendré par une amélioration significative des liaisons d'intérêt local et de la participation qui pourrait être attendue de leur part.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de mes salutations les plus distinguées.

Le Conseiller régional en charge des mobilités,



Gerard LAHELLEC

Vannes, le 31 DEC. 2020



Monsieur Emmanuel BERTHIER
Préfet de la Région Bretagne
Service Infrastructures, Sécurité, Transports
3 Rue Martenot
35000 RENNES

Dossier suivi par :
Xavier DOMANIECKI - tél. 02 97 54 83 60
Mail : xavier.domaniecki@morbihan.fr

Objet : Recueil d'avis sur le projet de restructuration de l'échangeur du Liziec.
V/Réf. : IST-DMMO-PG-D 383
N/Réf. : R2020.710 XD/CL

REÇU LE
12 JAN. 2021
IST-DMMO - GS - ACC2
DREAL/IST

Monsieur le Préfet,

J'ai pris note de l'avancement de la phase de concertation publique que vous avez engagée sur l'échangeur du Liziec à Vannes jusqu'au 18 décembre 2020, après concertation avec les principaux partenaires avec trois variantes.

La variante A impacterait peu l'environnement mais ne permettrait pas d'assurer une liaison directe de Rennes vers Nantes. Cela pourrait avoir une incidence sur la qualité du trafic pour les usagers venant de Rennes et de ce fait, provoquer des congestions au niveau du réseau RD vers Saint Avé (contraintes sur la RD135 bis et sur la RD775) et vers le giratoire du Liziec. De manière identique, les contraintes de ralentissements pourraient avoir lieu dans le sens Nantes vers Rennes du fait du franchissement de deux carrefours giratoires (Liziec nord et Chapeau rouge) et de l'insertion sur la RN166.

La variante B assurerait la liaison Rennes vers Nantes ainsi que la liaison Nantes vers Rennes sans contrainte. Par contre, l'impact sur les voies locales comme le giratoire du Liziec est significatif et certaines congestions pourraient exister aux heures de pointe notamment et venir perturber le réseau RN voire le réseau RD en cas de congestions importantes. La nécessité de réétudier un nouveau plan de circulation pour la desserte locale semblerait effective autour du giratoire de Liziec entre autres.

La variante C offrirait certainement la plus grande fluidité de trafic et impacterait peu le réseau local et notamment le réseau départemental qui est correctement dimensionné à ce jour (au vu des données actuelles de trafic). La séparation des flux de transit et de la circulation locale est claire et permettrait d'assurer une meilleure fluidité de tous les trafics (locaux et transit). Une réflexion sur la signalisation globale devrait être engagée pour une meilleure compréhension de l'utilisateur.

En conclusion, la variante C serait, en terme de gestion de trafic, de séparation des flux de transit et des flux locaux, et de continuité de réseau, l'offre la plus optimisée même si elle ne résoudra pas la fluidité sur et vers tous les réseaux routiers.

J'ai pris note que le réseau routier départemental serait légèrement affecté avec la création d'un nouveau giratoire au croisement avec la RD775, qui confortera les investissements récemment réalisés par le département sur le giratoire de Tréalvé.

Conscient que ces travaux routiers sont prioritaires pour le développement du territoire régional, morbihannais et de l'agglomération vannetaise, je vous informe que j'ai inscrit l'ouverture d'une autorisation de programme lors de la session départementale du 12 décembre 2020 à hauteur des 16% habituel de notre collectivité et sur l'hypothèse de la variante C.

Le montant de l'ordre de 9 M€, sera bien entendu revu et adapté, compte-tenu du résultat de l'avancement des études dans le temps.

Je vous prie de croire, Monsieur le Préfet, en l'assurance de ma considération distinguée.

Le Président du Conseil départemental



François GOULARD

Cabinet du maire
Dossier suivi par Maiwenn RAULT Téléphone : 02
97 60 70 15
Objet : Concertation publique – échangeur du
Liziec

Direction Régionale Environnement
Aménagement Logement (DREAL)
Service Infrastructure, Sécurité, Transports
L'Armorique
10, rue Maurice Fabre - CS 96515
35065 RENNES CEDEX

Saint-Avé, le 8 janvier 2021

Madame, Monsieur,

Dans le cadre du projet de restructuration de l'échangeur du Liziec à Vannes, l'État a organisé une concertation publique du lundi 16 novembre 2020 au vendredi 8 janvier 2021.

Eminemment concernée par ce projet, la ville de Saint-Avé a organisé un temps de concertation entre élu(e)s, sur le fondement du dossier d'information porté à notre connaissance. Après avoir vivement étudié les trois variantes présentées (A ; B ; C), il s'avère que nous avons rapidement exclu les scénarios A et B. En effet, les voies du scénario B déporteraient une partie des flux locaux et de transit vers les voies secondaires : route de Rennes et rue Alain Gerbault. Cette solution ne résout pas la congestion prégnante du giratoire du Liziec, qui impacte aujourd'hui la fluidité du trafic jusqu'en zone agglomérée de Saint-Avé. De même le scénario A ne solutionne pas la problématique des flux de circulation à long terme, notamment celle en provenance de Rennes vers Saint-Avé, et sur le giratoire du Liziec, malgré un investissement conséquent. Notre choix s'est donc porté sur le scénario C.

Nonobstant, face à l'ampleur de ce projet nous émettons les conditions suivantes :

- Sur l'aspect environnemental, nous demandons à ce que soient privilégiées les mesures d'évitement et de réduction des impacts tout en garantissant des compensations environnementales importantes, à la hauteur des fortes dégradations subies par la biodiversité et les milieux naturels. En effet, de nombreux efforts ont été consacrés par les acteurs du territoire, et notamment les villes de Vannes et de Saint-Avé, pour contribuer à l'atteinte des objectifs de bon état de la masse d'eau du Liziec fixés par la Directive Cadre sur l'eau et le SAGE du Golfe du Morbihan et Ria d'Etel. Il serait regrettable que le futur aménagement dégrade la qualité de ce cours d'eau et de ses espaces naturels associés. Ce point nous paraît d'autant plus impérieux que l'analyse comparative des variantes en terme de dégradation du milieu naturel juge le scénario C « très défavorable », et acte même de « la soustraction de 13 200 m² de surfaces boisées ; d'impact sur les chiroptères, le lézard des murailles et la faune aquatique et semi-aquatique ; de fragmentation importante du ruisseau du Liziec, défavorable au déplacement de la faune », mais également « de la soustraction de 10 100 m² de zones humides et de la mise en souterrain du ruisseau modifiant la population piscicole. »
- Le réaménagement de l'échangeur est l'occasion de reconsidérer, dans son ensemble, les mobilités. Préoccupation actuelle pour le futur, la baisse des flux de circulations passe également par l'aménagement de voies pour les mobilités alternatives : des aires de covoiturage et des

connexions vers les lignes de bus doivent être prévues aux emplacements stratégiques. L'opportunité de l'aménagement de l'échangeur doit être saisie pour connecter les liaisons douces, notamment cyclables, de Saint-Avé vers les zones d'activités du chapeau rouge, du Prat et du Pouffano, et au delà vers la Préequ'île de Rhuye. Par ailleurs, la problématique de la sécurisation de ces mobilités cyclables et piétonnes doit être intégrée dès la conception des giratoires de Trealve, Liziec et chapeau rouge.

- La collectivité demande un mur « anti-bruit » ; missive renforcée par celle émise par les riverains. Lors de la période de concertation publique, un registre d'expression a été mis à la disposition du public. Une pétition a été émise par les riverains du quartier de Tréalvé, dûment impactés par les futurs travaux. Un dispositif de type « mur anti-bruit » le long des habitations est souhaité par les résidents afin d'atténuer les conséquences sonores engendrées par les nouveaux aménagements et les flux de véhicules.

En optant pour la variante C du projet de restructuration de l'échangeur du Liziec, nous avons émis les conditions susmentionnées dans le but d'obtenir des compensations environnementales, de faciliter les flux de circulations, d'aménager les mobilités douces et de faciliter l'intermodalité, tout en préservant et en protégeant la qualité de vie du secteur. La volonté des élu(e)s de Saint-Avé est que ce projet s'inscrive dans une démarche de développement durable, respectueuse d'un écosystème local reconnu et protégé.

En espérant que l'Etat tiendra compte de l'avis de la ville de Saint-Avé, particulièrement impactée par cette infrastructure.

Je vous prie de croire, Madame, Monsieur, en l'assurance de ma considération distinguée.

Le Maire,
Vice-Présidente du Conseil Régional de Bretagne,

Anne Gallo



REÇU LE

25 JAN. 2021

DRFAL Bretagne-Direction

VANNES, le 7 janvier 2021

REÇU
20 JAN 2021
DREAL

PÔLE TECHNIQUE

Tél. : 02.97.01.64.07
contact.dgst@mairie-vannes.fr

Affaire suivie par : Thierry ALIS

Nos réf. : TA/VD-D004/2021

Objet : Vannes
Projet de restructuration de l'échangeur du Liziec

Monsieur Thierry ALEXANDRE
Directeur Régional Adjoint
Direction Régionale Environnement
Aménagement Logement (DREAL)
Service Infrastructure, Sécurité, Transports
10, rue Maurice Fabre
35 065 RENNES

Monsieur le Directeur Régional Adjoint,

Dans le cadre de la concertation pour l'affaire en objet je vous précise que la ville de Vannes préconise la variante C du projet.

C'est celle qui offre la meilleure amélioration des conditions de circulation tout en précisant les flux et garantissant la sécurité.

Il me semble toutefois que le projet pourrait être amélioré en prenant en compte les mobilités douces, notamment dans la sécurisation des trajets nord / sud.

Je vous prie de croire, Monsieur le Directeur Régional Adjoint, à l'assurance de ma considération distinguée.

Le Maire



David ROBO

Monsieur Thierry ALEXANDRE
Directeur régional adjoint
Direction Régionale Environnement Aménagement
Logement (DREAL)
Service Infrastructure, Sécurité, Transports
10, rue Maurice Fabre
35065 RENNES CEDEX

Dossier suivi par : Anne-Hélène LE GALL-ROUSSEAU.
Direction / Service : Mobilité
E.mail : ah.rousseau@smvagslo.bzh
N.Réf : 20210108-0127FM
Vs Réf : IST-DMMO-PG-D 384

VANNES,
Le 13/01/2021

OBJET : Projet de restructuration de l'échangeur du Liziec - Concertation.

Monsieur le Directeur régional adjoint,

Dans le cadre de la concertation relative au projet cité en objet, je vous prie de bien vouloir trouver ci-après un certain nombre d'observations qui concernent différentes compétences de Golfe du Morbihan - Vannes agglomération. En effet, l'échangeur du Liziec, par sa situation, ses fonctions et son emprise, impacte des activités et services de notre collectivité, ainsi que des composantes du territoire. Il m'importe donc de partager avec vous les questions et remarques suivantes, suite à la lecture du dossier de concertation.

Mobilité

Si des objectifs de report modal vers les transports collectifs ou le vélo sont indiqués dans les premières pages, les différents scénarii d'aménagement n'intègrent pas ces modes alternatifs à l'automobile. Or, il paraît crucial d'anticiper sur les futurs besoins et demandes sociales, en terme de mobilité durable. Il semble nécessaire d'intégrer à l'analyse et aux plans de la future situation :

- Les circulations douces envisagées : tracé, franchissement, connexion avec l'existant ;
- La mise en place de voies réservées aux transports en commun au sens large (art 35 de la LOM) ;
- Les conditions de circulation des bus (sur la base de leurs itinéraires actuels) sur les axes routiers partagés avec les autres modes de déplacements ;
- La réalisation éventuelle d'un parking-relais à moyen-long terme.

Il paraît également important de pouvoir visualiser, à la lecture de l'étude, les conditions de circulation actuelles et au fil de l'eau de la voirie communale : axe Weygand/Verdun, rue Général Baron Fabre (p.22 de l'étude), ainsi que la répartition des flux au niveau du giratoire du Liziec entre les branches est, ouest, sud (p.23).

Afin de projeter les flux le plus justement possible et d'en mesurer l'impact, il serait opportun de prendre en compte dans la temporalité du projet, l'aménagement

progressif de l'emprise foncière du Liziec et des activités économiques vouées à s'y implanter. Celles-ci pourront en effet influencer sur les conditions de circulation.

Urbanisme et développement économique

Le SCoT prévoit une enveloppe foncière maximale de 60ha pour les grands équipements et infrastructures. Il porte également un principe d'optimisation et de limitation de consommation de foncier. Le projet a bien été identifié au SCoT et sans porter préjudice à la réalisation des autres grands équipements et infrastructures portés par le SCoT, il devra viser à limiter la consommation de foncier. Il devra également répondre aux objectifs du SCoT en terme de qualité paysagère des entrées d'agglomération.

Quelle que soit sa variante, je note que ce projet aura un impact important sur la zone AUi du Liziec, en tous les cas au-delà des emplacements réservés inscrits au PLU. Il impliquera donc une modification du projet économique porté depuis de longs mois sur le secteur soumis à OAP.

De manière générale, il convient de mesurer l'impact sur les activités économiques à proximité du projet, puisque la zone d'activité du Liziec semble amputée d'environ 1/3 de sa superficie, certains tracés proposés passent à proximité immédiate de bâtiments d'ores et déjà implantés (PA du Chapeau Rouge) ou sur ceux-ci (PA du Prat) et d'identifier dès à présent les éventuelles compensations qui s'avèreraient nécessaires.

Urbanisme et environnement

Le secteur du Liziec comporte de nombreuses « contraintes urbanistiques » qui semblent avoir été prises en compte dans l'analyse des 3 variantes : présence de canalisations gaz et électrique, voie ferrée, secteur archéologique, zones humides, EBC...).

