

# DOSSIER DES PARTICIPANTS

Juin 2024

## RD 767 PROJET D'AMÉNAGEMENT DE LA SECTION ENTRE LES TROIS ROIS ET MÉNIMUR

**RESTITUTION DE  
LA 1<sup>ère</sup> PHASE DE  
CONCERTATION**

**MERCREDI 12 JUIN 2024**



Création - Impression: Conseil départemental du Morbihan, Photos: CD 56







## L'axe Trois Rois Ménimur

Le Département du Morbihan étudie l'aménagement de la section de deux kilomètres en entrée nord de Vannes, entre le carrefour des Trois Rois et l'échangeur avec la RN165, en prenant en compte tous les enjeux du territoire.

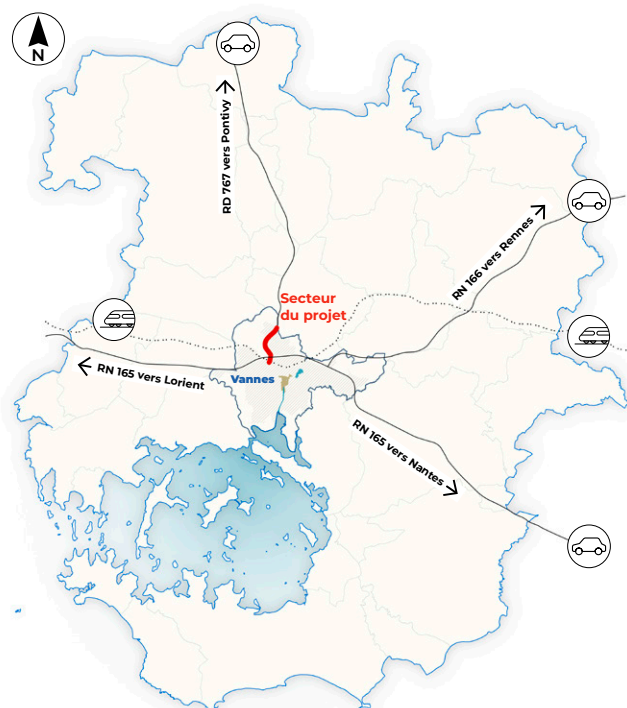
Ce projet a été soumis à une concertation publique du 12 décembre 2023 au 12 mars 2024, permettant à chacun de s'informer et de s'exprimer.

## L'axe Triskell, un axe stratégique

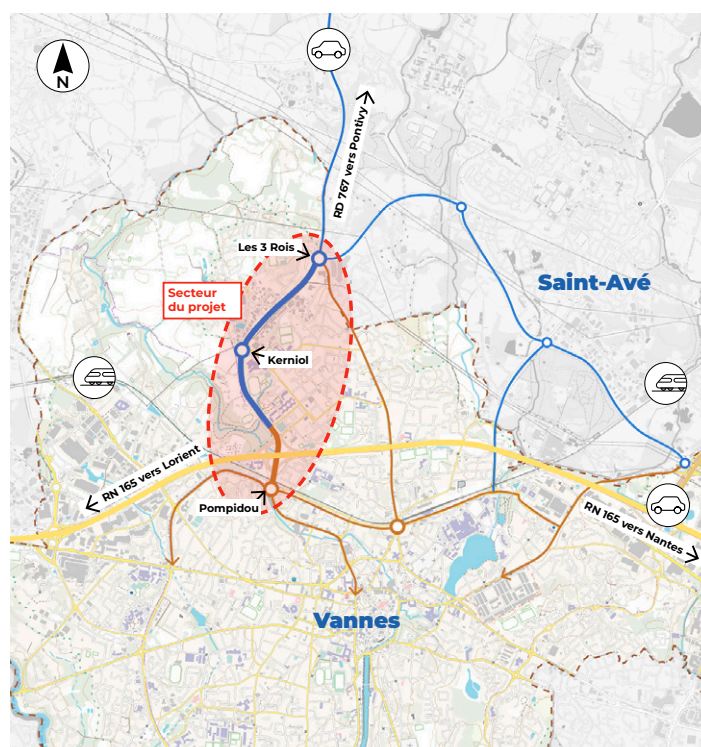
La Route Départementale 767 est un axe routier stratégique du Morbihan, qui s'inscrit dans le programme Triskell. Il prévoit l'aménagement d'un axe routier Nord-Sud à 2 x 2 voies pour la Bretagne et plus particulièrement pour les liaisons :

- Vannes / Pontivy / Saint-Brieuc
- Lorient / Pontivy / Saint-Brieuc

## LE PÉRIMÈTRE DU PROJET



Plan de situation à l'échelle de l'agglomération



Plan de situation à l'échelle de Vannes et Saint-Avé

### L'axe est situé au cœur d'un territoire attractif et dynamique qui compte

**166 000** HABITANTS

**17 200** ÉTABLISSEMENTS économiques qui génèrent

**73 300** EMPLOIS et font de lui un pôle d'emploi conséquent en constante augmentation. Un collège, un lycée et des équipements sportifs y sont également implantés.

