

Projet d'aménagement de la RD767

Section Trois Rois - Ménimur

Dossier de concertation

Concertation publique

du 12 décembre 2023 au 12 mars 2024



Concertation publique

PROJET D'AMÉNAGEMENT DE LA SECTION TROIS ROIS ET MÉNIMUR
ROUTE DÉPARTEMENTALE 767 - Commune de Vannes

DU 12 DÉCEMBRE 2023
AU 12 MARS 2024

Mot du Président

L'axe Triskell, qui dans sa partie morbihannaise, relie Lorient et Vannes à Pontivy, avant de se continuer vers les Côtes d'Armor, constitue une infrastructure majeure pour la Bretagne, et singulièrement pour tout le centre de notre région. Itinéraire à deux fois deux voies sur toute sa longueur, il a fait l'objet ces dernières années d'un engagement fort du département pour sa branche Vannes - Pontivy, (RD 767), avec notamment l'ouverture de la déviation de Locminé et ses 12 kilomètres de voies nouvelles dont le bénéfice se fait déjà sentir.

Notre engagement, réitéré au sein du schéma des mobilités adopté par le conseil départemental, est d'achever Triskell d'ici 2035. Au-delà des sujets financiers, cela suppose d'accélérer les études et les procédures nécessaires. C'est ce que nous faisons avec la mise en oeuvre d'une étude pré-opérationnelle portant sur l'ensemble de l'axe.

Chacun comprend que parmi les tronçons les plus sensibles figurent les entrées dans Vannes et l'articulation avec la RN 165. De même que nous travaillons à l'amélioration de l'échangeur entre la RN 166 et la RN 165 au Liziec, de même il nous faut apporter des solutions efficaces et durables pour la section entre les Trois Rois et l'échangeur de Ménimur. C'est dans cette perspective qu'avec Golfe du Morbihan Vannes Agglomération et la ville de Vannes, nous avons lancé une étude qui doit permettre de conjuguer la fluidité de la circulation, la prise en compte des enjeux d'une mobilité multimodale et les exigences d'une décarbonation de nos moyens de transport. Pour réussir ce projet dans un calendrier resserré, il nous faut naturellement conduire une concertation étroite tant avec les riverains qu'avec les usagers. Sur la base du dossier qui suit, à travers divers échanges, dont le premier prend la forme d'une réunion publique le 15 décembre 2023, leurs avis viendront nourrir utilement les études stratégiques et techniques auxquelles nous procédons. Cette concertation se déroulera entre le mois de décembre 2023 et le mois de mars 2024. Elle constituera une nouvelle étape importante afin que nous puissions mener à bien la réalisation d'une infrastructure dont la nécessité s'affirme chaque jour davantage.

David LAPPARTIENT

Président du département

Sommaire.

1. POURQUOI UN AMENAGEMENT DE LA RD767 ?	4
1.1. UN ITINERAIRE DE TRANSIT PRIORITAIRE POUR LE DEPARTEMENT	4
1.2. UN PROJET STRUCTURANT A L'ECHELLE DE L'AGGLOMERATION DE VANNES	6
1.3. LES DIFFICULTES ACTUELLES.	8
2. LES AUTRES ENJEUX DE L'AMENAGEMENT	12
2.1. UN CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE DYNAMIQUE	12
2.2. LA TRANSITION ECOLOGIQUE SUR LE TERRITOIRE	13
2.3. DES MOBILITES ALTERNATIVES A AMELIORER	16
2.4. DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET DE QUALITE DE VIE	17
3. PILOTAGE ET DEROULEMENT DES ETUDES	20
3.1. DES GESTIONNAIRES ASSOCIES	20
3.2. LES OBJECTIFS PARTAGES POUR L'AMENAGEMENT DE LA RD767	20
3.3. DES ETUDES PLURIDISCIPLINAIRES POUR JUGER DE L'OPPORTUNITE ET DE LA FAISABILITE	20
3.4. CALENDRIER	21
4. LA SITUATION SANS LE PROJET OU « SCENARIO DE REFERENCE »	22
4.1. LES HYPOTHESES	22
4.2. L'EVOLUTION DES TRAFICS	24
4.3. L'EVOLUTION DES CONDITIONS DE CIRCULATION	25
5. LES SCENARIOS « PROJET »	28
5.1. QUELLE FAMILLE D'AMENAGEMENT POUR LA RD767	28
5.2. DEUX SCENARIOS CONTRASTES A L'ETUDE	29
5.3. SCENARIO A : « PLACES A FEUX » AUX CARREFOURS DE TROIS ROIS ET KERNIOL	31
5.4. SCENARIO B : « CARREFOURS DENIVELES » AU TROIS ROIS ET KERNIOL - SIMPLIFICATION DE L'ECHANGEUR DE MENIMUR	36
5.5. LA COMPARAISON ENTRE LE SCENARIO « PLACES A FEUX » (SCA) ET « CARREFOURS DENIVELES » (SCB)	41
6. DONNEZ VOTRE AVIS	45
6.1. QU'EST-CE QU'UNE CONCERTATION PUBLIQUE ?	45
6.2. COMMENT M'INFORMER ET PARTICIPER ?	45
6.3. CALENDRIER GLOBAL DE LA CONCERTATION	45

1. Pourquoi un aménagement de la RD767 ?

Perak terkiñ an HD767 ?