En revanche, et comme déjà indiqué par mes services en juillet 2020, la Trame Verte et Bleue et les continuités écologiques identifiées par le SCOT, ne semblent pas suffisamment traitées par l'étude. La RN 165 est l'un des principaux éléments de fragmentation de la TVB. Or, les différentes variantes soulignent les problèmes mais n'évoquent pas les compensations à mettre en place dans le cadre des obligations réglementaires « Eviter, Réduire, Compenser ».

Cette question de cohérence entre les aménagements proposés et les continuités écologiques se pose aussi au sujet des milieux aquatiques. Il convient de quantifier l'impact sur la population piscicole et notamment certaines espèces migratrices protégées. Actuellement, un projet de travaux au moulin de Tréalvé, en amont, vise justement à restaurer la continuité du cours d'eau du Liziec.

De même, la règle 4 du SAGE interdit la destruction de zones humides. Les documents présentés indiquent leur suppression, sans en préciser les incidences. Il serait nécessaire de préciser les justifications et surtout les compensations prévues.

Risques d'inondation

Les documents transmis ne mentionnent pas l'impact du projet sur l'aval. Dans le contexte du PPRI existant, ce sujet doit être précisé. Par ailleurs, le changement climatique, qui est à prendre en compte notamment sur les volets eau pluviale et risque d'inondation, n'est pas abordé.

Le projet se situe en partie en zone d'aléas fort dans le PPRI, et le retour sur l'efficacité des aménagements cités gagnerait à être précisé.

Afin de mesurer les incidences du projet, il convient de préciser les points suivants :

- le dimensionnement des ouvrages souterrains pour limiter les risques d'inondation en amont ;
- les conséquences des aménagements : réduction de surface des zones humides qui ont un rôle en terme d'écêtement des débits, couverture des cours d'eau et impact en terme d'accélération des débits. En particulier, la variante C prévoit une suppression du lit majeur (page 45), qui n'est pas bénigne dans une zone d'aléa fort ;
- les eaux de pluie ruisselant sur les nouvelles voiries devront être collectées et envoyées dans un bassin qui assurera un pré-traitement préalable et jouera un rôle d'écêtement des débits pour compenser l'augmentation des surfaces imperméabilisées. Les niveaux de débit de fuite et de période de retour sont à préciser ainsi que la présence de vannage pour confiner la pollution accidentelle et éviter les rejets directs dans le milieu naturel.

Eau potable et continuité écologique :

Le Liziec est la seule masse d'eau du territoire en bon état au titre de la directive cadre sur l'eau. Il est donc obligatoire de veiller à ce que les différentes variantes du projet conservent la continuité écologique du cours d'eau et que les aménagements n'aient pas pour conséquence de réduire la population piscicole.

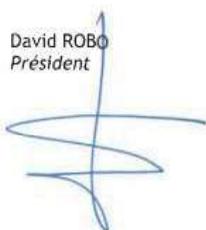
D'autre part, le projet étant situé à proximité d'une prise d'eau potable (700 m), est-il prévu :

- Une imperméabilisation des fossés et des bassins ?
- La mise en place de glissières, lorsque la route surplombe le cours d'eau ou le traverse, pour limiter les risques qu'un véhicule (y compris poids lourd) ne tombe dans le cours d'eau ?

Les services de GMVA restent bien entendu à disposition pour échanger au sujet de ce projet et préciser les demandes ou les interrogations formulées par la présente.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur général adjoint, à mes sincères salutations.

David ROBO
Président



VANNES,
Le 18/01/2021

Dossier suivi par : Anne-Hélène LE GALL-ROUSSEAU.

Direction / Service : Mobilité

E.mail : ah.rousseau@mvagglo.bzh

N.Réf : 210118_0307AHLGR

Vs Réf : IST-DMMO-PG-D 384

OBJET : Projet de restructuration de l'échangeur du Liziec - Concertation.

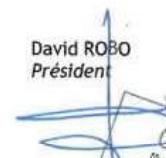
Monsieur le Directeur régional adjoint,

En complément de mon précédent courrier du 13 janvier dernier relatif au projet de réaménagement de l'échangeur du Liziec, je tenais à vous préciser que Golfe du Morbihan - Vannes agglomération préconisait - à ce stade et sous réserve des réponses qui seront apportées aux différentes observations formulées - la variante C du projet.

C'est en effet celle qui présente la meilleure amélioration des conditions de circulation, avec une distinction des flux plus optimale et sécuritaire. Au vu des difficultés rencontrées aujourd'hui sur ce secteur, c'est la solution qui apparaît le plus appropriée pour améliorer la mobilité sur notre territoire et conforter son attractivité, tant économique que touristique.

Je vous prie de croire, Monsieur le Directeur général adjoint, en l'assurance de mes salutations distinguées.

David ROBO
Président



GOLFE DU MORBIHAN
VANNES AGGLOMERATION

Perc d'Innovation Bretagne Sud II
30 rue Alfred Kastler - CS 70206
56006 VANNES CEDEX

Téléphone : 02 97 68 14 24
Fax : 02 97 68 14 25
Courriel : courrier@gmvagglo.bzh

Monsieur ALEXANDRE Thierry
DREAL Bretagne.
Service Infrastructure Sécurité Transports
3 Rue Martenot
35 000 RENNES

V/REF :
N/REF : MR
OBJET : Avis sur le projet d'échangeur du Liziec - RN 165 / RN 166

Affaire suivie par : Marc RENAULT, DST, renaul-m@sene.bzh.

Copies : SS/KCLG/YF/VJ

Monsieur Le Directeur,

En retour à votre courrier du 16 novembre 2020, je vous prie de prendre note de l'avis de la commune de SENE concernant le projet d'échangeur du Liziec RN 165 / RN 166.

Nous avons bien noté que l'objectif principal de ce projet est de résoudre la saturation des axes routiers au niveau de l'échangeur du Liziec, de fluidifier le trafic routier à un endroit qui permet de connecter la RN 165 (axe Nantes/Lorient/Quimper) et la RN166 (axe Rennes/vannes). Cet endroit est aussi un lieu important pour les trajets de proximité entre Vannes, Saint Avé, Séné.

Trois propositions sont à l'étude :

Variante A : privilégie la liaison directe entre Lorient et Rennes. Liaison Nantes-Rennes pas directe. La moins couteuse des trois (43,6 M€) et la moins impactante sur l'environnement.

Variante B : privilégie la liaison directe entre Lorient et Rennes et une liaison directe Nantes-Rennes. Mais liaisons locales plus complexes qui nécessiteraient plus d'aménagements (pas pris en compte) Impacts sur le Ruisseau du Liziec plus important. Coût : 47,4M€.

Variante C : Flux des grands axes et flux locaux séparés. Gros impacts sur le ruisseau du Liziec et nécessite d'avoir voirie sur espace naturel. Mettre sur longueur importante ce ruisseau en souterrain. Coût : 58,1M€.

1/ Les trois variantes proposées ne sont pas cohérentes avec les objectifs et ambitions portés dans les documents d'urbanisme de l'agglomération (SCOT, PDU, PCAET...) :

Dans son orientation 3 « Organiser des mobilités durables » Le SCOT se donne pour objectifs :
-d'engager une politique cyclable et piétonne ambitieuse dont notamment le développement des itinéraires entre pôles d'équilibre de l'agglomération
-d'optimiser les transports collectifs urbains et interurbains en garantissant un temps de trajet attractif en heure de pointe et une fréquence compétitive
-développer le potentiel multimodal du territoire en valorisant notamment l'atout de la desserte ferroviaire.
Ces trois grandes orientations sont développées dans le PDU.

Le plan climat air énergie du territoire PCAET de GMVA (25 avril 2019) fixe des objectifs pour sortir de l'utilisation individuelle de la voiture (ambitions de 50% déplacements à venir par un autre moyen de transport que la voiture, augmentation importante l'utilisation des transports collectif).

Aucun des trois projets proposés ne développe d'alternative à la voiture, du moins dans un premier temps. En effet, pas d'informations et réflexions sur les transports collectifs et en particulier les liaisons de bus pour fluidifier le trafic.

Les projets ne nous semblent pas adaptés aux enjeux, et à la réglementation actuelle.

2/ Les trois variantes proposées ne vont pas ou peu résoudre les dysfonctionnements actuels.

Il semble nécessaire d'avoir une approche plus globale pour réduire la saturation de ces axes routiers et :

- favoriser le report d'une partie de la circulation sur d'autres bretelles (voir créer un ouvrage entre les deux bretelles de Rennes et Pontivy)
- développer des alternatives à la voiture (train, bus, vélo...)
- s'interroger sur les conséquences de la crise actuelle, le développement du télétravail et du commerce en ligne qui durablement vont impacter les comportements et les déplacements.

3 / Particulièrement les variantes B et C portent des atteintes importantes à la biodiversité, aux milieux naturels et à la ressource en eau

Par la forte artificialisation, voire la destruction, du lit du ruisseau du Liziec qu'elles programment, elles vont à l'encontre des objectifs du SAGE Golfe du Morbihan et Ria d'Étel (PAGD approuvé par arrêté préfectoral du 24 avril 2020) pour la qualité des milieux aquatiques : hydromorphologie (4.1 Composante J) et continuité écologique des cours d'eau (4.2. Composante K).

En effet, le SDAGE Loire-Bretagne, dans le cadre de l'application de la Directive "Cadre Eau" pour préserver la qualité actuelle et reconquérir les milieux fragilisés, vise notamment à préserver les fonds de vallées et le maillage bocager.

Par la destruction de zones humides et boisés, elles conduiraient à l'artificialisation et l'imperméabilisation de surfaces de terrain importantes et à la rupture définitive de continuités écologiques déjà fragilisées. En cela, elles sont notamment en incohérence avec la charte du Parc Naturel Régional du Golfe du Morbihan : article 7.1 "Œuvrer pour la conservation de la trame verte et bleue et la réhabilitation des corridors écologiques fragilisés" et article 7.2 "Contribuer à la conservation des maillages naturels".

3 / En Conclusion :

Il est proposé de souligner les limites de ce projet :

- qui est en contradiction avec les ambitions de GMVA, de la Région, de l'État par rapport aux enjeux de changement climatique, et nos façons à l'avenir de nous déplacer.
- qui est très impactant sur l'environnement (surtout sur variante C => études complémentaires nécessaires)
- qui a des effets incertains en termes de fluidification du trafic,
- mais aussi un coût important et certainement sous-estimé par rapport à tous les aménagements supplémentaires qu'il générerait.
- Qu'il est nécessaire d'étudier et mettre en place des structures et des liaisons multimodales : voies, bus, vélo, piétonnes, parking relais.

Nous comprenons qu'il faille trouver une solution à la saturation routière observée à cet endroit, qui gêne les usagers dans leurs déplacements. Nous regrettons cependant, que le projet se focalise seulement sur les déplacements routiers alors qu'il nous semble primordial de penser les déplacements plus globalement, en développant et encourageant les déplacements alternatifs (liaisons douces, parking relais, transports collectifs bus et train). Les déplacements alternatifs contribueront c'est sur à résoudre le problème de saturation des axes observé à cet endroit.

Je vous précise que ces remarques sont le fruit des concertations des citoyens et des élus au travers du travail des commissions.

Je vous remercie de les prendre en compte.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.

La Maire,



Sylvie SCULO.

Auray, le 15 décembre 2020

Monsieur Ronan LE DELEZIR
Président de la CLE du SAGE Golfe du Morbihan et
Ria d'Étel

à

DREAL BRETAGNE
Service Infrastructure, Sécurité, Transports
L'Armorique 10, rue Maurice Fabre
CS 96515
35065 RENNES CEDEX

zones humides en termes de fonctionnalités.

Le projet est en zone réglementée par le PPR inondations des bassins vannetais. Il est mentionné en p15 du dossier de consultation que 'La prise en compte des prescriptions du PPR nécessitera des analyses complémentaires'. Toutefois l'enjeu « inondations » n'apparaît ni dans le tableau comparatif des variantes ni dans la présentation des variantes. Une analyse sommaire, à détailler par la suite, aurait permis d'intégrer cet enjeu dans le choix de la variante.

Pour être compatible avec les objectifs du SAGE, le scénario retenu s'évertuera à ne pas dégrader l'état du cours d'eau, à impacter le plus faiblement possible les zones humides et à ne pas aggraver le risque inondations. Il conviendra également de s'assurer de la faisabilité du scénario retenu notamment en termes de contraintes réglementaires et d'éventuelles compensations nécessaires.

Madame, Monsieur, je vous prie d'agréer mes sincères salutations.

Ronan LE DELEZIR



Président

Objet : Concertation avec le public sur l'échangeur du Liziec à Vannes

Dossier suivi par : Béatrice NIVOY

N/Réf. : RLD/BN n°2020-29

Madame, Monsieur,

Dans le cadre du projet de restructuration de l'échangeur du Liziec à Vannes, l'État organise une concertation publique présentant l'étude de 3 variantes de tracé.
Je tiens à vous faire part de nos observations.

Le Liziec, bien que dégradé sur sa partie aval, est un cours d'eau classé en très bon état au titre de la Directive Cadre Européenne sur l'Eau, comprenant de nombreux enjeux et soumis à plusieurs réglementations.

Le Liziec est classé en liste 1 au titre de l'article L214-17 du code de l'environnement : aucune autorisation ou concession ne peut être accordée pour la construction de nouveaux ouvrages s'ils constituent un obstacle à la continuité écologique. Il convient donc de s'assurer que les aménagements proposés (en particulier dans les variantes B et C) ne nuisent pas à la continuité écologique. En effet la mise en souterrain d'une portion de cours d'eau trop importante peut constituer un obstacle à la continuité écologique.

L'arrêté préfectoral du 9 juin 2015 a recensé des frayères sur la portion de cours d'eau concernée par le projet. Il conviendrait d'approfondir l'impact des différentes variantes sur ces frayères.