Chaque année, ce sont 1,6 % de véhicules supplémentaires qui empruntent cet axe, ce qui représente à ce jour entre 20 000 et 25 000 véhicules quotidiens.

#### LES BESOINS IDENTIFIÉS

Les objectifs du projet ont été définis par le Département du Morbihan, maître d'ouvrage de l'opération en lien avec les collectivités concernées : Golfe du Morbihan – Vannes Agglomération et la commune de Vannes. Ils composent le comité de pilotage présidé par David Lappartient, Président du département et David Robo, Président de GMVA et Maire de Vannes.

### Ils consistent à :



Améliorer le niveau de service de la RD767 pour la circulation routière au nord de Vannes et de ses carrefours.



Améliorer et adapter le niveau de service de la RD767 pour les transports en commun, en prenant en considération l'urbanisation future.



Améliorer les circulations piétonnes et cyclables en lien avec le schéma départemental des mobilités et faciliter les mobilités douces sur un axe nord-sud.



Sécuriser les traversées piétonnes et cyclables sur les axes est-ouest au niveau de chaque carrefour.

Ces points s'inscrivent dans le schéma départemental des mobilités voté lors de la session de l'Assemblée départementale du 16 juin 2023 (*voir page dédiée sur [morbihan.fr](http://morbihan.fr)*).

## Le dispositif de concertation

Le projet d'aménagement de la RD767 est soumis à l'organisation d'une concertation préalable au titre du code de l'urbanisme. Une première phase de concertation s'est déroulée du mardi 12 décembre 2023 au mardi 12 mars 2024.

Par délibération de la Commission permanente du 3 novembre 2023, le Conseil départemental a adopté les modalités de la concertation relative au projet d'aménagement de la RD767.

- Une page d'information en ligne dédiée : [rd767.morbihan.fr](http://rd767.morbihan.fr)

Un site pour le registre dématérialisé qui permettait :

- La consultation de la délibération du 3 novembre 2023 et de l'avis de concertation ;
- La consultation du dossier de concertation, des panneaux d'exposition, de la plaquette de présentation ;
- Le dépôt d'une contribution sur un registre dématérialisé ;
- La consultation du diaporama et du compte rendu de la réunion publique.

Une réunion publique s'est tenue à l'amphithéâtre de l'Université Bretagne Sud, à Vannes, le 15 décembre 2023.

Une réunion dédiée aux acteurs économiques a été organisée le 21 février 2024 au Palais des Arts de Vannes.

# La synthèse des contributions

Plus de 4 000 visiteurs se sont rendus sur le site du registre dématérialisé.

91 contributions ont été déposées : 70 sur le site internet, 21 lors des réunions publiques.

Les dépositaires :

- **45 habitants**
- 14 usagers
- 3 entreprises
- 1 acteur de la santé (hôpital Océane)
- 2 acteurs scolaires (collège Saint-Exupéry et lycée Charles de Gaulle)
- 2 élus (Maire de Saint-Avé et adjoint à Vannes)
- **4 associations : vélomotive, associations syndicales libres du Foso et du Dolmen, Les shifters de Vannes**
- **Une instance de démocratie participative : le conseil de développement du Pays de Vannes**

Les thématiques principales abordées : les déplacements routiers, les déplacements alternatifs et les nuisances sonores.

## Les enseignements de la concertation

### UN AMÉNAGEMENT NÉCESSAIRE

Les contributions formulées au cours de la concertation ont majoritairement exprimé la nécessité d'une intervention sur l'entrée nord de Vannes, au regard des niveaux de trafic, des congestions aux heures de pointe mais également des nuisances associées et des problématiques de circulations douces.

Le public s'est ainsi exprimé sur les diverses possibilités d'aménagement permettant de résoudre les problématiques actuelles confirmant que la situation actuelle ne pouvait se maintenir.

Le scénario B proposant une dénivellation des carrefours des Trois Rois et de Kerniol a été plus plébiscité que le scénario A proposant des carrefours à feux. En effet, il apporte des meilleures réponses aux dysfonctionnements actuels.

L'attente du public en matière de mobilités alternatives est prise en compte dans le projet avec les transports en commun (incidences sur la ligne 1 et intégration d'un parking relais) et les circulations piétonnes et cycles.