1.1. Un itinéraire de transit prioritaire pour le Département

Un axe départemental structurant et d'intérêt régional

La RD767 relie les villes de Vannes et Pontivy dans le département du Morbihan puis au-delà Mur-de-Bretagne et Guingamp dans le département des Côtes-d'Armor.

Avec la RD768, la RD700 et la RN24, la RD767 s'intègre au **programme routier historiquement dénommé Triskell**. Le programme Triskell prévoit depuis le début des années 1990 d'aménager un axe routier Nord-Sud à 2 x 2 voies pour la Bretagne et plus particulièrement :

- Vannes – Pontivy – Saint-Brieuc (via les RD767, RD768 et RD700) ;
- Lorient – Pontivy – Saint-Brieuc (via les RD768 et RN24).

Ce programme visait également à :

- Désenclaver le secteur Loudéac – Pontivy, économiquement prospère ;
- Offrir un accès facilité des territoires traversés vers Nantes - Saint-Nazaire, pôle important de l'Ouest ;
- Faciliter les échanges entre le Nord et le Sud du département.

Ce programme représente 170 km dont 119 km dans le département du Morbihan, comprenant 85 km de routes départementales. 60 km sont déjà aménagés à 2 x 2 voies dans le Morbihan.

Dans le département du Morbihan, **l'axe Triskell figure parmi les axes structurants prioritaires inscrits au schéma départemental des mobilités approuvé le 16 juin 2023**. Dans la logique d'aménagement régional voire national de desserte des territoires, le Département entend finaliser d'ici 2035 l'aménagement et la sécurisation de ces axes.

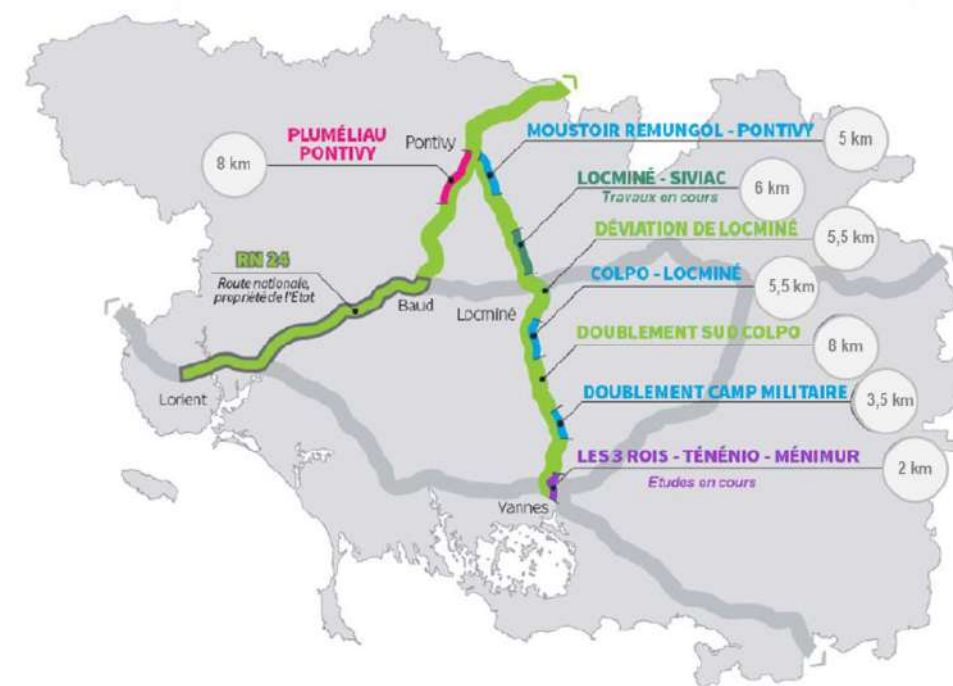


Figure 1 : État d'avancement du programme Triskell dans le département du Morbihan