Le projet sera déclaré d'utilité publique, il entre donc dans les exceptions de la règle 4 du SAGE sur les zones humides. Néanmoins, les zones humides détruites devront être compensées selon les modalités du SDAGE Loire-Bretagne. Le dossier mentionne les superficies de zones humides impactées par chacune des variantes. Toutefois, il ne fait pas état des fonctionnalités assurées par ces zones humides. Dans le cadre du principe éviter, réduire, compenser ; il conviendrait de privilégier le scénario ayant le moins d'impact sur les

Vannes, le 17 décembre 2020

POLE OPERATIONNEL
GROUPEMENT COUVERTURE DES RISQUES

Affaire suivie par : **LCL Erwan GANNE**

@ : eganne@sdis56.fr
☎ : 02 97 54 56 39

N. Réf : EG/CG/2020-165

Préfecture de la région Bretagne
Service Infrastructures, Sécurité, Transport
A l'attention de Monsieur Thierry Alexandre,
Directeur Général adjoint,

3 Rue Martenot
35000 RENNES

Objet : Avis sur le projet de restructuration de l'échangeur du Liziec

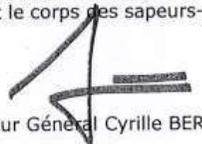
Par courrier en date du 16 novembre 2020, vous nous avez adressé le dossier de concertation relatif au projet de restructuration de l'échangeur du Liziec, commune de Vannes, dans le cadre d'une concertation publique.

Après analyse des trois variantes présentées, je vous prie de bien vouloir trouver en annexe les observations du Service Départemental d'Incendie et de Secours. Elles ont pour fil conducteur la distribution des secours.

Mes services restent à votre entière disposition pour échanger sur ce projet.

Le Directeur Départemental
Commandant le corps des sapeurs-pompiers,




Contrôleur Général Cyrille BERROD.

- Copie : - CEMO,**
- Chefs de Groupements,
- CSP Vannes,
- CIS Plescop, Ploeren, Elven, Surzur, Muzillac, Sarzeau, Arzon,
Questembert,
- SIG,
- CTA/CODIS.

L'objectif de notre analyse repose sur la distribution des secours au sein même du projet de restructuration de l'échangeur du Liziec et sur les communes périphériques de Vannes desservies par cet échangeur.

Par ailleurs, il s'agit d'analyser les itinéraires d'accès au Centre Hospitalier Centre Atlantique. En effet, bon nombre d'évacuations de blessés empruntent cet échangeur. Nos Véhicules de Secours et d'Assistance aux Victimes (VSAV) sont directement concernés, notamment ceux issus des Centres d'Interventions et de Secours (CIS) des secteurs Est et Nord-Est de Vannes.

Plus particulièrement, nous avons porté une attention sur l'identification des accès de services, bandes d'arrêt d'urgence, points repères pour les usagers de la route en cas d'accident ou d'incident avec les éventuelles zones d'ombre, les établissements recevant du public de proximité, la défense extérieure contre l'incendie, les bassins de rétention pour contenir les risques de pollutions et pour la protection des cours d'eau.

Enfin, s'agissant de travaux au long cours, nous nous devons d'agir en coopération avant, pendant et après afin de conserver la continuité des axes de circulation pour la rapidité des secours.

Observations générales sur les variantes A - B et C

Les axes d'amélioration ou d'optimisation

Point faible n°1 :

En cas d'accident ou d'incident sur la bretelle de la RN 165/ RN 166, dans le sens Nantes-Rennes, les premiers secours ont la nécessité de faire demi-tour au niveau de l'échangeur Est « Saint Léonard » commune de Theix-Noyal augmentant les délais d'acheminement des secours.

Parade n°1 :

Créer un accès de service à la RN 165, au niveau du lieu-dit Kerblay / Le Rohic pour accéder aux voies dans le Sens Nantes-Rennes ou Nantes-Quimper. Il convient de noter que cet accès de service bénéficie en premier lieu aux services d'exploitation du réseau.

Point faible n°2 :

En cas d'accident ou d'incident sur l'axe RN 166 (en venant de Rennes) vers les bretelles de la RN 165 ou vers le centre-ville de Vannes, les premiers secours ont la nécessité de faire demi-tour au niveau de l'échangeur de Kerboulard commune de Saint-Nolff augmentant les délais d'acheminement des secours.

Parade n°2 :

Créer un accès de service à la RN166, au niveau du rond-point Saint-Avé Nord pour accéder à la voie RN 166, sens Rennes-Vannes ou Rennes-Lorient.

Autres observations

Les bassins de rétention :

La présence de bassins de rétention est une nécessité pour limiter les risques de pollution des milieux, en particulier des ruisseaux et de la zone humide du Liziec. Ces bassins devront être munis de déshuileurs-dégraisseurs, ainsi que de vannes guillottes pour assurer un isolement du polluant in situ et ainsi limiter sa progression.

Signalétique :

Afin de faciliter la lisibilité des parcours ou voies empruntées par les usagers de la route, ils conviendront de disposer de points « repères ». Ces points repères peuvent se matérialiser comme suit :

- Panneau de signalisation,
- Panneau à message variable,
- Sculptures.

L'objectif opérationnel est de permettre à l'usager de la route de se situer rapidement en cas d'accident ou d'incident et ainsi permettre un engagement des secours directement à la bonne adresse. En l'absence de localisation précise, nous étudierons la possibilité pour le SDIS d'engager les secours dans les deux sens de circulation.

La mise en place de vidéosurveillance peut également faciliter la localisation d'un sinistre.

Enfin, nous vous accompagnerons pour actualiser, si nécessaire, le protocole d'intervention d'urgence sur le réseau national.

Interrogations :

Pouvez-vous nous confirmer la présence et la continuité des BAU sur l'ensemble des voies desservies par cet échangeur ?

Observations spécifiques sur les variantes A – B et C

Les axes d'amélioration ou d'optimisation

Variante A :

L'absence de liaison directe Rennes-Nantes apporte un flux d'usagers du réseau national vers le réseau secondaire, puis de nouveau vers le réseau national. Au vu des enjeux et de la hauteur des travaux projetés, la continuité de service sur le réseau national semble un incontournable.

Variante B :

Il est précisé en page 28 du dossier : « l'usage de feux pour la régularisation du trafic ». Nous souhaiterions avoir des précisions sur ce point précis.

Variante C :

La création d'un rond-point au Nord de la RN 165, dit rond-point du Liziec Nord semble déplacer la problématique du flux actuel, identifié au niveau du rond-point du Liziec Sud, vers le Nord. En effet, le rond-point du Nord collecterait quatre flux majeurs de circulation.

En l'absence d'accès direct depuis la voirie existante vers la RN 165, dans le sens Rennes-Vannes ou Rennes Lorient, la création d'un accès de service au niveau du rond-point de Saint-Avé Nord est encore plus prégnant avec la variante C.

Observations connexes

Pouvez-vous nous préciser si l'échangeur à l'est de la commune d'Elven fait partie intégrante du projet de restructuration des échangeurs sur la RN 166 et de celui du Liziec ?

Le SDIS du Morbihan, dans le cadre de la déclinaison des recommandations de son Schéma Départemental d'Analyse et de Couverture des Risques, porte une attention particulière à votre projet. En effet, la recommandation n°12 du SDA CR fixe deux objectifs, dont l'un est de repositionner et/ou fusionner et/ou adapter les centres d'incendie et de secours périphériques en couvrant les nouvelles zones d'habitation ou d'activité en cours d'aménagement, autour du bassin de vie vannetais.

Vous interlocuteurs directs pour ce projet

- Le Chef de Centre de Secours Principal de Vannes,
- Le Chef de service Prévision/Opérations de l'arrondissement de Vannes,
- Le responsable de la compagnie de soutien de Vannes.

REÇU
02.12.2020
DREAL-BRE

Réf. : MLB/SB

Objet : VILLE DE VANNES

Concertation publique

Novembre/Décembre 2020-

RN165/Echangeur du Liziec

Vannes, le 23 Novembre 2020

Monsieur le Préfet de la Région Bretagne
DREAL BRETAGNE
Service IST/DMMO
10 rue Maurice Fabre
CS 96515
35065 RENNES Cedex

Monsieur le Préfet,

Par la présente, j'ai l'honneur de porter à votre connaissance mon avis concernant l'échangeur du Liziec de Vannes.

Notre entreprise dispose d'un établissement, situé 18 rue Alain Gerbault à Vannes, qui accueille nos services du siège et de direction générale.

Je tiens tout d'abord à vous faire part de ma grande satisfaction pour la conception et l'avancée de ce projet. En effet, ce nouvel échangeur est attendu et est en cohérence avec la poursuite du développement de Vannes et de notre département.

La **variante C** est naturellement celle qui répond parfaitement à cet objectif de qualité. De plus, elle apporte des bénéfices au plus grand nombre d'usagers. Et enfin, cette **variante C** est la meilleure solution aux problèmes actuels.

Je vous remercie d'enregistrer mon avis. Et je vous suis reconnaissant par avance de votre mobilisation pour la réussite de ce nouvel échangeur du Liziec de Vannes attendu par notre entreprise.

Je vous prie de croire, Monsieur le Préfet, en l'assurance de ma considération distinguée.

Le Président Directeur Général

François GOULARD

Patrice FAURE
Préfet
Préfecture
Place du Général de Gaulle
BP 501
56019 VANNES Cedex 9

Saint-Avé, le 18 décembre 2020

Ref: C/2020/133/CC

Monsieur le Préfet,

Dans le cadre de la concertation sur l'aménagement de l'échangeur du Liziec, vous m'avez demandé de vous transmettre mon avis sur les scénarii proposés.

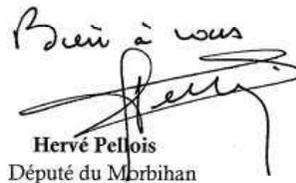
Des trois projets, celui qui me semble le plus pertinent est le C. Il pourrait cependant être intéressant le compléter avec :

- La mise en place d'infrastructures permettant une intermodalité (parking-relais, aires de covoiturage, lignes de bus, pistes cyclables...)
- L'édification d'un mur antibruit au niveau de Tréalvé. Il s'agit là d'une demande forte des riverains.

Le projet B me semble d'emblée à éliminer tant il pénaliserait toutes les personnes du nord de l'agglomération devant rejoindre la zone du Prat.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à ces remarques.

Je vous prie de croire, Monsieur le Préfet, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Bien à vous

Hervé Pellois
Député du Morbihan

Sujet :Recueil d'avis sur le projet de restructuration de l'échangeur du Liziec - Ref IST-DMMO-PG-D382

Date :Mon, 18 Jan 2021 14:22:36 +0100

De : thomas.le-campion (par Internet) <thomas.le-campion@gmb.bzh>

Répondre à :thomas.le-campion <thomas.le-campion@gmb.bzh>

Pour :patrick.gomi@developpement-durable.gouv.fr

Bonjour, suite à la réception de votre courrier du 16/11/2020 accompagné du dossier de concertation cité en objet veuillez trouver ci-dessous l'avis de Groupe Mammalogique Breton dans le cadre de ce dossier :

- La Loutre est bien présente sur le Liziec. Sa présence est notée potentielle dans le document. Il convient donc d'acter sa présence effective sur ce ruisseau et dans ce dossier. Le Liziec franchi d'ailleurs la RN165 grâce à un ouvrage d'art équipé d'un passage à Loutre qui est aujourd'hui peu fonctionnel suite à un problème de conception. Ce projet de réaménagement est une bonne occasion de reprendre ce passage à Loutre (DIROuest) afin de le rendre le plus transparent possible pour les Mammifères semi-aquatiques.
- Le Putois d'Europe (espèce de Mammifères semi-aquatique en probable régression) est également présent sur ce secteur.
- Les variantes 1 et 2 sont les variantes qui semblent effectivement les moins impactantes vis-à-vis des Mammifères et il convient selon nous dès cette étape de supprimer la variante 3.
- En terme d'emprises, les variantes 1 et 2 sont quasi similaires. Tous semble se jouer au niveau du sud de l'aire d'étude : secteur des giratoires du Liziec et de Toull Douar. Hors c'est dans ce secteur que nous pouvons attendre le plus d'impact du projet sur la Loutre d'Europe et les Mammifères semi-aquatiques.
- A la lecture des cartes, la variante 2 proposerait au final 2 franchissements déjà existants du Liziec : celui de la route existante entre le giratoire du Liziec et le giratoire de Toull Douar et celui de la RN165, hors la variante 1 en proposerait un de plus : un nouvel ouvrage d'art pour une nouvelle bretelle d'entrée et de sortie située entre les deux ouvrages existants. Avec un franchissement supplémentaire cette variante 1 sera moins transparente que la variante 2 pour les Mammifères semi-aquatiques.
- A la lecture des informations mises à notre disposition et des éléments listés ci-dessus il nous semble que la variante 2 sera la moins problématique pour les Mammifères semi-aquatiques. Si toutefois la variante 1 est retenue (d'après le document : moindre impact global sur la faune et la flore) il faudra particulièrement soigner la prise en compte de ces espèces dans le nouvel ouvrage qui sera créé. Quoi qu'il en soit, le Groupe Mammalogique Breton demande à être associé à ces réflexions et suivi des travaux. De plus et peu importe la variante retenue (1 ou 2) le Groupe Mammalogique Breton demande que les ouvrages d'arts existants : RN165 et voie entre giratoires du Liziec et de Toull Douar fassent l'objet d'une amélioration ou d'une création de continuités de berges sous ouvrages et que ces aménagements soient pleinement intégrés dans ce dossier.

En vous souhaitant une bonne réception de cet avis, nous nous tenons à votre disposition pour de plus amples explications.

Bien cordialement

Thomas Le Campion

Chargé de mission « Etudes et conservation »

Actions en Ille-et-Vilaine et Morbihan

Groupe Mammalogique Breton

Contacts siège et antennes | [facebook](#) | [twitter](#) | [flickr](#)

[Association membre de FBNE](#)

[Nous voulons des coquelicots !](#)

DIRECTION REGIONALE ENVIRONNEMENT
AMENAGEMENT LOGEMENT (DREAL)
SERVICE INFRASTRUCTURE, SECURITE,
TRANSPORTS
L'ARMORIQUE
10, RUE MAURICE FABRE - CS 96515
35065 RENNES CEDEX

Vannes, le 14 janvier 2021

Monsieur le Directeur Régional,

La Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) de Bretagne est maître d'ouvrage du projet de restructuration de l'échangeur du Liziec à Vannes engagé en 2017 à travers la mise en place du comité de suivi et le démarrage des études préalables.