## LE SCÉNARIO B CONFIRMÉ

Les questionnements du public quant aux difficultés d'accès sur les voies communales rue du Dolmen, rue Audic, route de Bernard et avenue Paul Cézanne, et les derniers échanges avec les partenaires concernant l'impact du projet sur la ligne 1 à Kerniol, ont conduit le département à approfondir le scénario B.

Le scénario A est écarté car il ne répond plus suffisamment à l'objectif d'améliorer les carrefours de la RD767 pour les échanges et les dessertes locales, ni à celui d'optimiser et d'adapter le niveau de service des transports en commun, en particulier à Kerniol.

Le comité de pilotage a acté l'abandon du scénario A pour la suite des études. Le choix de confirmer le scénario B Carrefours dénivelé sera proposé à la commission permanente de l'Assemblée départementale en septembre 2024.

Le parti d'aménagement sera ainsi défini par un élargissement de la RD767 à 2x2 voies et des carrefours dénivelés sur les carrefours des Trois Rois et Kerniol.

Trois scénarios complémentaires, déclinés du scénario B, sont proposés pour répondre aux demandes d'améliorations, notamment sur les voies secondaires de Kerniol.

Enfin, l'opportunité d'un aménagement cyclable le long de la RD767 est confirmée.



# 2 SCÉNARIOS DE PROJET

2 scénarios de projet ont été présentés lors de la phase de concertation

## Scénario A : Places à feux

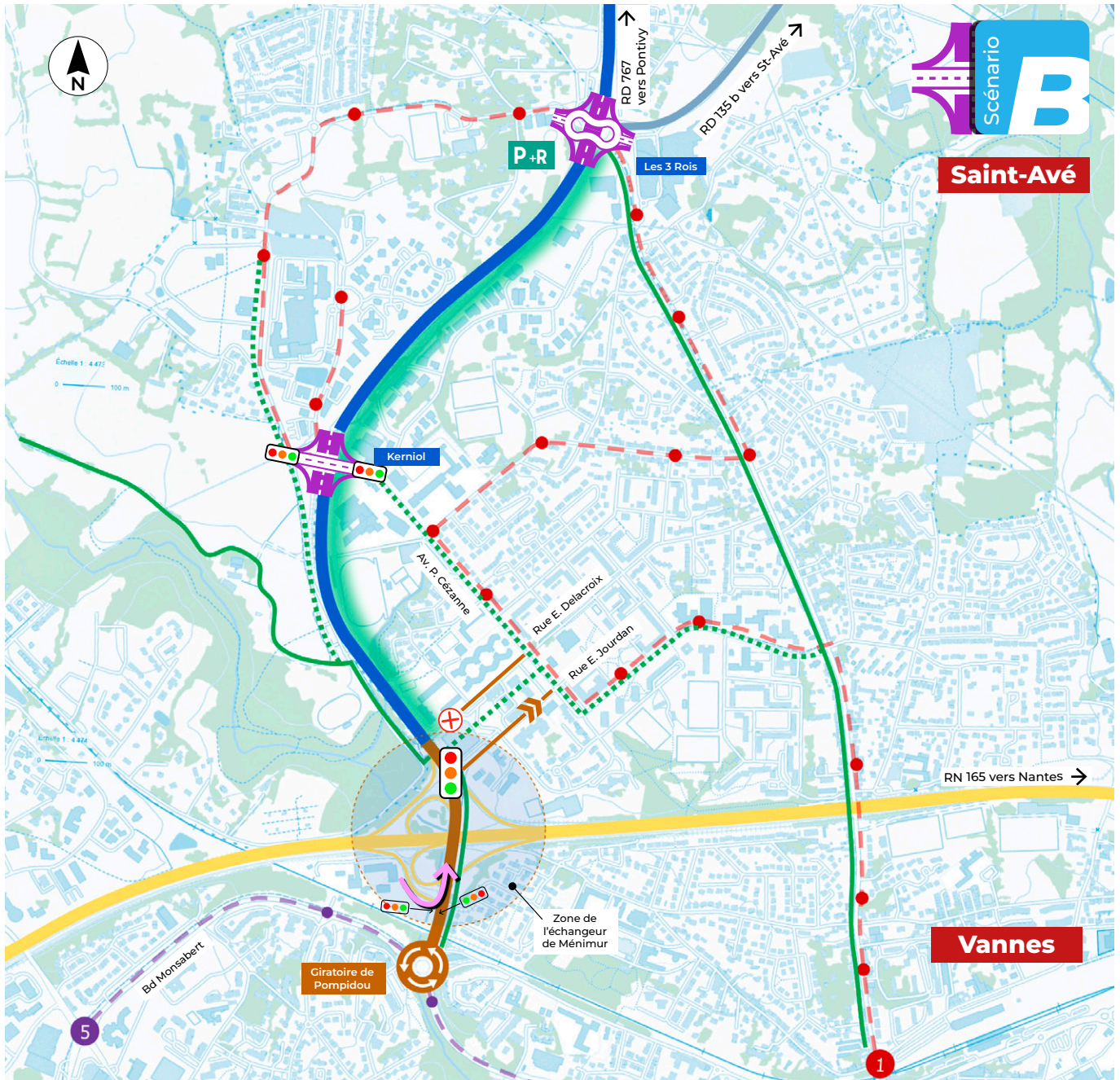
Vu les trafics, l'aménagement des carrefours Trois Rois et Kerniol en places à feux nécessiterait jusqu'à 3 voies par sens en approche du carrefour à feux. Cette mise en œuvre paraît difficile d'une part car les carrefours à 5 branches sont peu adaptés à un fonctionnement par feux et parce qu'aux Trois Rois, le fonctionnement du carrefour doit faciliter la circulation de la ligne de bus KICEO n°1 qui le traverse.