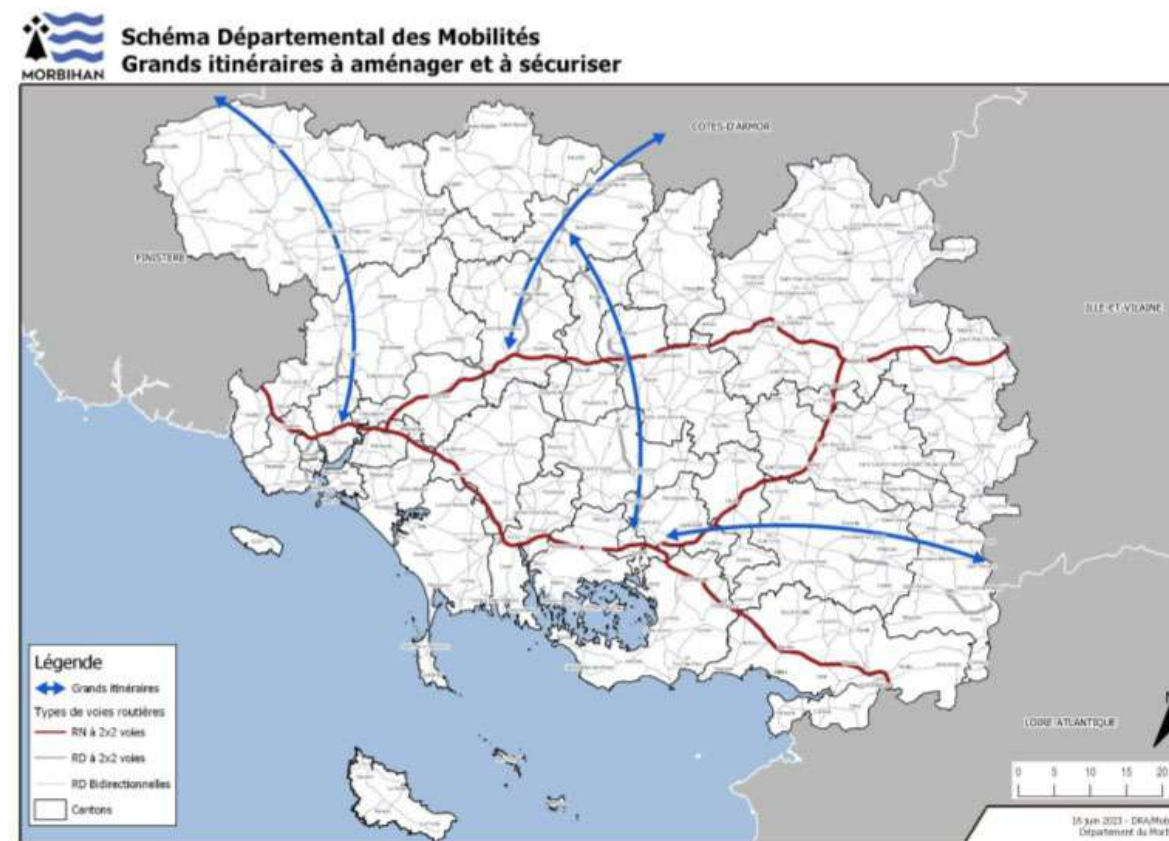


Figure 2 : Les grands itinéraires routiers à aménager, à sécuriser au Schéma Départemental des Mobilités

Le schéma départemental des mobilités intègre également la prise en compte des lois récentes en matière d'environnement et de changement climatique, et des différents documents de planification des territoires. **Ainsi, l'aménagement du réseau routier départemental doit s'inscrire dans une stratégie transversale des mobilités** qui s'appuie sur :

- L'aménagement des villes et des territoires ;
- Le développement de solutions multiples de déplacement pour tous.

L'un des principaux documents de planification territorial est le **SRADDET (Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires)**, approuvé par la Région Bretagne le 18 décembre 2020.

Deux des orientations définies dans le SRADDET portent sur la mobilité : « Une Bretagne ouverte sur le monde » et « Une Bretagne des proximités » : *« La Bretagne entend développer une réponse globale aux enjeux de la mobilité, articulant vitesse et réelle proximité, déplacement de grande distance et déplacements du quotidien. Elle doit pour cela combiner le plus efficacement les différents modes de transports, routier, ferroviaire, aérien, maritime et fluvial dans une vision globale et systémique. »*

Dans le cadre de la poursuite de l'aménagement de l'axe Triskell, le Département a lancé à la mi-2023 **une nouvelle étude pré-opérationnelle de la liaison RD767 entre Vannes et Pontivy**. Cette étude vise à actualiser la connaissance des territoires traversés, de leur besoin en mobilités et à proposer différents scénarios de déplacements, dont la poursuite de la mise à 2 x 2 voies.