Une concertation publique sur ce projet d'aménagement a été menée entre le 16 novembre 2020 et le 18 décembre 2020 prolongée jusqu'au 8 janvier 2021. Vous avez sollicité la Chambre de Commerce et d'Industrie du Morbihan pour émettre un avis et nous vous en remercions.

L'échangeur du Liziec est l'un des quatre systèmes d'échanges de la RN165 qui irrigue le territoire de Vannes. Comme mentionné dans le dossier, il supporte à la fois :

- un trafic de transit entre la RN165 (Lorient-Nantes) et la RN 166 (Vannes-Rennes) qui représente la moitié des flux ;
- un trafic d'échange entre les routes nationales et Vannes – Saint-Avé qui pèse pour 20 à 25% des flux ;
- ainsi qu'un trafic local entre Vannes, Saint-Avé et les zones d'activités qui représente 25 à 30% des flux.

Toutes ces fonctions qui incombent à cet échangeur, la configuration de l'aménagement actuel et l'augmentation des flux routiers génèrent des saturations de plus en plus importantes et fréquentes ainsi que des remontées de files accidentogènes sur les axes structurants qui les alimentent.

La Chambre de Commerce et d'Industrie du Morbihan est très sensible à la nécessité de garantir de bonnes conditions de desserte du territoire et notamment routières. Le phénomène de congestion génère effectivement de nombreuses problématiques dont certaines sont particulièrement pénalisantes pour les entreprises du territoire :

- Le surcoût économique lié aux embouteillages car les flux de transport nécessaires à l'activité des entreprises sont parfois fortement ralentis ;
- La difficulté d'accès aux entreprises implantées dans les différentes zones d'activités aux abords de l'échangeur du Liziec qui impacte à la fois le personnel et la clientèle de ces différentes entreprises ;
- La perte d'attractivité de ces zones d'activités pourtant avantageusement situées à la confluence de deux axes très structurants du territoire départemental et régional ;
- Les problèmes de sécurité causés notamment par la congestion au niveau du giratoire de Toull Douar provoquant des remontées de file sur la RN 165 et impactant alors les conditions de transit sur l'axe Lorient-Nantes.

-Le risque d'aggravation majeure de la situation dû à la dynamique démographique, à la croissance des emplois sur le territoire et à la progression de la périurbanisation impliquant davantage de migrations pendulaires et donc de trafic.

D'après les données communiquées dans le dossier, le tissu économique environnant le site est riche de 220 entreprises et de 5100 emplois répartis sur les zones d'activités du Prat et du Chapeau Rouge. Il est également indiqué qu'à horizon 2037, la fréquentation de cet échangeur pourrait augmenter de 20% mais que le temps passé augmenterait de 70% si l'aménagement actuel restait inchangé. Ces différentes données témoignent de l'importance d'agir en réalisant un aménagement susceptible d'améliorer considérablement cette situation déjà problématique et d'éviter une telle aggravation des saturations.

Nous avons pleinement conscience du caractère contraint du site sur le plan technique, urbain et environnemental, rendant l'exercice difficile pour la définition des scénarii d'aménagement. A l'heure de la concertation publique, nous sommes néanmoins plutôt satisfaits de constater que trois variantes d'aménagement puissent être débattues.

Cependant, la carte des impacts économiques par variante fournie dans le dossier fait apparaître qu'au moins 2 des nouveaux tracés en sortie sud de la RN 165 viennent diminuer non seulement des espaces économiques occupés par des entreprises, mais aussi leurs bâtiments en activité. Outre le préjudice que cela leur procurerait, cela nous semble être également une cause de surcoût dont il serait bien de faire l'économie à l'heure d'un projet dont nous pensons que la charge financière doit être contenue.

Et, plus largement, des zones d'urbanisation future à vocation économique dont on connaît la rareté seraient concernées. L'optimisation foncière du projet est une priorité. Sur ce point, nous nous demandons si une meilleure utilisation du faisceau ferré riverain ne permettrait pas d'éviter la mutilation de bâtiments existants.

En synthèse, nous accueillons donc favorablement la volonté d'améliorer de manière significative les conditions de circulation sur cet échangeur en proposant, dans toutes ses variantes, un projet d'aménagement d'envergure apte à répondre au besoin des entreprises et de leurs salariés de bénéficier de bonnes conditions de circulation et d'accès, dans un contexte de dynamisme économique et démographique de l'agglomération vannetaise. Pour autant le choix final devra veiller à limiter au maximum l'impact sur le foncier économique et les entreprises existantes, et plus généralement prendre en compte la maîtrise des coûts.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Directeur Régional, l'expression de notre considération distinguée.

Pour le Président P. MONTEL,
le Vice-Président Services



David CABEDOCE

Direction Régionale Bretagne de l'OFB

DREAL Bretagne
Service Infrastructures, Sécurité, Transports
3 rue Martenot
35000 RENNES

Le 05 janvier 2021

A l'attention de M. Patrick Gomi

Dossier suivi par : Mikaël LE BIHAN et Alexandra HUBERT
Mél : mikael.le-bihan@ofb.gouv.fr et alexandra.hubert@ofb.gouv.fr
Réf du dossier : IST-DMMO-PG-D382

Objet : Avis sur le projet de restructuration de l'échangeur du Liziec (56)

Par courrier daté du 16 Novembre 2020, vous sollicitez l'avis de la Direction Bretagne de l'Office Français de la Biodiversité sur le dossier de concertation relatif au projet de restructuration de l'échangeur du Liziec.

Suite à l'examen de ce dossier de concertation, veuillez trouver ci-dessous nos observations.

Ce document présente 3 variantes : A, B et C. L'analyse comparative de ces 3 variantes est présentée en page 38 avec des précisions apportées sur l'eau et la biodiversité en pages 44, 45 et 50 à 51.

A la lecture de ce document, un gradient de dégradation sur l'eau et la biodiversité est bien caractérisée du scénario A aux scénarios B et C. Le scénario A constitue le scénario le moins impactant au vu des premiers éléments transmis. En effet, l'augmentation des surfaces forestières et de zones humides viennent amplifier les impacts environnementaux des scénarios B et C. De plus, pour les scénarios B et C, la mise en souterrain d'un cours d'eau représente le plus haut niveau d'atteinte à l'hydromorphologie d'un cours d'eau (Guillerme, 2015), atteinte qui est généralement irréversible sur le long terme.

Comme le rappelle l'étude récente du Muséum d'Histoire Naturelle (Weissgerber *et al.*, 2019¹), la compensation des impacts sur la biodiversité demeure très délicate. Par conséquent, il apparaît essentiel de privilégier l'évitement et la réduction des impacts sur la biodiversité ainsi que sur l'eau.

Pour le scénario A, l'impact sur les zones humides demeure toutefois significatif (soustraction de 4500 m² de zones humides), l'impact qualifié de « neutre » dans le tableau en page 38 devra donc être modifié.

Dans un second temps, la phase de réduction devra permettre de limiter au maximum les impacts du scénario retenu sur l'eau et la biodiversité. Par ailleurs, il sera pertinent d'utiliser la méthodologie nationale d'évaluation des fonctions des zones humides (cf. <https://professionnels.ofb.fr/fr/node/80>) afin de veiller à une application optimale de la séquence ERC. Afin de limiter au maximum les impacts durant la phase chantier, nous

¹ WEISSGERBER M., ROTURIER S., JULIARD R. & GUILLET F., 2019. Biodiversity offsetting : Certainty of the net loss but uncertainty of the net gain. *Biology Conservation*, 237, 200-208.

recommandons de prévoir dès maintenant la mise en œuvre de l'approche multi-barrière décrite dans le guide chantier de l'OFB (cf. <https://professionnels.ofb.fr/fr/doc-guides-protocoles/bonnes-pratiques-environnementales-protection-milieux-aquatiques-en-phase>).

Pour conclure, la variante A est effectivement la variante la moins impactante pour l'eau et la biodiversité. Quelque soit le scénario retenu, une application optimale de la séquence ERC est attendue.

Nos services restent à votre disposition pour tout échange complémentaire.

La Directrice Régionale Adjointe de la Bretagne



Marie DUBOIS

Avis de Bretagne Vivante sur le projet de restructuration de l'échangeur du Liziec

La lecture du dossier de concertation de l'échangeur du Liziec amène plusieurs réflexions.

Il s'agit d'un projet éminent routier basé sur l'utilisation du seul véhicule individuel (voitures et camions), ayant comme objectif une meilleure fluidité du trafic rendu nécessaire pour des questions de sécurité compte tenu de son augmentation récente et projetée.

Notons que les variantes intègrent les coûts financiers et les impacts environnementaux.

Remarques :

Il est considéré que l'augmentation du trafic automobile est inéluctable alors que toute la politique française vise, notamment pour une meilleure prévention vis-à-vis des changements climatiques, à diminuer l'utilisation des véhicules personnels et des camions.

1. Le dossier ne présente pas les **alternatives à ce type de projet** ni les avantages et inconvénients qui en découlent. Nous demandons une étude faisant la comparaison entre le lancement d'une restructuration du réseau routier et la mise en place d'un plan efficace de **création de circulations douces et d'amélioration et développement des transports en commun**. Ce dernier point avait été demandé lors de la réunion du 18 septembre 2020 en préfecture de Vannes. Cette étude devra prendre en considération les points suivants: pollution de l'air, impact sur les émissions de gaz à effets de serre, impact sur la biodiversité, impact sur le bruit, impacts sur le régime des eaux (imperméabilisation des sols, alimentation des nappes phréatiques, ...) impacts sur les temps de transport, vitesse de mise en œuvre, coûts financiers des aménagements, économies induites (déboisement évité, assèchements des zones humides).
2. **Le principe « Éviter, Réduire, Compenser »** qui est obligatoire et édicté par la loi du 6 août 2018, est bien explicité mais on ne retrouve pas de descriptions de sa mise en œuvre et ce, quelles que soient les variantes.
3. **L'artificialisation des sols** et ses indéniables conséquences n'est pas étudiée. Pourtant le gouvernement a annoncé un objectif d'artificialisation zéro pour ces prochaines années. On constate qu'au minimum 12 000 m² vont être artificialisés. Où est la compensation ?

La prise en compte de **l'artificialisation nette** avec demande de compensation foncière de zones dégradées devant être restaurées n'est absolument pas abordée. Nulle part n'apparaît le nombre d'**expropriations foncières** nécessaires au projet ni les conséquences engagées.

4. D'autre part, les quantités d'**eaux pluviales** générées qui doivent être en adéquation avec les capacités des bassins de rétention, ne font pas l'objet d'avis. Aucune information sur l'utilisation du sel de déneigement et ses conséquences (apparition de flore halophyte par exemple).
5. La présence de **TVB** (Trame Verte et Bleue) est oubliée ou simplement citée. On peut se poser la question de la création de passage à faune puisque ce secteur est historiquement un corridor pour de nombreuses espèces venant du bassin versant. De même, l'absence d'insectes dans l'étude traduit un oubli, peut-être, mais plus sûrement une carence.
6. La prévention et les impacts du **changement climatique** n'apparaissent pas dans le dossier.

Au-delà de ces points, une désagréable impression ressort de ce dossier.

L'environnement ne serait-il pas **l'alibi** permettant d'orienter l'avis général vers la solution la moins onéreuse ? Certes les études le concernant sont obligatoires et permettent de mieux dimensionner le projet mais depuis longtemps le secteur a été gravement atteint au niveau biodiversité et impacts environnementaux. Lui redonner ses valeurs originelles coûteraient une fortune et apporteraient peu au milieu dans la mesure où il faudrait aussi intervenir en aval... suivant le principe de l'écoulement des fluides !

C'est un ressenti mais la 3^{ème} variante, avec toutes les réserves sur l'absence d'études suffisantes émises ci-dessus, nous paraît la plus prospective donc durable si on se place sur l'aspect fonctionnalité du trafic, à défaut de l'étude d'il y a 15 ans sur une N165 passant entre Vannes et Grandchamp pour aboutir vers Landévant.

Patrick PHILIPPON
Vice-Président Bretagne Vivante pour le Morbihan



Rennes, le 19 janvier 2021

Service Entretien et Modernisation du réseau
Mission Sécurité de l'Infrastructure

Affaire suivie par : Jean-Pierre CADIN
jean-pierre.cadin@developpement-durable.gouv.fr
Tél. : 02 99 33 47 51

**RN 165 / RN166
Échangeur du Liziec**

**Avis de l'exploitant sur le projet de
réaménagement
Dossier de concertation publique**

Le projet de réaménagement de l'échangeur du Liziec entre la RN165 et la RN166 à Vannes, établi par la DREAL dans le cadre de la concertation publique et transmis le 23 novembre 2020, appelle les remarques suivantes, synthétisées par la mission sécurité de l'infrastructure au titre de l'exploitant DIR Ouest.

Le dossier de concertation présente trois variantes pour le réaménagement de l'échangeur.

Pour l'ensemble des variantes

Concernant les modes doux et les transports en commun, rien n'est actuellement précisé dans le projet. Or, quelle que soit la variante retenue, il ne sera pas possible de résoudre durablement les problèmes de congestion si le report vers les modes alternatifs n'est pas facilité. Le franchissement par les modes doux de la zone de l'échangeur du Liziec doit être prévu dès le stade projet afin de créer avec les collectivités des infrastructures performantes notamment pour les cyclistes. A titre d'exemple, le trajet cyclable St Avé -> Le Prat, inférieur à 5 km, présente un intérêt tout particulier à être étudié.