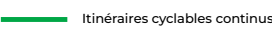
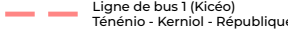


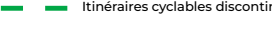
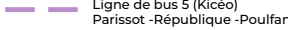







## Scénario B : Carrefours dénivelés

Au niveau des carrefours Trois Rois et Kerniol, la RD767 serait dénivelée, son altimétrie serait ainsi abaissée ou surélevée par rapport au niveau actuel. Plusieurs options restent possibles pour les carrefours secondaires de part et d'autre de la RD767. Au Trois Rois, un giratoire dit cacahuète (deux giratoires reliés par un îlot central en forme de cacahuète) semblerait fonctionnel à ce stade des études. A Kerniol, des carrefours secondaires à feux sont envisagés de part et d'autre de la RD767.



- |                                                                                                                                                 |                                                                                                                                        |                                                                                                                                              |                                                                                                                                                |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  Carrefours gérés par le Département                         |  Parking relais                                     |  Zone d'aménagement possible d'une voie cyclable          |  Carrefour à feux                                         |
|  Carrefours gérés par la ville de Vannes                     |  Itinéraires cyclables continus                     |  Ligne de bus 1 (Kicéo) Ténénio - Kerniol - République   |  Rétablissement du «tourne à gauche» en venant de Lorient |
|  Sens de circulation des voies adjacentes                    |  Itinéraires cyclables discontinus                  |  Ligne de bus 5 (Kicéo) Parissot - République - Poullanc |                                                                                                                                                |
|  Création d'un carrefour dénivelé en "cacahuète" aux 3 Rois. |  Création d'un carrefour dénivelé à feux à Kerniol. |  RN 165 et ses bretelles                                  |                                                                                                                                                |

# 3 déclinaisons du scénario B

Des études complémentaires ont été menées suite à la concertation publique afin d'améliorer le projet d'aménagement de la section Trois Rois-Ménimur et répondre aux contributions.

Par ailleurs, la méthodologie a été complétée. En effet, les cartes de vitesse moyenne présentées dans le dossier de concertation se sont avérées parfois insuffisantes pour apprécier les scénarios. Des indicateurs supplémentaires ont été intégrés pour faciliter la présentation des résultats les remontées de file moyenne et maximale et les temps de parcours de certains itinéraires.

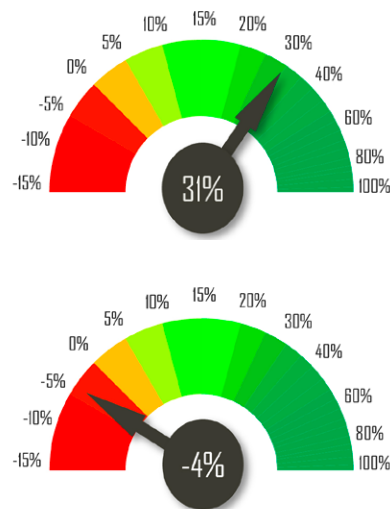
## 1

Calculs et analyse des trafics futurs



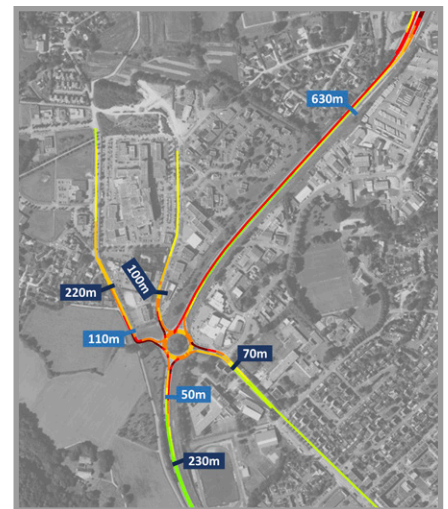
## 2

Calcul de la fluidité de chaque carrefour



## 3

Calcul de la fluidité de l'itinéraire



## Scénario B\_1

### Réouverture de la rue E. Delacroix



La fermeture de la rue Eugène Delacroix modélisée dans le scénario B avait fait l'objet de nombreuses réactions, le Département avait aussi conclu sur la nécessité d'étudier d'autres configurations à Ménémur pour décharger et améliorer le carrefour de Kerniol.