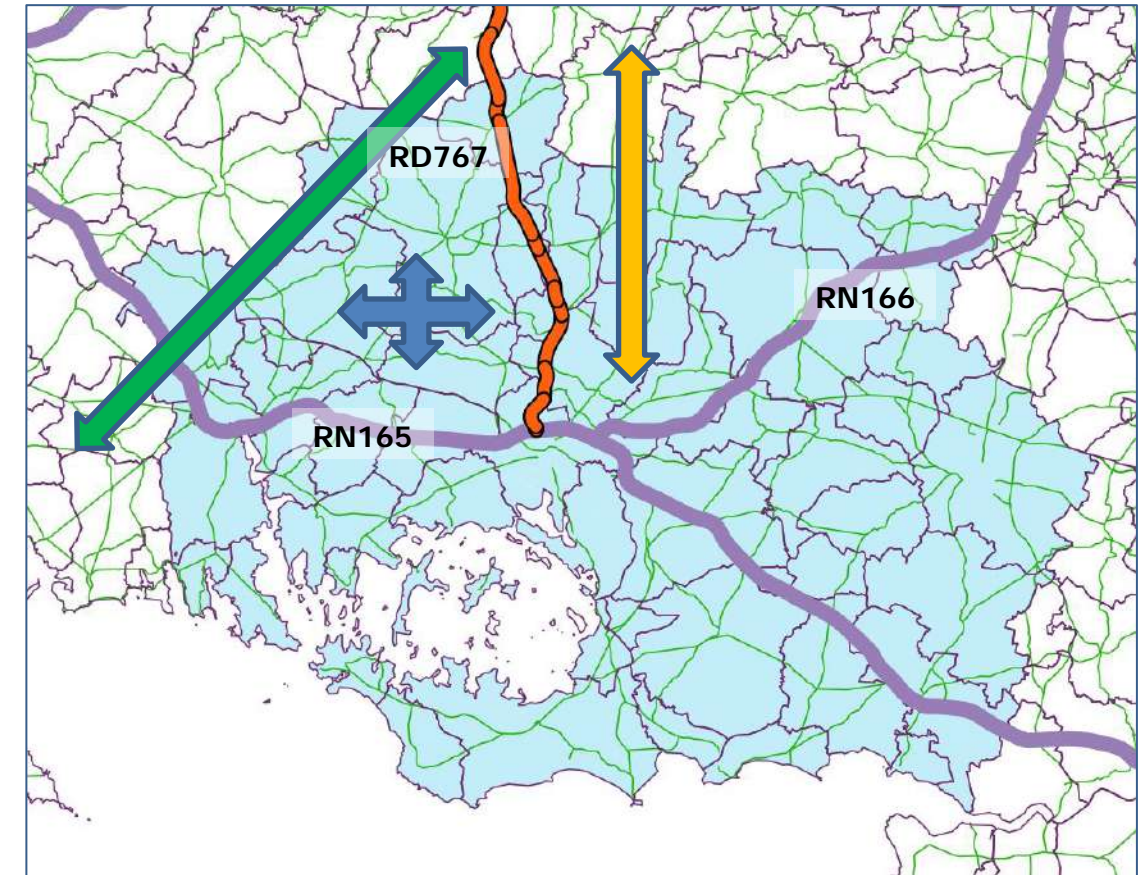


Figure 3 : Représentation des différents types de trafic dans le périmètre d'influence de Vannes

📍 Une fonction de d'échange et de déplacements internes

Dans le périmètre de l'aire urbaine de Vannes (ou aire d'influence de Vannes), qui est considérée dans l'étude de la section Ménimur – Trois Rois, la RD767 assure des fonctions :

- **De transit (trafic qui traverse le périmètre)** → environ 4 % des trafics de la RD767 ;
- **D'échange (trafic vers ou depuis le périmètre)** → environ 32 % des trafics de la RD767 ;
- **Interne (trafic au sein du périmètre)** → environ 64 % des trafics de la RD767.

Les comptages de trafic réalisés en 2019 sur la RD767 à Vannes montrent un taux de poids lourds de 4 % à l'heure de pointe, soit plus de 1 000 poids lourds par jour.

📍 Un axe qui s'aménage progressivement

Sur les 50 km de la liaison entre Vannes et Pontivy, environ 31 km ont été aménagés à 2 x 2 voies depuis le début des années 90. La déviation est de Locminé a été mise en service début 2022 et la section Locminé – Siviac inaugurée en juillet 2023.



Déviation est de Locminé (photo INGEROP)



RD767 au droit du nouvel échangeur de Moréac (photo INGEROP)

Quatre sections restent à aménager et sécuriser :

- **Échangeur de Ménimur/RN165 – Carrefour des Trois Rois (environ 2 km) ;**
- Traversée du camp de Meucon (environ 3,5 km) ;
- Colpo – Locminé (environ 5,5 km) ;
- Moustoir-Remungol (commune d'Évellys) – Pontivy (environ 5 km).



Section Ménimur – Trois Rois (photo INGEROP)



Section Camp de Meucon (photo INGEROP)



Section Colpo – Locminé (photo INGEROP)



Section Moustoir-Remungol – Pontivy (photo INGEROP)

Les études d'aménagement de la RD767 se poursuivent :

- **Études d'opportunité et de faisabilité de l'aménagement entre Ménimur et les Trois Rois, objet du présent dossier de concertation, depuis 2019 ;**
- **Études pré opérationnelles à l'échelle de l'itinéraire Vannes – Pontivy**, depuis mi-2023. Cette étude vise à requestionner la poursuite de l'aménagement de la RD767 au regard des enjeux de fonctionnement du territoire, de déplacements, de sécurité et d'environnement ;
- **Études préalables aux autorisations administratives de la section Colpo – Locminé**, à partir de début 2024. En parallèle de l'étude à l'échelle de la RD767, le Département engage l'étude des différentes possibilités d'aménager la RD767 et de leurs incidences sur le territoire et l'environnement.