Par ailleurs, l'avenir de la voie de chemin de fer GMVA demande à être clarifié, vu son impact non négligeable sur les possibilités d'aménagement. Il semblerait que plus aucun train ne l'emprunte, or la suppression de cette voie permettrait non seulement de réduire l'emprise envisagée sur les surfaces commerciales et ainsi de réaliser une économie sur le projet, mais aussi de réutiliser l'ancienne emprise de la voie ferrée pour créer une liaison douce entre la gare et la ZI du Prat.

La faisabilité de voies réservées pour les transports en communs et/ou le covoiturage doit également être envisagée notamment dans le cadre des trajets domicile travail et en lien avec les projets de pôles multimodaux des collectivités.

Par ailleurs nous nous interrogeons sur les chiffres de trafic indiqués page 46 à 49 du dossier de concertation. A l'horizon 2037, il est prévu plus de 8000 uvp/h sur la RN165 ouest, ce qui signifie plus de 4000 uvp/h par sens en heure de pointe avec pour conséquence une saturation de la 2x2 voie en section courante. Un projet de restructuration de cette ampleur devrait également prendre en compte la capacité de la RN165, qui jouera un rôle fondamental dans le fonctionnement de l'échangeur du Liziec. Il nous semble nécessaire de réfléchir à une augmentation de capacité par exemple par création d'une troisième voie ou de voies collectrices (notamment au nord) pour faciliter les deux insertions successives de l'échangeur du Liziec (qui provoquent déjà aujourd'hui des congestions récurrentes).

Variante A

- Aux heures de pointe, sur les giratoires, les flux prioritaires risquent de prendre le pas sur les autres flux qui se trouveront systématiquement pénalisés.
- Le flux Rennes → Vannes/Le Prat traverse 5 giratoires (St-Avé nord, Tréalvé, Chapeau Rouge, Liziec nord, Toul Douar) ce qui semble moins facile qu'actuellement et risque de pénaliser les autres flux du trafic local. D'autre part, ce flux, qui semble assez structurant, reste trop imbriqué avec le trafic local, ce qui pourrait générer des difficultés à l'heure de pointe du matin (notamment des remontées sur la RN166 au niveau de la bretelle Rennes vers St-Avé).
- Pour le trajet Vannes → St-Avé, il existe un autre trajet plus direct via Toul Douar, Liziec Nord et Chapeau Rouge qui évite ainsi la RN166 dans la partie la plus contraignante.

Variante B

Par rapport à la variante A :

- Le nombre plus réduit de giratoires facilite la circulation pour les mouvements majeurs.
- Le flux Rennes → Vannes/Le Prat est direct, ce qui évite les inconvénients évoqués supra.
- Au contraire, le mouvement Nantes → Vannes/Le Prat est sensiblement rallongé car il oblige les usagers à emprunter l'échangeur de Tréalvé puis la route de Rennes et la rue Alain Gerbault : outre l'allongement de distance, l'incidence sur le temps parcours est à prendre en compte afin d'évaluer l'acceptabilité de cette configuration. Toutefois, ceci ne concerne que la desserte interne de la ZI du Prat, accessible également depuis la sortie St-Léonard en amont.
- De même, il semble que le mouvement Vannes/Le Prat → Lorient soit supprimé sans que la raison n'en soit précisée. La disparition de la boucle qui supporte actuellement ce mouvement direct implique un report via l'échangeur de Tréalvé, avec un risque de surcharger le barreau entre les giratoires du Chapeau Rouge et de Tréalvé, notamment si le taux de PL est important.
- A priori, il n'y a pas d'impact sur la RN166 à l'heure de pointe du soir contrairement à ce qui est indiqué.
- Il conviendrait de prévoir dans cette variante une modernisation du carrefour avenue de Verdun / rue Alain Gerbault (compte tenu du report de trafic lié au mouvement Nantes → Vannes/Le Prat) en créant un giratoire et éventuellement une restructuration de la route de Rennes et de la rue Alain Gerbault en y intégrant des modes doux.

Variante C

- Sur le giratoire du Liziec nord, à l'heure de pointe du matin, il y aura concurrence entre les mouvements Rennes → Vannes/Le Prat et Nantes → Vannes/Le Prat (ce dernier étant prioritaire), il faudra bien s'assurer que cela ne pose pas trop de difficultés.
- Les doubles sorties sur la RN165 dans les deux sens ne sont pas très lisibles et représentent une contrainte forte pour l'exploitation de la RN.

Conclusion

La variante B semble être celle qui présente le meilleur compromis entre le traitement des problématiques de flux et la lisibilité et l'exploitation de l'aménagement. Elle est celle qui assure la meilleure séparation entre les flux de transit et les flux locaux (cela rejoint en partie l'analyse multi-critères du dossier).

De par son nombre de giratoires limité, elle apparaît comme pertinente pour résoudre une grande partie des problèmes de congestion connus aujourd'hui sur le réseau Etat.

Elle est également plus intéressante, par sa relative simplicité géométrique, sous l'angle de la gestion ultérieure, étant précisé que les giratoires de St-Avé nord, de Tréalvé et du Chapeau Rouge auraient vocation à intégrer la voirie locale.

En contrepartie, le mouvement Nantes → Vannes/Le Prat est plus complexe par rapport à la situation actuelle, ce qui peut nécessiter des mesures d'accompagnement quant à la gestion de la desserte de la zone.


Le chef du SEM
Alain Carmouët

AVIS SUR LE PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DE L'ÉCHANGEUR DU LIZIEC

Vu la saisine pour avis du Préfet de la Région Bretagne par courrier en date du 16 novembre 2020 ;

Vu l'avis de la commission urbanisme du Parc réuni le 10 décembre 2020 ;

Contexte et objectif du projet :

L'échangeur du Liziec est l'un des 4 systèmes d'échanges qui irriguent Vannes. Il permet de connecter 2 axes importants que sont la RN165 (Nantes-Vannes-Lorient-Quimper) et la RN166 (Rennes-Vannes) tout en assurant des échanges locaux. Malgré des travaux d'aménagements réalisés au début des années 2000, cet échangeur présente des saturations régulières et des remontées de files sur les axes qui l'alimentent. Ces dysfonctionnements devraient s'aggraver au regard du dynamisme économique et de l'accroissement de population de ce territoire qui génèreraient une augmentation prévisible du trafic.

Le projet présenté consiste à réaliser un aménagement routier générant plus de fluidité et de sécurité pour le trafic de transit, le trafic d'échange et le trafic local, et plus de sécurité en limitant les remontées de files, tout en optimisant son insertion environnementale.

La Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) de Bretagne a entamé en 2017 les études préalables à la déclaration d'utilité publique prévue par le Contrat de Plan État Région (CPER) 2015-2020 pour la région Bretagne. Après un diagnostic technique et environnemental, différentes variantes de tracé ont été étudiées par l'État. Sur la base de ces études, trois variantes ont été retenues et sont présentées dans le cadre de la concertation publique organisée du 16 novembre au 18 décembre 2020.

Présentation synthétique des 3 variantes :

Variante A :

La variante A privilégie une liaison directe Lorient-Rennes tout en permettant les échanges des voiries locales pour la liaison entre Vannes et Saint-Avé. La liaison Nantes-Rennes n'est pas directe et nécessiterait le passage de plusieurs ronds-points. La modélisation des futurs flux montre une amélioration de la fluidification de la circulation en heure de pointe mais des dysfonctionnements resteraient présents sur la bretelle de sortie Rennes-Saint-Avé et sur le giratoire du Liziec. Si majoritairement on constate un gain dans les temps de parcours, certains pourraient néanmoins augmenter. D'après l'étude préalable présentée, c'est la variante qui aurait le moins d'impact environnemental et paysager des 3 propositions. L'estimation du coût de cette variante est de 43,6 M€ TTC, soit la moins coûteuse des 3 options.

Variante B :

La variante B privilégie une liaison directe Lorient-Rennes et une liaison directe Nantes-Rennes. Plusieurs liaisons locales seront plus complexes (Saint-Avé-Vannes-Nantes et Nantes-Vannes) : elles passeront par la route de Rennes et la rue Alain Gerbault, actuellement voiries communales, ce qui pourrait nécessiter des aménagements complémentaires, non intégrés actuellement dans l'étude et dans l'estimation financière. La modélisation des futurs flux montre des conditions de circulations fluidifiées sauf au niveau du giratoire Gerbault/Delestraint ainsi que sur la bretelle de sortie vers

Vannes centre de la RN166 qui saturerait en heure de pointe du soir. Une régulation par feux du giratoire est proposée pour limiter la file d'attente sur la bretelle. D'après l'étude préalable présentée, c'est une variante qui présente des impacts environnementaux plus importants sur le ruisseau du Liziec (portion importante mise en souterrain). L'estimation du coût de cette variante est de 47,4 M€ TTC.

Variante C :

La variante C sépare les flux de transit des circulations locales. Les liaisons seraient donc directes entre Lorient-Rennes et Nantes-Rennes et les flux locaux seraient gérés par un ensemble de 4 giratoires. La modélisation des futurs flux montre des conditions de circulations fluidifiées à l'exception, comme pour la variante B, de la bretelle de sortie vers Vannes centre de la RN166 qui nécessiterait une régulation par feux du giratoire pour limiter la file d'attente sur la bretelle. Cette variante semble néanmoins la plus satisfaisante s'agissant de la fluidification du trafic routier. D'après l'étude préalable présentée, c'est une variante qui présente des impacts environnementaux plus importants sur le ruisseau du Liziec (portion importante mise en souterrain) ainsi que des impacts paysagers plus importants, car cette variante nécessite une emprise routière plus grande. L'estimation du coût de cette variante est de 58,1 M€ TTC, soit la plus coûteuse des 3 options. A noter qu'il est précisé que cette variante entraînera une gestion du trafic plus complexe pour l'exploitant routier.

Analyse du projet :

Enjeux environnementaux aux abords du projet :

Les études environnementales ont été réalisées dans un périmètre restreint, incluant uniquement la proximité immédiate du projet. Elles concluent à des enjeux environnementaux relativement modérés dans cet espace déjà très fortement modifié par les aménagements. Ainsi, il a été identifié dans le périmètre de l'étude la présence de 31 espèces d'oiseaux protégés, 4 amphibiens protégés, au moins 2 espèces de mammifères protégés dont la Loure d'Europe et 1 reptile protégé.

Le peuplement piscicole est signalé comme fortement impacté dans les variantes B et C, sans plus de détail. Or le Liziec présente des enjeux piscicoles avérés à l'échelle du territoire, avec la présence du Saumon Atlantique et de la Lamproie marine notamment qui ne sont pas identifiés dans l'étude. Il s'agit de deux espèces d'intérêt communautaire protégées par l'annexe II de la Directive Européenne Habitat, Faune, Flore. Des zones de frayères à Lamproie marine sont connues à proximité de l'échangeur, notamment via les suivis réalisés par la Fédération Départementale pour la Pêche et la Protection du Milieu Aquatique du Morbihan. Celles-ci ont été identifiées dans l'arrêté préfectoral en date du 9 juin 2015 relatif à la délimitation des zones de frayères en application de l'article L.432-3 du Code de l'environnement. Il apparaît nécessaire de compléter l'évaluation environnementale au regard de ces deux espèces à enjeux prioritaires.

Les habitats naturels actuellement présents sur le site seront impactés par le projet de réaménagement. Ainsi les zones humides actuellement présentes sur le site seront impactées de 4 500 m² dans la variante A, de 7 800 m² dans la variante B et de 10 100 m² dans la variante C. Les surfaces de boisements seront également impactées de 7 550 m² dans la variante A, 8 700 m² dans la variante B et 13 210 m² dans la variante C.

Il est important de rappeler que la règle 4 du SAGE Golfe du Morbihan-Vannes Agglomération interdit la destruction de zones humides, sauf exception dont l'impossibilité technico-économique d'implanter en dehors de ces zones, les installations, ouvrages, travaux ou activités réalisés dans le cadre d'un projet déclaré d'utilité publique (DUP) ou présentant un caractère d'intérêt général, notamment au sens de l'article L.211-7 du Code de l'environnement ou de l'article L.102-1 du Code de l'urbanisme.



Une autre vie s'invente ici

Envoyé en préfecture le 22/12/2020
Reçu en préfecture le 22/12/2020
Affiché le
ID : 056-200049708-20201222-2020_64-DE

été supprimés (château du Liziec, ancienne pisciculture de la Gouarnais, vanne de Saint-Nolff). Le premier obstacle infranchissable pour l'espace est situé légèrement en amont de l'échangeur, au moulin de Tréalvé en Saint-Avé, or sa conformité au titre de la continuité écologique en cours de finalisation devrait permettre la reconquête du bassin versant par cette espèce de poisson migrateur emblématique et menacé. Le classement en liste 2 au titre de l'article L214-17 du Code de l'environnement du Liziec, du pont sur la RD 134 sur la commune de Saint-Nolff à l'estuaire, implique une obligation d'assurer la circulation piscicole (montaison et dévalaison) pour les espèces amphihalines (Anguille, Saumon Atlantique, Truite de mer, Lamproie marine) et pour

l'espèce holobiotique, la Truite fario.

Il apparaît que les 3 variantes d'aménagement étudiées auront un impact sur la qualité de cette trame bleue et de la continuité piscicole. La variante A prévoit la suppression d'un linéaire d'écoulement à ciel ouvert et un reprofilage des berges (talutage). L'analyse des impacts de la variante B indique que la morphologie du ruisseau du Liziec sera modifiée, avec deux tiers du cours d'eau présent sur le secteur mis en souterrain, soit un linéaire très important sans puits de lumière perturbant voir rendant inexistants les déplacements des poissons. Il en est de même pour la variante C de manière moins importante avec seulement 1 tiers du cours d'eau sera mis en souterrain.

Le Liziec est classé en liste 1 au titre de l'article L214-17 du Code de l'environnement. Cela implique qu'aucune autorisation ou concession ne peut être accordée pour la construction de nouveaux ouvrages s'ils constituent un obstacle à la continuité écologique. Il convient donc de s'assurer que les aménagements proposés (en particulier dans les variantes B et C) ne constituent pas un obstacle à la continuité écologique et prennent bien en compte cet objectif.