Ainsi le scénario B\_1 consiste à modéliser l'option présentée lors de la concertation "gestion par feux complétée pour y intégrer tous les mouvements" à Ménémur Nord, et à adapter le phasage des feux de Kerniol.

De nouveaux échanges ont également eu lieu avec les partenaires du Département, GMVA, gestionnaire de la ligne KICEO n°1 et la ville de Vannes, futur gestionnaire des carrefours à feux.

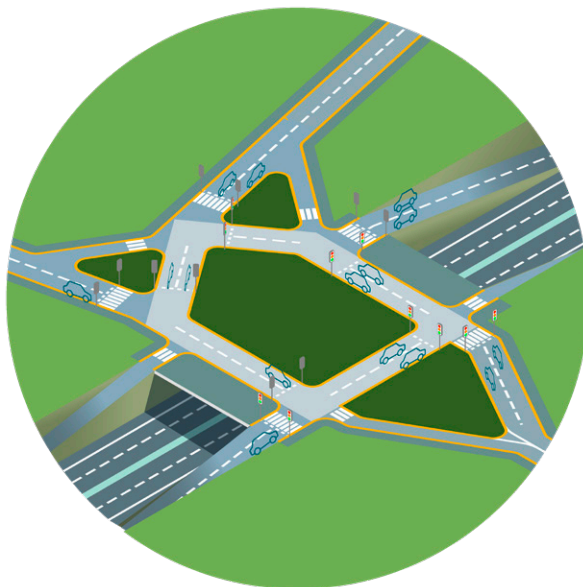
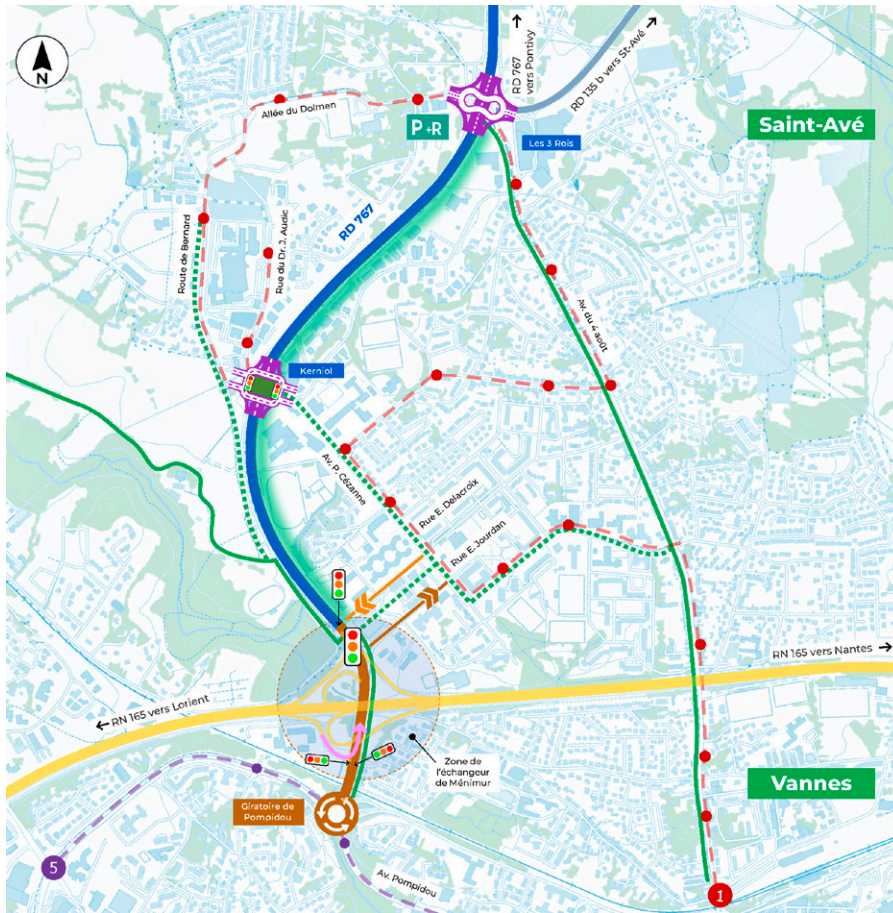
Malgré plusieurs adaptations de phasage et l'augmentation du nombre de voies de "tourne à gauche", aucun phasage ne s'est avéré acceptable.