1.2. Un projet structurant à l'échelle de l'agglomération de Vannes

✚ Une fonction de desserte locale

La RD767, comme la RN165 (axe Nantes – Vannes – Lorient) et la RN166 (axe Rennes – Vannes), constitue les axes structurants de l'agglomération de Vannes (Golfe du Morbihan Vannes Agglomération ou GMVA). Elle supporte donc des fonctions diverses : le transit (en articulation avec la RN165), l'échange (avec les RN et les autres RD) et la desserte locale (en articulation avec la RD135bis notamment et la voirie locale).

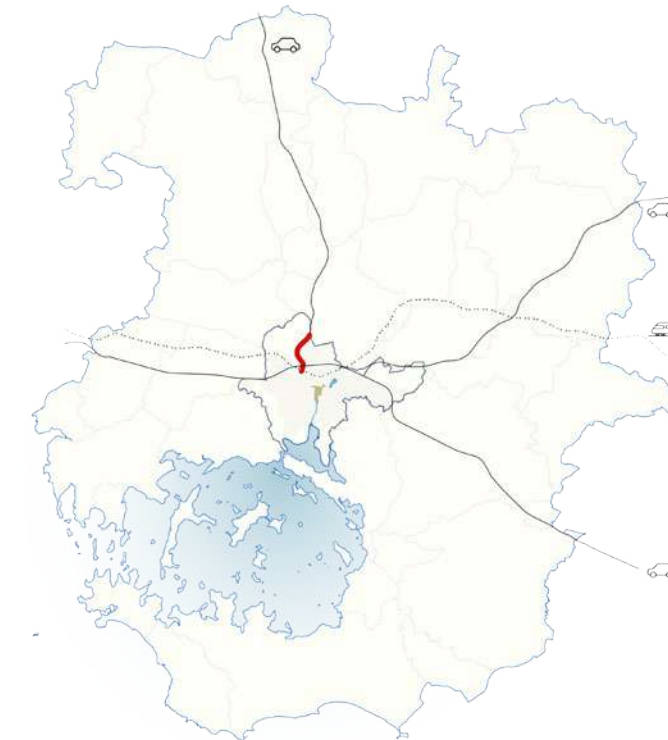


Figure 4 : Réseau routier structurant de Golfe du Morbihan Vannes Agglomération

La RD767 permet d'accéder au centre-ville de Vannes y compris à la gare de Vannes et à son futur Pôle d'Échange Multimodal (PEM) soit :

- Via le carrefour giratoire de Pompidou, au Sud de l'échangeur de Ménimur (fléchage « Vannes Centre ») ;
- Via le carrefour giratoire des Trois Rois et l'avenue du 4 août 1944 (fléchage « Gare SNCF »).

La section Ménimur – Trois Rois s'inscrit dans la partie Nord de la Ville de Vannes qui porte une partie importante du développement urbain de la commune. Elle concerne également la partie Sud-Ouest de la commune de Saint-Avé.

Cette section participe ainsi à la desserte des quartiers environnants :

- Zone commerciale Hyper U et zone économique de Ménimur via l'avenue du 4 août 1944 ;
- Zone économique du Ténénio, y compris Hôpital privé Océane, via le carrefour de Kerniol ;
- Quartier d'habitat de Ménimur et équipements associés via l'avenue du 4 août 1944, le carrefour de Kerniol et les carrefours de l'échangeur de Ménimur ;
- Quartiers d'habitat de Ténénio et de Kerbiquette, via les carrefours des Trois Rois et de Kerniol ;
- Quartiers d'habitats de Kerlis et Coédigo Malenfant au Sud-Ouest de Saint-Avé, via la RD135 bis et l'avenue du 4 août 1944.