Les enjeux de continuités écologiques méritent d'être mieux identifiés lors des études environnementales préalables. Quelle que soit la variante choisie pour la suite de la procédure, cet aspect devra faire l'objet d'une étude complémentaire.

En complément, on peut citer l'orientation 15 « réduire la fragmentation des continuités écologiques liées aux infrastructures linéaires existantes » du Schéma Régional de Cohérence Écologique qui demande à réduire les effets fragmentant des infrastructures existantes par des aménagements et pratiques améliorant leur perméabilité écologique.

La réalisation des aménagements autour de l'échangeur du Liziec pourrait constituer une opportunité de restituer une meilleure continuité écologique. Pour cela, ces aspects doivent être pris en compte dès la phase diagnostic.

Enjeux liés aux déplacements doux :

Le dossier de concertation précise en page 8 que le projet d'aménagement doit prendre en compte les dispositions de la loi d'orientation des mobilités (loi LOM) dont l'article 35 qui traite de la création de voies réservées aux transports en commun, aux taxis, aux véhicules transportant un nombre minimal de personnes (dont le covoiturage) ou aux véhicules à très faible émission.

Il est précisé qu'actuellement l'échangeur est un point noir majeur de franchissement pour les modes doux, que la DREAL Bretagne est très attentive à la place des modes doux dans le projet, tout en rappelant que l'objectif principal de ce projet de restructuration d'échangeur est de remédier à des problèmes de saturations routières.

Si le principe général d'une conception d'un réaménagement compatible avec la réalisation d'aménagements complémentaires dédiés aux modes de transports alternatifs à la voiture individuelle est affirmé, il n'y a aucun élément d'analyse de cette faisabilité dans les variantes. Par exemple actuellement, les lignes de bus empruntent la route de Rennes et la rue Alain Gerbault, or la variante B utilise ces deux axes pour les liaisons locales. Il est précisé que ces deux axes nécessiteront peut-être des aménagements, sans que le coût et la faisabilité ne soient analysés, ni les incidences sur le réseau actuel de transport en commun.



Une autre vie s'invente ici

Envoyé en préfecture le 22/12/2020
Reçu en préfecture le 22/12/2020
Affiché le
ID : 056-200049708-20201222-2020_64-DE

Dans le cadre du principe éviter, réduire, compenser, il convient donc de limiter l'impact du projet sur les zones humides. La destruction des zones humides, si elle devait être nécessaire à la mise en œuvre du projet, impliquera compensation or cette compensation n'est pas chose simple à mettre en œuvre.

Enjeux liés à la trame verte et bleue :

Les enjeux de continuités écologiques et de trame verte et bleue ne sont pas cités dans le document de synthèse proposé à la concertation publique. Or ces enjeux sont présents dans le secteur. En effet, il y a une trame écologique entre Saint-Avé et Vannes qui se poursuit vers une zone relais de la trame bocagère et forestière à l'est. L'ensemble constitué par les échangeurs du Liziec et de Tréalvé est actuellement un point noir sur cette trame verte et bleue dont l'impact sur la circulation de la faune est corroboré par les collisions observées. L'impact sur les petites espèces (amphibiens, petits rongeurs, ...) est difficilement quantifiable sur la base des rares observations opportunistes. Cet enjeu de continuité mériterait d'être étudié plus précisément. Des passages à faune pourraient être aménagés soit de manière dédiée, soit dans des aménagements destinés à la circulation douce. Certains passages sur ou sous routes pour les véhicules motorisés sont aujourd'hui repensés afin d'intégrer la circulation faunistique par le biais de banquettes. A noter, qu'actuellement, l'ouvrage sous-voies pour le passage du Liziec est équipé d'une banquette, ciblé pour le passage de la Loure d'Europe.



Cette trame écologique se poursuit dans Vannes en prenant appui sur le cheminement du Liziec, et cela jusqu'en haut de son estuaire. Cette interface entre milieux rural et urbain est, avec la vallée du Meucon, l'une des dernières permettant la perméabilité entre le nord des RN 165/166 et la ville de Vannes. Les projets d'aménagement portés par la ville de Vannes, dont le projet d'aménagement de Beaupré-Lalande intègrent ces enjeux de continuités en prévoyant des aménagements favorisant la préservation des zones humides et en prévoyant des aménagements de type passage à batraciens sous voiries pour maintenir certaines continuités écologiques. Il est joint en annexe du présent avis trois cartographies illustratives de ces enjeux de continuités écologiques dans le secteur, issus de travaux en cours portant sur l'identification de la trame verte et bleue.

Plus particulièrement, il existe un enjeu majeur de continuité écologique de la trame bleue.

Classé en 1ère catégorie piscicole, le Liziec présente un potentiel salmonicole important du fait de son habitat diversifié. Il présente une petite population de Saumon Atlantique sur sa partie basse, avec de la reproduction avérée. Plusieurs obstacles à la circulation de cette espèce sur le Liziec ont

Envoyé en préfecture le 22/12/2020
Reçu en préfecture le 22/12/2020
Affiché le
ID : 056-200049708-20201222-2020_64-DE



Les enjeux de déplacements doux devraient être mieux pris en compte dans les différentes versions.

Autres enjeux :

Globalement, le projet de réaménagement doit se réaliser dans un secteur très contraint. Il s'insère entre deux zones d'activités existantes : la zone du Prat et Chapeau Rouge. Ainsi la zone du Prat et plus particulièrement le bâtiment de Brico Cash pourra être impacté, notamment en fonction du repositionnement nécessaire de la voie ferrée qui longe actuellement la bretelle. La zone de Chapeau rouge sera moins impactée mais la variante C passe en bordure du restaurant du Campanile et de l'hôtel Première Classe. Les trois variantes auront un impact sur la réserve foncière à vocation économique positionnée à proximité du château du Liziec dans le PLU de Vannes.

A noter que la Chapelle du Rohic est inscrite à l'inventaire des monuments historiques, et que la variante C nécessitera la création d'un nouveau passage supérieur au-dessus de la RN 166 qui sera en co-visibilité avec la chapelle. Le château du Liziec n'est pas classé, mais il est précisé que sa façade sud-est est en co-visibilité avec le projet.

Le secteur est concerné par le plan de prévention des risques d'inondation du bassin versant du Liziec. Il est précisé que la prise en compte de cet enjeu nécessitera des analyses complémentaires.

APRES EN AVOIR DÉLIBÉRÉ, le Bureau Syndical :

- Émet l'avis suivant sur le projet de réaménagement de l'échangeur du Liziec :

Au regard des éléments présentés dans le document de synthèse de concertation, il est constaté qu'aucune des variantes proposées n'apporte une solution totalement satisfaisante à la problématique, qu'il s'agisse des enjeux, de circulation, des impacts environnementaux et de la nécessité de renforcer des solutions alternatives à la voiture individuelle dans la réflexion.

La variante A semble présenter les impacts environnementaux et paysagers les moins importants. Elle est la variante dont le coût estimatif est le moins important, mais apporte la moins bonne réponse aux problèmes de saturation, sans doute insatisfaisante au regard des enjeux.

La variante B et C ont des impacts environnementaux plus importants notamment sur la continuité écologique du ruisseau du Liziec qui devra être mieux estimée. Elles apportent une meilleure réponse aux problèmes de saturation routière que la variante A, mais avec un coût financier plus conséquent, peut-être sous-estimé pour la variante B, car n'intégrant pas les aménagements nécessaires sur la route de Rennes et la rue Alain Gerbault.

Il apparaît que des enjeux écologiques doivent être mieux intégrés à l'étude, dont l'intégration des enjeux de continuités écologiques de la trame bleue, de la présence du Saumon Atlantique et de sites de reproduction de la Lamproie marine. Le projet de réaménagement de l'échangeur du Liziec devra prendre en compte la circulation du Saumon Atlantique et de la Lamproie marine afin de ne pas entraver leur circulation, et ne mette à mal l'ensemble des actions engagées depuis de nombreuses années afin de favoriser la reconquête des migrateurs amphihalins sur ce bassin versant.

Il est nécessaire de réaliser une étude complémentaire sur la faisabilité du maintien de la fonctionnalité écologique du Liziec en évaluant les différentes solutions envisageables y compris, par le biais d'aménagements alternatifs au

Envoyé en préfecture le 22/12/2020
Reçu en préfecture le 22/12/2020
Affiché le
ID : 056-200049708-20201222-2020_64-DE



busage du cours d'eau. Cette étude pourrait se coupler avec l'étude complémentaire d'ores et déjà identifiée comme nécessaire sur les aspects de gestion du risque d'inondation.

En complément, il est important de souligner la nécessité de réfléchir à renforcer les mobilités alternatives et innovantes qui pourraient contribuer à ne pas aggraver la situation actuelle sachant que les aménagements ne seront opérationnels que dans plusieurs années.

Le plan de déplacement urbain de Golfe du Morbihan Vannes Agglomération peut offrir une opportunité d'envisager ces innovations en complément de l'aménagement nécessaire de l'échangeur du Liziec.

Le Président du Syndicat Mixte du Parc Naturel
Régional du Golfe du Morbihan,

David LAPPARTIENT

Envoyé en préfecture le 22/12/2020
 Reçu en préfecture le 22/12/2020
 Affiché le
 ID : 056-200049706-20201222-2020_64-DE

Annexe : 3 cartographies d'identification de la trame verte et bleue, extraites d'étude en cours sur le territoire

Secteur au nord-ouest de l'échangeur :



Secteur de l'échangeur :



Envoyé en préfecture le 22/12/2020
 Reçu en préfecture le 22/12/2020
 Affiché le
 ID : 056-200049708-20201222-2020_64-DE

Secteur au sud-est de l'échangeur :

Annexe 4.4 : PEP n°4 : Z.I du Prat à l'échangeur du Ublec

Commune de Vannes - Classe 9 : Z.I du Prat à l'échangeur du Ublec : Mieux connaître à l'échelle des zones relais potentielles



Méthode de gestion dominante & composition en habitats des zones relais potentielles du PEP n°4

Restructuration de l'échangeur du Liziec

Annexe 12 : Les communiqués de presse

Rennes, le 6 novembre 2020

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

RN 165 – Restructuration de l'échangeur du Liziec

Lancement d'une concertation publique

Dans le cadre du projet de restructuration de l'échangeur du Liziec à Vannes, l'État organise une concertation publique du 16 novembre au 18 décembre. Un dossier de concertation va être mis à disposition du public qui pourra s'exprimer sur le projet par voie dématérialisée ou par écrit.

L'échangeur du Liziec est l'un des 4 systèmes d'échanges qui irriguent Vannes. Il permet de connecter 2 axes importants que sont la RN165 (Nantes-Vannes-Lorient-Quimper) et la RN166 (Rennes-Vannes) tout en assurant des échanges locaux. Malgré des travaux d'aménagements réalisés au début des années 2000, cet échangeur présente des saturations régulières et des remontées de files sur les axes qui l'alimentent. Ces dysfonctionnements devraient s'aggraver au regard du dynamisme économique et de l'accroissement de population de ce territoire.

Dans ce cadre, la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) de Bretagne a entamé en 2017 les études préalables à la déclaration d'utilité publique prévues au Contrat de Plan État Région (CPER) 2015-2020 pour la région Bretagne. Après un diagnostic technique et environnemental complet, différentes variantes de tracé ont été étudiées par l'Etat.

Sur la base de ces études, **une concertation publique sur ce projet est organisée du 16 novembre au 18 décembre 2020**. Ses modalités d'organisation ont été revues au regard de l'évolution de la situation sanitaire et des consignes nationales de confinement (notamment annulation de la réunion publique et des permanences en mairies initialement envisagées).

Les objectifs de cette concertation visent à :

- > **Informer** le plus largement possible tous les publics concernés par le projet
- > **Écouter** les avis de la population et de ses représentants
- > **Dialoguer** pour enrichir le projet d'aménagement.

Au terme de la concertation, il s'agira pour l'État de retenir une variante qui sera approfondie. Un bilan de la concertation sera établi et rendu public.

Comment s'informer ?

Pendant toute la durée de la concertation, il est possible de consulter le dossier de restructuration de l'échangeur du Liziec qui présente les études menées et les scénarii d'aménagement étudiés :

- directement dans les mairies de Vannes et de Saint-Avé
- en le téléchargeant sur le site de la DREAL Bretagne :
www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/m165-echangeur-du-liziec-a3361.html

Des panneaux de présentation du projet seront également exposés à la gare de Vannes ainsi qu'à la Chambre de Commerce et d'Industrie du Morbihan.

Et pour participer ?

Chacun est invité à faire connaître son avis ou poser des questions :

- par courriel à l'adresse suivante : m165-Liziec.mmo.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr
- dans les registres d'expression disponibles dans les mairies de Vannes et de Saint Avé pendant toute la période de concertation et consultables pendant les horaires d'ouverture des mairies
 - Mairie de Saint Avé : 8h30-12h et 13h30 – 17h30 du lundi au vendredi / 8h30-12h le samedi
 - Mairie de Vannes : 8h15 – 12h15 et 13h15 – 17h du lundi au vendredi
- ou par courrier postal à l'adresse de la DREAL :
*Direction Régionale Environnement Aménagement Logement (DREAL)
Service Infrastructure, Sécurité, Transports
L'Armorique 10, rue Maurice Fabre - CS 96515
35065 RENNES CEDEX*



Concertation publique pour l'échangeur de Liziec

Dans le cadre du projet de restructuration de l'échangeur du [Liziec](#), à [Vannes](#), l'État organise une concertation publique. Du 16 novembre au 18 décembre, le public pourra s'exprimer sur le projet par voie dématérialisée ou par écrit. L'échangeur du [Liziec](#) est l'un des quatre systèmes d'échanges qui irriguent [Vannes](#). Il permet de connecter deux axes importants que sont la RN165 (Nantes-Vannes-Lorient-Quimper) et la RN166 (Rennes-Vannes) tout en assurant des échanges locaux.