Un nouveau scénario plus ambitieux est donc nécessaire sur le carrefour de Kerniol.

A l'échangeur de Ménémur Nord, la configuration "carrefours complétés" s'avère satisfaisante.

## Scénario B\_2

### Place à feux dénivelée à Kerniol



Le giratoire cacahuète des Trois Rois reste inchangé.

A Kerniol, la RD767 est toujours dénivelée en 2x2 voies mais les carrefours à feux entre les bretelles de la RD767 et les rues communales sont regroupées autour d'une place à feux.

Il s'agit d'un aménagement ambitieux, chaque branche présente 2 voies en entrée et 1 voie en sortie. Les mouvements de "tourne à gauche" sont gérés par feux avec les 2 voies de l'anneau de la place, constituant des sas.

À l'échangeur de Ménimur Nord, l'option giratoire présentée en concertation s'est avérée inadaptée au niveau de trafic.

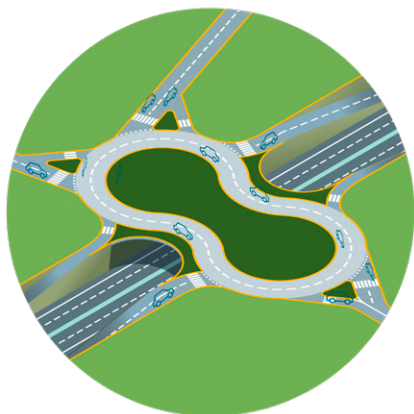
La configuration "carrefours complétés" modélisée dans le scénario B\_1 a donc été conservée.

**Le scénario B\_2 – Place à feux dénivelée à Kerniol est satisfaisant et répond aux objectifs du projet. Il présente une complexité pour certains mouvements des usagers du fait de feux successifs.**

Les traversées des piétons et des cycles sont sécurisées, leur fonctionnement doit encore être approfondi.

Il est encore possible d'améliorer le temps de parcours de la ligne de bus n°1 en lui donnant la priorité.

## Scénario B\_3 Giratoire dénivelé à Kerniol



Le giratoire cacahuète des Trois Rois reste inchangé de même que l'échangeur nord de Ménimur avec des carrefours à feux complétés.

A Kerniol, la RD767 est toujours dénivelée en 2x2 voies, mais la place à feux est remplacée par un giratoire cacahuète comme au carrefour des Trois Rois.

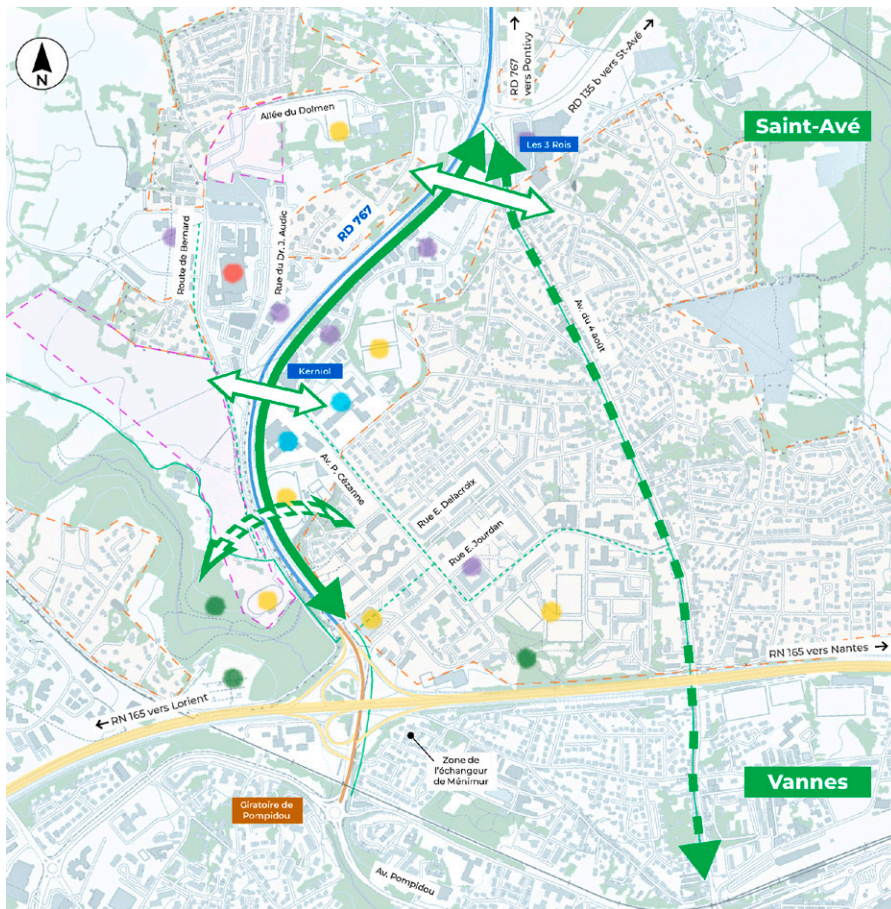
Malgré la dénivelation de la RD767, le niveau de trafic reste important. Son fonctionnement a été vérifié en prenant en compte un trafic piétons et cycles très important.