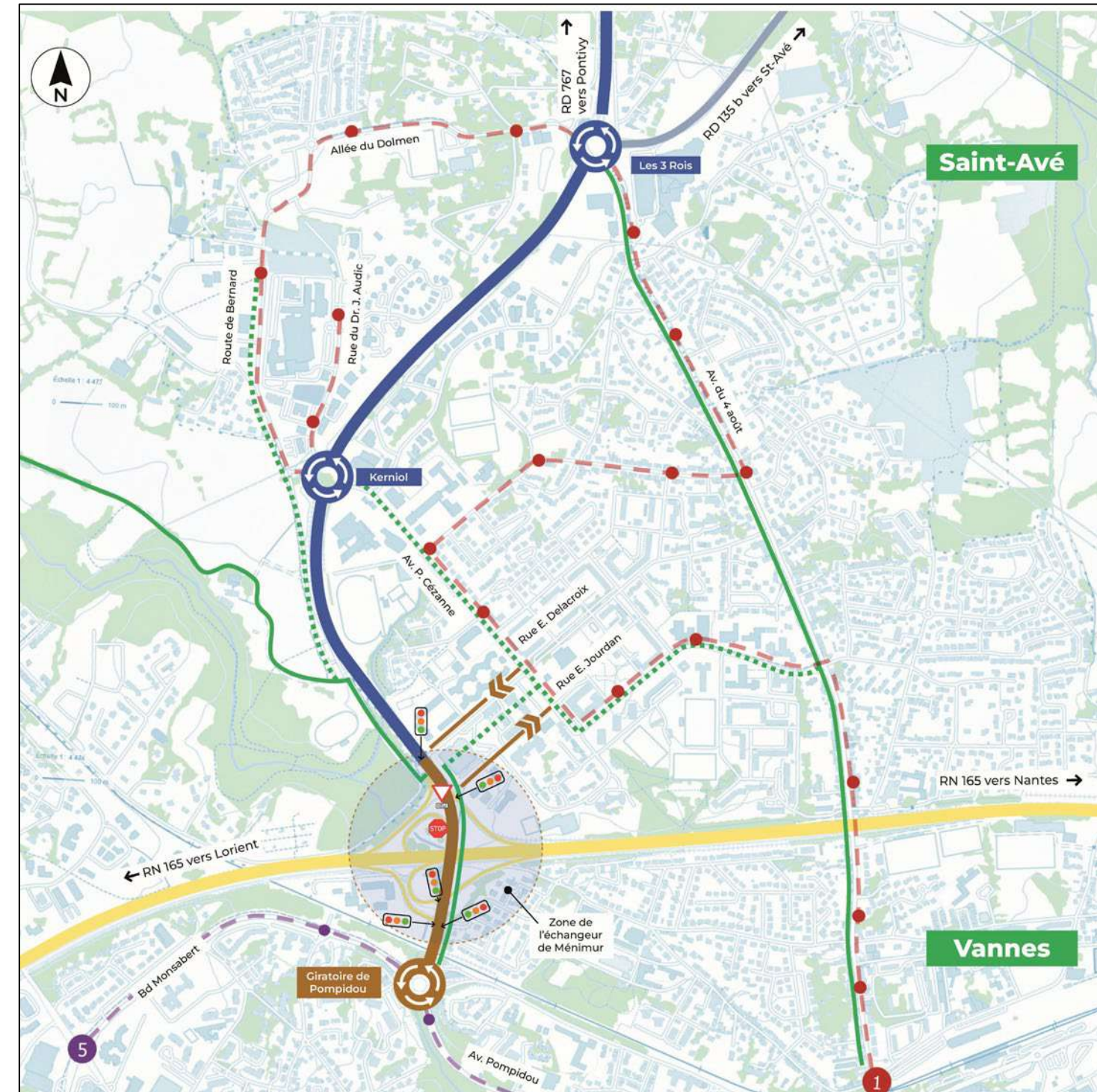


Figure 5 : État de la situation actuelle

✚ Une entrée de la ville de Vannes

La section Ménimur – Trois Rois constitue la seconde entrée dans Vannes, après la RN166 dans le secteur de Liziec, depuis le Nord du département et de l'agglomération.

Outre sa fonction de transit qu'elle assure en connexion avec la RN165, la section permet :

- La desserte de Saint-Avé et des quartiers Nord de Vannes ;
- La desserte et la visibilité d'un pôle économique d'importance à l'échelle de Vannes ;
- La liaison vers le centre-ville de Vannes et la gare.

Les quartiers concernés sont desservis d'une part par les transports en commun, en particulier la ligne 1 du réseau urbain de l'agglomération de Vannes, la plus importante du réseau en termes de fréquentation. D'autre part, des aménagements cyclables ont été réalisés depuis Vannes, dans la vallée du Meucon, dans Ménimur et en partie Sud de la RD767.

Proche du terrain naturel et plantée de façon hétérogène, la section est assez ouverte sur les quartiers environnants et sur les activités qui bénéficient d'un effet vitrine. Localement, les habitations riveraines se sont isolées à l'aide de dispositifs ornementaux divers.

Les emprises destinées à l'élargissement de la voie constituent d'importants délaissés non valorisés.



Emprises complémentaires entre les carrefours de Kerniol et des Trois Rois



Plantations ornementales entre les carrefours de Kerniol et des Trois Rois

1.3. Les difficultés actuelles

Une analyse détaillée des conditions de déplacement a été réalisée en 2019, sur la base de comptages routiers, d'une enquête sur les origines et les destinations et d'observations de terrain.