Malgré des travaux d'aménagements réalisés au début des années 2000, cet échangeur présente des saturations régulières et des remontées de files sur les axes qui l'alimentent. Ces dysfonctionnements devraient s'aggraver au regard du dynamisme économique et de l'accroissement de population du territoire.

Dans ce cadre, la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) de [Bretagne](#) a entamé, en 2017, les études préalables à la déclaration d'utilité publique prévues au Contrat de Plan État Région (CPER) 2015-2020 pour la région Bretagne. Après un diagnostic technique et environnemental complet, différentes variantes de tracé ont été étudiées par l'État. Il est possible de consulter le dossier en mairies de [Vannes](#) et [Saint-Avé](#) ou sur www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/rn165-echangeur-du-liziec-a3361.html

Chacun est invité à faire connaître ensuite son avis ou poser des questions.

Rennes, le 14 décembre 2020

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

RN 165 – Restructuration de l'échangeur du Liziec

Prolongation de la concertation publique

Dans le cadre du projet de restructuration de l'échangeur du Liziec à Vannes, l'État organise une concertation publique, qui se déroule du 16 novembre au 18 décembre. Au regard de l'évolution de la situation sanitaire et des consignes nationales de confinement, cette période de concertation publique est prolongée jusqu'au 8 janvier 2020. Un dossier de concertation est mis à disposition du public qui peut s'exprimer sur le projet par voie dématérialisée ou par écrit.

L'échangeur du Liziec est l'un des 4 systèmes d'échanges qui irriguent Vannes. Il permet de connecter 2 axes importants que sont la RN165 (Nantes-Vannes-Lorient-Quimper) et la RN166 (Rennes-Vannes) tout en assurant des échanges locaux. Malgré des travaux d'aménagements réalisés au début des années 2000, cet échangeur présente des saturations régulières et des remontées de files sur les axes qui l'alimentent. Ces dysfonctionnements devraient s'aggraver au regard du dynamisme économique et de l'accroissement de population de ce territoire.

Dans ce cadre, la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) de Bretagne a entamé en 2017 les études préalables à la déclaration d'utilité publique prévues au Contrat de Plan État Région (CPER) 2015-2020 pour la région Bretagne. Après un diagnostic technique et environnemental complet, différentes variantes de tracé ont été étudiées par l'Etat.

Sur la base de ces études, **une concertation publique sur ce projet est en cours depuis le 16 novembre avec une fin initialement envisagée au 18 décembre 2020.**

Au regard de l'évolution de la situation sanitaire et des consignes nationales de confinement, **cette période de concertation publique est prolongée jusqu'au 8 janvier 2020.** Les modalités d'information et de participation restent les mêmes.

Les objectifs de cette concertation visent à :

- > **Inform**er le plus largement possible tous les publics concernés par le projet
- > **Écouter** les avis de la population et de ses représentants
- > **Dialoguer** pour enrichir le projet d'aménagement.

Au terme de la concertation, il s'agira pour l'État de retenir une variante qui sera approfondie. Un bilan de la concertation sera établi et rendu public.

Comment s'informer ?

Pendant toute la durée de la concertation, il est possible de consulter le dossier de restructuration de l'échangeur du Liziec qui présente les études menées et les scénarii d'aménagement étudiés :

- directement dans les mairies de Vannes et de Saint-Avé
- en le téléchargeant sur le site de la DREAL Bretagne :

www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/m165-echangeur-du-liziec-a3361.html

Des panneaux de présentation du projet seront également exposés à la gare de Vannes ainsi qu'à la Chambre de Commerce et d'Industrie du Morbihan.

Et pour participer ?

Chacun est invité à faire connaître son avis ou poser des questions :

- par courriel à l'adresse suivante : m165-Liziec.mmo.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr.
- dans les registres d'expression disponibles dans les mairies de Vannes et de Saint Avé pendant toute la période de concertation et consultables pendant les horaires d'ouverture des mairies
 - Mairie de Saint Avé : 8h30-12h et 13h30 – 17h30 du lundi au vendredi / 8h30-12h le samedi
 - Mairie de Vannes : 8h15 – 12h15 et 13h15 – 17h du lundi au vendredi
- ou par courrier postal à l'adresse de la DREAL :

*Direction Régionale Environnement Aménagement Logement (DREAL)
Service Infrastructure, Sécurité, Transports
L'Armorique 10, rue Maurice Fabre - CS 96515
35065 RENNES CEDEX*



Restructuration de l'échangeur du Liziec

Annexe 13 : Les principales coupures de presse

Vannes [ouest-france.fr du 10 novembre 2020](#) [Quotidien Ouest-France du 11 novembre 2020](#) 216 mots

Concertation publique pour l'échangeur de Liziec

Dans le cadre du projet de restructuration de l'échangeur du [Liziec](#), à [Vannes](#), l'État organise une concertation publique. Du 16 novembre au 18 décembre, le public pourra s'exprimer sur le projet par voie dématérialisée ou par écrit. L'échangeur du [Liziec](#) est l'un des quatre systèmes d'échanges qui irriguent [Vannes](#). Il permet de connecter deux axes importants que sont la RN165 (Nantes-Vannes-Lorient-Quimper) et la RN166 (Rennes-Vannes) tout en assurant des échanges locaux.

Malgré des travaux d'aménagements réalisés au début des années 2000, cet échangeur présente des saturations régulières et des remontées de files sur les axes qui l'alimentent. Ces dysfonctionnements devraient s'aggraver au regard du dynamisme économique et de l'accroissement de population du territoire.

Dans ce cadre, la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) de [Bretagne](#) a entamé, en 2017, les études préalables à la déclaration d'utilité publique prévues au Contrat de Plan État Région (CPER) 2015-2020 pour la région Bretagne. Après un diagnostic technique et environnemental complet, différentes variantes de tracé ont été étudiées par l'État. Il est possible de consulter le dossier en mairies de [Vannes](#) et [Saint-Avé](#) ou sur www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/rn165-echangeur-du-liziec-a3361.html

Chacun est invité à faire connaître ensuite son avis ou poser des questions.

Publié le 10 décembre 2020 à 11h31

À Vannes, le projet Liziec va « contre le sens de l'histoire » pour le sénateur Joël Labbé



Le Morbihanais Joël Labbé, chef de file du groupe écologiste au Sénat, estime que le projet Liziec va contre l'histoire. (Eric Coquelin)

Lecture : 1 minute.

Les différents scénarios de la refonte du carrefour du Liziec, à Vannes, n'emballent pas vraiment le sénateur Joël Labbé. Pour l'écologiste, ce projet va « contre le sens de l'histoire ».

Joël Labbé ne croit plus en la voiture individuelle. Donc le projet de refonte du carrefour du Liziec, à Vannes, ne l'inspire pas vraiment. « Il y a quelque chose à faire pour décongestionner la circulation mais quelque chose de minimaliste ». Pour le porte-parole des écologistes au Sénat « dépenser autant d'argent pour un projet à l'horizon 2037, c'est aller contre le sens de l'histoire ». La Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal), porteuse des différents scénarios, appréciera.

Bouchons à Vannes. Véломotive refuse de voir un « aspirateur à voitures » aménagé au Liziec

L'association de cyclistes refuse « dans son principe, tout nouvel aménagement pour faciliter la circulation automobile car ça entraînerait une augmentation de cette circulation. »



Si rien n'est fait dans les prochaines années dans le secteur du Liziec, la circulation pourrait devenir infernale car la fréquentation du système d'échanges augmenterait de 20 %, et surtout le temps passé par les automobilistes dans les bouchons de 70 %. | DREAL

Ouest-France

Publié le 17/12/2020 à 15h19

Abonnez-vous

En pleine [consultation publique](#) sur la création d'un nouveau système d'échangeurs au Liziec pour faire sauter [les bouchons](#), l'association Véломotive refuse « dans son principe, tout nouvel aménagement pour faciliter la circulation automobile car ça entraînerait une augmentation de cette circulation. Le même phénomène, celui du trafic induit, va se reproduire à moyen terme. C'est « l'aspirateur à voiture. »

D'autres moyens de locomotion

Pour l'association, « ce n'est qu'en proposant d'autres moyens de locomotion que la saturation pourrait être évitée. » Elle regrette qu'aucun des trois projets « n'inclût des dispositions pour accommoder, voire pour encourager, d'autres formes de mobilité que le véhicule à moteur. »

Et interroge : « Quid des bus en horaires cadencés afin de relayer les centres urbains de Saint-Avé, Saint-Nolff et Elven et les lieux de travail à Vannes ? Quid des pistes cyclables sécurisées ? Il ne faut que 20 minutes pour faire 5 kilomètres à vélo à allure paisible, ce qui est la distance entre Saint-Avé et Vannes centre. Avec un vélo à assistance électrique, un habitant d'Elven peut rallier le centre de Vannes en 35 minutes. »

« Faute de mieux, le projet au moindre impact écologique »

Publié le 23 décembre 2020 à 15h41

Giratoire du Liziec à Vannes : Véломotive trace la voie des vélos dans le projet de réaménagement



Trois variantes sont en lice pour redessiner le secteur de l'échangeur du Liziec. (Le Télégramme / Bertrand Le Bagousse)

Lecture : 3 minutes.

Véломotive, l'association du pays de Vannes dont l'objectif est de promouvoir le vélo comme mode de déplacement quotidien, réagit au projet de réaménagement de l'échangeur du Liziec, à Vannes, donnant une place au vélo

1 Un aspirateur à voitures

Véломotive rappelle que dans le projet de l'opération de réaménagement de l'échangeur du Liziec, il est précisé que « malgré des travaux réalisés au début des années 2000, cet échangeur présente des saturations régulières et qu'il est envisagé que ces « dysfonctionnements devraient s'aggraver au regard du dynamisme économique et de l'accroissement de population » du pays de Vannes. Au regard de l'association « c'est l'aspirateur à voitures : tout nouvel aménagement pour faciliter la circulation automobile entraîne une augmentation de cette circulation ».

Publié le 06 janvier 2021 à 10h25

Giratoire du Liziec à Vannes : François Riou veut dissuader les voitures d'entrer en ville



Trois variantes sont en lice pour redessiner le secteur de l'échangeur du Liziec. (Le Télégramme/Bertrand Le Bagousse)

Lecture : 2 minutes.

Dissuader les voitures de rentrer dans Vannes, implanter une gare multimodale et activer une desserte ferroviaire sont les trois propositions de François Riou (VPC) pour le futur aménagement du giratoire du Liziec.

Dans un communiqué, François Riou, conseiller municipal de la liste VPC, à Vannes, formule deux propositions pour l'aménagement futur du giratoire du Liziec, nœud routier entre les RN 165 et RN 166.

Estimant à plus de 10 000, le nombre de véhicules accueillis chaque jour par la ville, l'élu d'opposition, au regard de la « pression considérable exercée par ces flux sur les équipements municipaux » et des « dégâts environnementaux provoqués par cette circulation excessive », demande une reformulation des objectifs de l'opération en ce qui concerne l'accès au centre-ville.

« Il ne s'agit pas de faciliter l'entrée des véhicules particuliers en ville, mais au contraire de dissuader ces flux »...

« Contrairement au trafic de transit et au trafic d'échanges, le trafic local doit faire l'objet, non pas d'une fluidification, mais au contraire d'une offre d'équipements dissuasifs. Il ne s'agit pas de faciliter l'entrée des véhicules particuliers en ville, mais au contraire de dissuader ces flux », affirme François Riou.

Une gare multimodale et une desserte ferroviaire

Il demande également que soit intégrée dans les études en cours l'hypothèse d'une implantation dans les deux secteurs de la bretelle de sortie RN 166 vers RD 775 et du giratoire Gerbault/Delétraint d'une gare multimodale offrant aux conducteurs de véhicules la possibilité de stationner ceux-ci à la journée et d'accéder à d'autres modes de mobilité (transports en commun, vélo, cheminement piétonnier).

François Riou propose également « d'étudier la possibilité d'activer une desserte ferroviaire locale à partir par exemple de la gare de Saint-Noël ».

Vannes | Ouest-France.fr du 16 octobre 2020 | 764 mots

Vannes. Dix ans pour faire sauter les embouteillages au Liziec



En janvier dernier, en fin de déplacement, le secrétaire d'État en charge des transports, a accompagné les élus locaux, les parlementaires et les services de l'État sur l'échangeur du Liziec à Vannes où les bouchons se multiplient. Un drone a survolé la zone pour mieux rendre compte de la situation. Arnaud Helléguarch/Préfecture du Morbihan

On connaissait les bouchons, sur la RN166, à la hauteur du Liziec, en direction de la zone du Prat à Vannes (Morbihan). Mais depuis plusieurs semaines, vers 7 h 30, un nouveau point noir a fait son apparition. Un vaste chantier est envisagé pour désembouteiller ce secteur. Coût estimé : entre 40 et 50 millions d'euros.

Chaque jour, 40 000 automobilistes arrivent à Vannes (Morbihan) via la nationale 166. Les bouchons se multiplient. A la hauteur du rond-point du Liziec, en direction de la zone commerciale du Prat, un chantier ralentit les véhicules depuis quelques semaines, le matin. Pourquoi, et jusqu'à quand ? Explications.

Quelle est l'ampleur du nouvel embouteillage qui se forme depuis la rentrée à l'entrée nord de Vannes ?