Globalement le giratoire apparaît plus fluide que la place à feux, même avec une hypothèse de trafic piéton plus contraignante et même avec une seule voie en entrée pour certaines branches.

**Le scénario B\_3 Giratoire dénivelé à Kerniol est satisfaisant et répond aux objectifs du projet. Il présente une meilleure fluidité que le scénario B\_2.**

Une comparaison plus fine des scénarios sera nécessaire pour les départager notamment vis-à-vis du fonctionnement de la ligne KICEO n°1 et des traversées des cycles et des piétons.

## LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES



Une option est privilégiée : la création d'une voie verte à l'est de la RD767.

Il s'agit de créer un itinéraire structurant sur 2km entre le carrefour des Trois Rois et le réseau existant de piste cyclable à l'échangeur de Ménimur. Cet itinéraire n'aurait qu'un seul carrefour avec une perte de priorité au niveau de la rue Paul Cézanne.

L'étude de faisabilité est en cours, des emprises complémentaires seront nécessaires.

L'intégration des continuités cyclables n'est pas encore détaillée au niveau des deux carrefours Trois Rois et Kerniol. À ce stade des études, le maintien du giratoire des Trois Rois hors agglomération (au sens du code de la route) apparaît justifié au regard de la liaison avec la voie structurante RD135 bis.

Avec la dénivellation de la RD767 à Kerniol, la place à feux ou le giratoire ne gère plus que les voies de desserte locale et le carrefour peut être envisagé en agglomération. Cependant le niveau de trafic reste élevé sur ce carrefour et une priorisation des vélos n'est pas pour autant si facile à envisager.

Le département va étudier l'opportunité et la faisabilité d'une passerelle cyclable qui franchirait la RD767 entre Kerniol et l'échangeur de Ménimur.

L'opportunité et la faisabilité seront étudiées au regard :

- De la configuration au carrefour dénivelé de Kerniol (place à feux ou giratoire);
- Des pôles à relier pour orienter une implantation la plus pertinente;
- Des possibilités de raccorder la passerelle au réseau cyclable;
- De la possibilité de rendre cette passerelle accessible aux personnes à mobilité réduite.

## Poursuite des études

### Les impacts du projet qui restent à étudier

10 contributions expriment des inquiétudes sur les **nuisances sonores** du projet.

**L'estimation de la contribution sonore de la RD767 sera réalisée lors des études géométriques. Elle nécessitera :**

- des mesures des niveaux sonores actuels en façades des locaux situés en bordure de la RD767.
- une modélisation acoustique qui prendra en compte ces mesures, la topographie du terrain, le trafic futur et la géométrie du projet, y compris son profil altimétrique.

Cette modélisation permettra d'estimer la contribution sonore de la RD767 en 2047. Une analyse sera alors effectuée pour définir les protections nécessaires par rapport aux seuils réglementaires.

Le choix d'un parti d'aménagement avec des carrefours dénivelés conduira à une complexité de phasage pour réaliser les ouvrages tout en maintenant les accès et la circulation en partie délestée par des itinéraires alternatifs. Une étude est nécessaire afin de mesurer les impacts engendrés par les travaux. Ces deux thématiques évoquées lors de la concertation ne sont pas les seules qui restent à étudier.

Les deux scénarios, considérés comme satisfaisant, vont faire l'objet d'une étude d'Avant-projet sommaire (APS) qui aura pour objectif :

- De définir une géométrie fonctionnelle en plan et en volume
- D'intégrer les modes de déplacements doux en section courante et dans les carrefours, et d'en vérifier la faisabilité
- De confirmer la faisabilité technique des ouvrages d'art, notamment au regard des premières investigations sur la nature des sols et des réseaux existants
- De proposer un phasage des travaux
- D'établir une estimation provisoire du coût prévisionnel des travaux.

Cette étude permettra de confirmer la faisabilité de l'opération. Une analyse comparative multicritères sera alors réalisée pour prendre en compte l'ensemble des enjeux identifiés lors du diagnostic et une solution sera retenue par le maître d'ouvrage.