✚ Une congestion plusieurs fois par jour

La RD767 présente un fonctionnement pendulaire, en particulier au Nord des Trois Rois : plus de véhicules le matin entrant dans Vannes et plus de trafic sortant de Vannes le soir ; la tendance est similaire sur l'avenue du 4 août 1944.

Les heures de pointe sont les suivantes :

- Le matin de 7h45 à 8h45 ;
- Le soir de 17h00 à 18h00.

Les premières difficultés commencent à 7h20 et la RD767 au Nord de Kerniol dans le sens entrant dans Vannes est totalement saturée à partir de 7h40. La longueur de fort ralentissement est d'environ 750 m. Le carrefour giratoire de Kerniol sature vers 7h50.

La saturation s'étend sur 1h30 le matin pour les 2 carrefours. Elle se résorbe totalement sur le carrefour des Trois Rois mais ne disparaît pas complètement sur celui de Kerniol. Les ralentissements persistent jusqu'à 18h20.

Les deux carrefours de l'échangeur de Ménimur Nord sont moins impactés mais connaissent des congestions sur des portions limitées de voie.

Les difficultés sont plus importantes le matin que le soir dans le sens entrant dans Vannes.

Dans le sens sortant de Vannes, les saturations sont moins importantes que dans le sens entrant. Une remontée de file s'observe cependant sur 360 m entre les carrefours de Kerniol et des Trois Rois, entre 8h30 et 9h00. Des ralentissements s'observent également toute la journée entre le carrefour à feux de la rue Eugène Delacroix et le carrefour des Trois Rois.

Les difficultés sont également plus importantes le matin que le soir dans le sens sortant de Vannes.

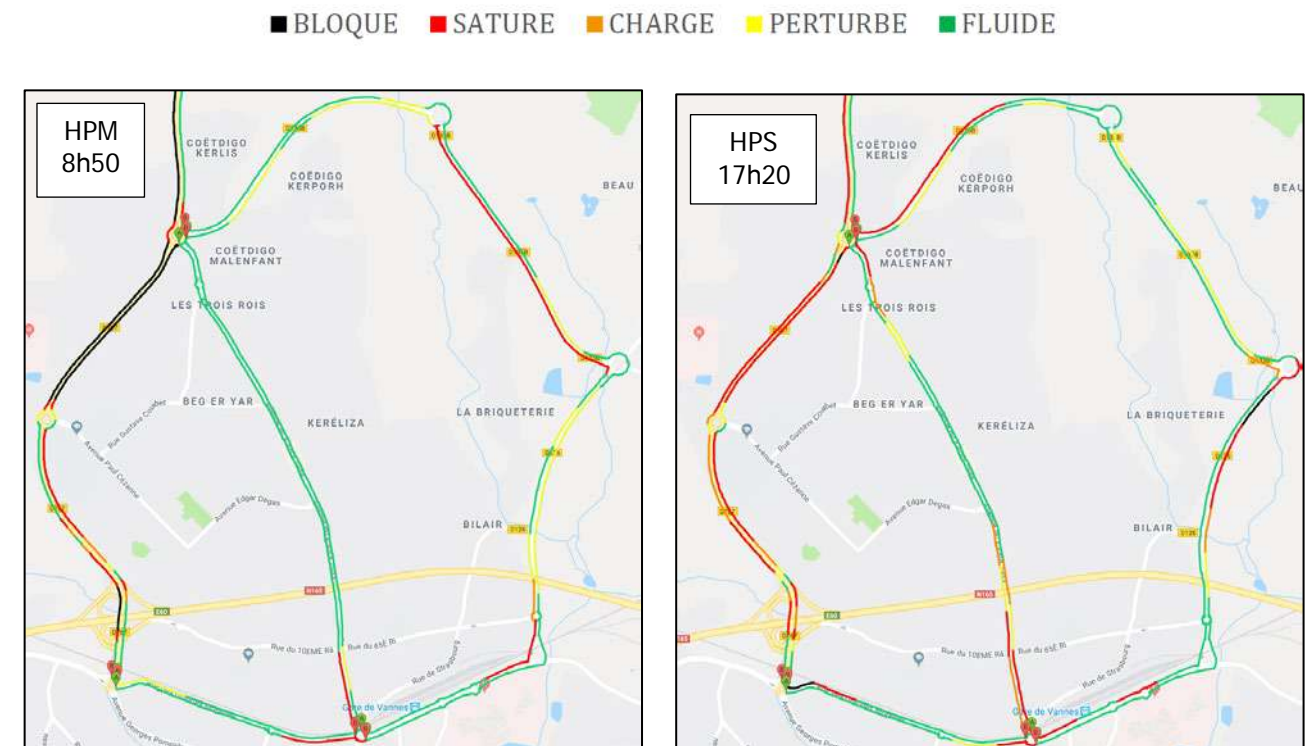


Figure 6 : Congestions à l'heure de pointe du matin (HPM) et à l'heure de pointe du soir (HPS)