On connaissait les embouteillages, sur la RN166, à la hauteur du Liziec, en direction de la zone du Prat. Mais depuis plusieurs semaines, vers 7 h 30, un nouveau point noir a fait son apparition. Cette fois, c'est un peu plus loin en entrant dans Vannes, par l'Arsenal et la rue des casernes. Les voitures

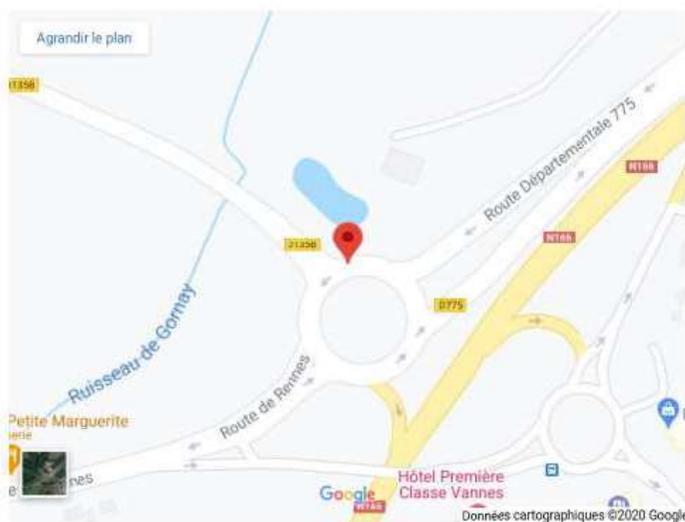
s'agglutinent à partir du feu situé au carrefour de la route de Rennes, de l'avenue de Verdun et de la rue Alain-Gerbault. Le bouchon s'étend sur plusieurs centaines de mètres, dans le pire des cas jusqu'au giratoire du [Liziec](#), au mieux jusqu'à Plaisance et le pont enjambant la RN165, incitant des automobilistes à faire des demi-tours parfois dangereux.

Comment peut-on expliquer ce nouveau bouchon ?

Pour [François Ars](#), adjoint au maire en charge des espaces publics et des mobilités urbaines, c'est une conjonction de plusieurs facteurs : « **Vannes est une ville dynamique où les emplois sont concentrés. Ces dernières années, beaucoup de gens ont emménagé en première et deuxième couronnes avec le trafic supplémentaire que ça génère. Il y a aussi un effet Covid, avec moins de covoiturage, et également une utilisation moins importante des transports publics** ». Le tout conjugué avec le chantier d'un nouveau giratoire par le conseil départemental à Bilaire qui a nécessité la mise en place d'une déviation vers Plaisance et le [Liziec](#). « **Ça ajoute de la circulation dans un secteur où c'est déjà très tendu, rapporte Jean-Jacques Levavasseur, directeur des espaces publics. En temps normal, il voit passer 17 000 à 18 000 voitures par jour.** » Mais ces derniers temps, on était au-delà...

Côté circulation, ça ne devrait pas s'arranger tout de suite. Le chantier du giratoire s'est terminé ce jeudi mais un autre d'envergure démarre ce lundi, avenue de Verdun.

Qu'est-il envisagé pour faire sauter plus globalement les bouchons dans la zone du [Liziec](#) ?



« **On est en pleine conciliation avec les différents partenaires, explique François Ars. Les études sont en cours. Mais cela prendra dix ans** », prévient l'élu.



[Six variantes de réaménagement ont été dessinées](#). « **mais seuls trois scénarios ont, au final, été pré-sélectionnés et feront l'objet d'une enquête publique** », expliquait, il y a quelques mois, dans nos colonnes, [Jean-Paul Simon](#), le directeur général des services de la ville de [Vannes](#). Cette dernière permettra d'affiner les projets dans le courant du deuxième trimestre 2020.

À quoi ressemblera le réaménagement de ce secteur ?

« **Il est encore prématuré de présenter en détail les différents projets mais tous ont en commun de comporter deux ponts, plusieurs giratoires et diverses bretelles d'accès** », précise-t-il. L'emprise actuelle de la voirie sera élargie. À proximité immédiate, la réserve foncière de la zone du Chapeau rouge est conservée malgré l'incertitude autour du projet d'une nouvelle maison d'arrêt.

Combien ça coûtera ?

Ce sera probablement l'un des plus gros chantiers de la prochaine décennie. « **On est sur des travaux conséquents qui devraient avoisiner les 40 à 50 millions d'euros** », explique [Jean-Paul Simon](#). Les élus locaux savent que sans la volonté et le soutien financier de l'État, rien ne se fera. « **La phase d'études et l'enquête publique sont inscrites dans le plan État-Région 2014-2020. Les travaux devront être programmés dans le futur plan en cours d'élaboration.** »

LIRE AUSSI :

[Vannes. Ça bouchonne dur à l'entrée nord de Vannes !](#) [Vannes. L'avenue de Verdun va être réaménagée](#)

letelegramme.fr

Vannes - Vannes : trois scénarios autour de 50 M€ pour fluidifier le trafic au Liziec

15-19 minutes

Publié le 12 novembre 2020 à 17h14 Modifié le 12 novembre 2020 à 18h06 Réservé aux abonnés



Trois variantes d'aménagement routier sont en lice pour redessiner le secteur de l'échangeur du Liziec, à Vannes. (Le Télégramme / Bertrand Le Bagousse)

Lecture : 4 minutes

Les automobilistes qui passent par l'échangeur du Liziec aux heures de pointe, à Vannes, le savent : ça bouchonne ! Pour y remédier, la Dreal (*) Bretagne a lancé des études présentant trois scénarios pour fluidifier le trafic à l'horizon 2037. Une concertation publique est lancée.

1 Pourquoi reconfigurer l'échangeur du Liziec ? Parce que c'est l'un

des quatre systèmes d'échanges qui irriguent Vannes et qu'il sature le matin et le soir. Un problème qui devrait s'aggraver dans les années venir, compte tenu de l'accroissement de la population et du dynamisme économique. L'échangeur du Liziec permet de connecter la RN165 et la RN166, tout en assurant la desserte de la zone du Prat et ses 200 entreprises (4 900 emplois). Le sud de l'échangeur a été réaménagé au début des années 2000, mais sans traiter la liaison entre les RN 165 et 166. Pour régler le problème, la [Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement](#) de Bretagne a entamé en 2017 des études préalables à la déclaration d'utilité publique, prévues au Contrat de Plan État Région 2015-2020 pour la région Bretagne. Après un diagnostic technique et environnemental, des variantes de tracé ont été étudiées.

2 120 000 véhicules jour sur la zone Si ça bouchonne, c'est parce que 120 000 véhicules sont comptabilisés chaque jour sur la RN 165 : 52 000 à l'Est de l'échangeur et 68 000 à l'ouest. Côté RN 166, c'est 33 000 véhicules jour à l'approche de l'échangeur ! Le trafic moyen journalier annuel entre les deux RN est très chargé : entre 16 000 véhicules/jour (RN 166 vers Rennes) et 36 000 (RN 165 vers Lorient). Entre 2008 et 2017, [35 accidents se sont produits sur le secteur](#), causant la mort de quatre personnes et faisant 54 blessés. Un des gros points noirs du trafic : la bretelle de sortie pour aller vers Rennes en venant de Lorient, mais aussi le RD 135 b depuis Saint-Avé, la RD 775 au nord du giratoire de Tréalvé et la sortie de Vannes (file d'attente entre la rue Gerbault et le giratoire de Toul-Douar). Avec une hausse du trafic de 20 %, les projections en 2037 ne sont pas optimistes : saturation de l'avenue Delestraint, des RD 135b et 775, de la bretelle de la RN 165 depuis Lorient et celle de la RN 166 depuis Elven...

Échangeur du Liziec Trois variantes en concertation



Variante

Les points forts

- Des impacts les moins importants

Les points faibles

- Plus de travaux directs (Rennes - Nantes)
- Plus de travaux directs (Lorient - L'Arzal) et de travaux



Les trois variantes en concertation.

3 L'impact sur le trafic selon les variantes Les auteurs de l'étude de concertation se sont livrés à un comparatif de l'impact que pourraient avoir les trois variantes retenues (A, B et C,) sur les points noirs du trafic. Actuellement, le temps de parcours pour relier les RN 165 et 166 par la bretelle de sortie dans le sens Vannes-Nantes est de 5' 05 le matin et de 4'50 le soir. Si rien n'est fait, il serait en 2037 de 9'40 le matin (soit 4'35 de plus) et de 6'05 le soir (soit 1'15 de plus). Avec la variante A, il serait aujourd'hui de 3'15 le matin et 2'55 le soir et en 2037 de 7'45 le matin et 4'10 le soir. Avec la variante B : il serait actuellement de 2'55 le matin et 2'20 le soir en en 2037 de 7'25 le matin et 3'35 le soir. Avec la variante C : il serait actuellement de 2'50 le matin et 2'25 le soir et en 2037 de 7'20 le matin et 3'40 le soir.

4 Les modes de transport doux, la biodiversité L'étude de concertation passe au crible les variantes selon de nombreux critères (sécurité, circulation, milieu naturel, eau, bruit, milieu

humain...). Elle insiste sur plusieurs points : les liaisons cyclables, la compatibilité avec une éventuelle mise à 2x3 voies de la RN 165, et l'attention à la proximité de la chapelle du Rohic. Il doit aussi préserver la biodiversité. L'impact sur les zones boisées varie de 7 550 m² à 13 200 m² en moins et sur les zones humides de 4 500 m² à 10 100 m² en moins. Les trois variantes ont également un impact sur les chiroptères et les lézards des murailles (voire la loutre pour la variante B).

5 La concertation publique Elle sera organisée du 16 novembre au 18 décembre (**). Il sera possible de consulter le dossier en mairies de Vannes et de Saint-Avé, ou en le téléchargeant sur le site de la Dreal Bretagne. Des panneaux de présentation seront exposés à la gare de Vannes et à la CCI du Morbihan. Après la concertation, viendra le choix de l'aménagement. La solution retenue sera étudiée en 2021-2022. 2022 -2023 sera le temps du dossier de déclaration d'utilité publique et de l'enquête publique, 2024- 2025 celui des acquisitions foncières. Les travaux devraient être lancés en 2026 et durer plusieurs années, pour un coût très variable : 43,6 M€ TTC pour la variante A, 47,4 M€ TTC pour la variante B et 58,1 M€ TTC pour la variante C.

(*) Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement.

(*) Possibilité de poser des questions par courriel à l'adresse suivante (rn165-Liziec.mmo.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr) ; dans les registres d'expression en mairies de Vannes et de Saint-Avé ; ou par courrier postal (Direction régionale environnement aménagement logement, service infrastructure, sécurité, transports, L'Armorique 10, rue Maurice Fabre - CS 96515 35065 Rennes Cedex

Publié le 13 décembre 2020 à 15h31 Modifié le 13 décembre 2020 à 18h53

Giratoire du Liziec à Vannes : les lecteurs du Télégramme choisissent la variante à 58 M€.



Le giratoire du Liziec (Le Télégramme/Bertrand Le Bagousse)

Lecture : 3 minutes.

Et le gagnant est... la variante C. Près de 300 lecteurs ont participé au questionnaire lancé par le Télégramme de Vannes sur la requalification du giratoire du Liziec, grand générateur de bouchons. 53 % d'entre eux ont choisi la variante à 58 M€.

1 291 réponses

Belle participation au questionnaire proposé fin novembre via la page Facebook du Télégramme de Vannes sur la future requalification du giratoire du Liziec. Dans l'édition du 20 novembre, Le Télégramme de Vannes présentait les trois scénarios de la Dreal Bretagne pour désengorger ce giratoire qui fait la jonction entre les RN 165 et 166 tout en desservant la zone du Prat.

À la première question : « Est-ce qu'au fil des années, vous trouvez que la fréquence et la durée des ralentissements se sont accentuées dans le secteur de l'échangeur du Liziec ? », la grande majorité des participants (96,9 %) ont répondu oui et 3,1 % non. C'est sans appel !

2 De 10 minutes à une heure

. Bouchon signifie temps d'attente. À la question « combien de temps passez-vous dans les bouchons ? », les réponses sont variables selon le sens de circulation et l'heure. Cela va de dix minutes à une heure d'attente, voire davantage le vendredi soir ou lors d'événements exceptionnels, comme le précise Srio : « Régulièrement 30 minutes voir plus jusqu'à 1 h 30 -2 h lors de congrès style congrès des pompiers »... Une source de stress pour Cédric : « Beaucoup trop, la vie d'un Vannetais se dégrade d'année en année, c'est lamentable, moi-même je quitte ma ville natale l'année prochaine car la circulation est angoissante stressante ».

3 La variante C majoritaire.

À la question « Parmi les trois variantes d'aménagement, quelle est celle qui vous semble la plus appropriée ? », la variante C (58,10 M€) obtient la majorité des suffrages avec 53,6 % des votes. La variante B (47,40 M€) arrive en deuxième position avec 29,9 % des choix tandis que la variante A (43,60 M€) n'obtient que 16,5 %.

4 La variante C la plus « rationnelle ».

La variante C. C'est le choix de Pierre qui argumente : des mouvements Rennes-Lorient et Rennes-Nantes plus fluides car non interrompus par des giratoires ou stops, des mouvements locaux qui passent par des giratoires, deux possibilités pour les mouvements Rennes-Liziec : par le giratoire du Liziec et celui de Tréalvé. Bref, « une solution rationnelle qui hiérarchise bien les types de voies » ? Nicolas apprécie la voie d'accès directe vers Nantes et la zone commerciale Leroy Merlin.

5 La variante B, un bon compromis

Les partisans de la variante B ont aussi des arguments. Pour Rachel, elle offre le meilleur équilibre entre le respect de l'environnement et le désengorgement. Même constat chez Pascal pour son « bon compromis prix -environnement- efficacité ». Tandis que pour Jean-Jacques, la variante B est tout simplement la plus facile à comprendre.

6 La variante A, car la moins chère

Si la variante A a aussi ses partisans, c'est surtout pour son coût moins élevé et

son impact jugé moindre sur l'environnement. C'est l'avis de Daniel qui suggère pour faire baisser le trafic de préférer les déplacements écoresponsables à la voiture de favoriser le télétravail.

Aurélien voit aussi dans la version A des travaux moins longs mais suggère de renforcer aire de covoiturage et parking relais. Moins chère et plus simple pour Tanguy qui estime pourtant qu'il vaudrait mieux investir dans le TER. Le mot de la fin pour Poussinos : « L'impact de la variante A est moins important sur la faune et la flore ».