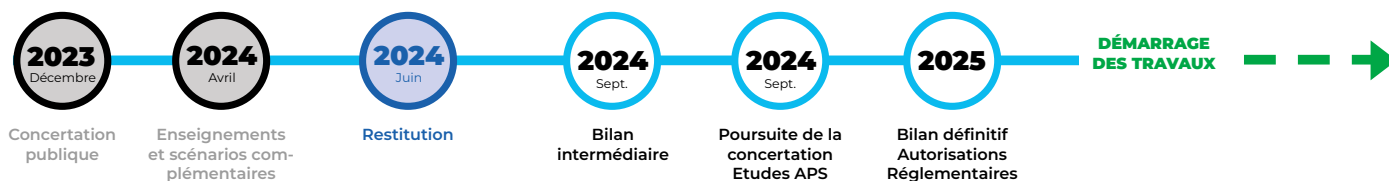
Cette solution retenue fera l'objet d'une étude d'Avant-Projet Détaillé (APD) qui permettra notamment de définir les emprises et les impacts du projet pour alimenter les dossiers réglementaires préalables à une enquête publique.

## Le calendrier

Le bilan intermédiaire de la concertation publique fera l'objet d'une délibération par la commission permanente de l'Assemblée départementale en septembre 2024 pour acter la confirmation de l'opportunité d'un aménagement et la définition d'un parti d'aménagement. Conformément au code de l'urbanisme, la concertation se poursuivra pendant l'élaboration du projet qui sera in fine présenté en enquête publique. Les modalités de la poursuite de cette concertation seront définies en septembre par délibération.

Les deux variantes B\_2 et B\_3 sont l'aboutissement des études préalables, en particulier de l'étude de circulation. Elles répondent aux objectifs du projet et sont donc aujourd'hui considérées comme satisfaisantes pour la poursuite des études. Le bilan définitif de la concertation sera établi lors du choix de la solution par le Département maître d'ouvrage.

## Chronologie



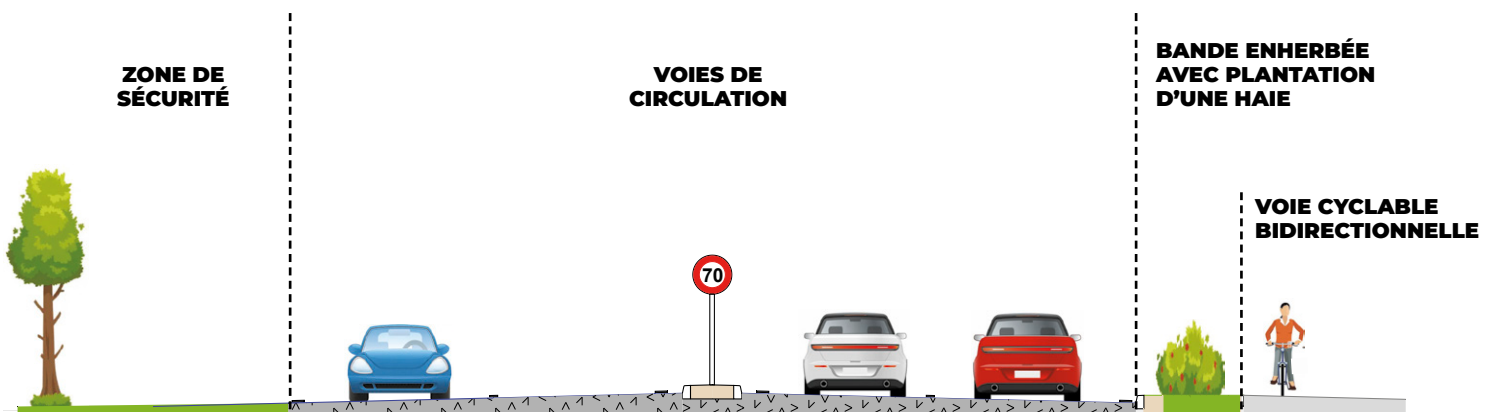


# Le parti pris d'aménagement retenu

En accord avec ses partenaires, GMVA et la ville de Vannes, le parti pris d'aménagement retenu à l'issue de cette première phase de concertation publique par le département consiste en :

- Une artère urbaine limitée à 70km/h, hors agglomération au sens du code de la route
- Un élargissement à 2x2 voies sans bande d'arrêt d'urgence
- Une dénivellation de la RD767 au niveau des deux carrefours Trois Rois et Kerniol
- Une voie verte le long de la RD767 pour les cyclistes et les piétons
- Une intégration des accès du parking relais porté par GMVA dans le carrefour des Trois Rois
- Une intégration des liaisons douces transversales au niveau des deux carrefours Trois Rois et Kerniol
- Une liaison douce complémentaire à étudier entre Kerniol et l'échangeur de Ménimur.

## Vues de profil de la 2X2 voies







morbihan.fr



Hôtel du département  
2 rue de Saint-Tropez  
56000 VANNES  
Tél. 02 97 54 80 00  
morbihan.fr