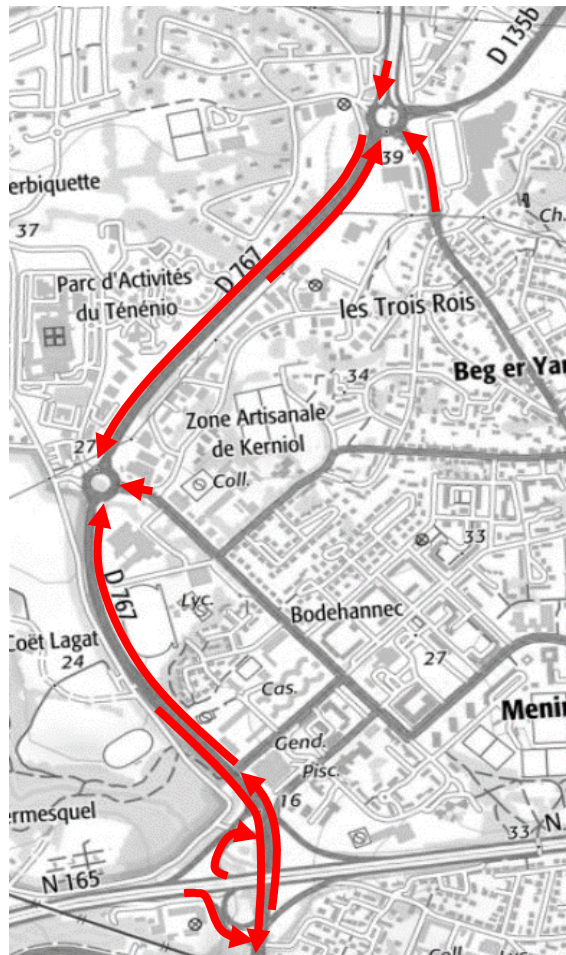


Figure 7 : Longueurs de congestion à l'heure de pointe du matin

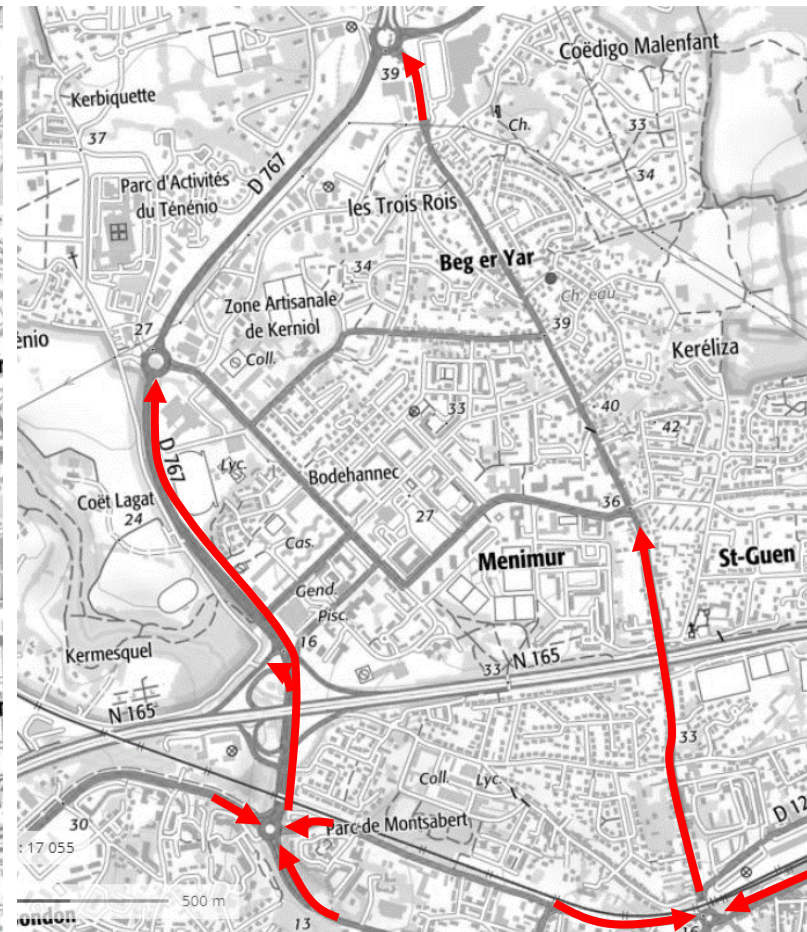


Figure 8 : Longueur de congestion à l'heure de pointe du soir

Une congestion depuis plusieurs années

L'étude des déplacements du réseau structurant de Vannes, réalisée de 2012 à 2014, **avait mis en évidence les congestions sur la RD767 à l'heure de pointe du soir, en particulier au droit des carrefours de Kerniol et des Trois Rois.**

En 2012, les constats sur l'échangeur de Ménimur à l'heure de pointe du soir étaient les suivants :

- Une saturation de la sortie de Vannes au niveau du carrefour giratoire Pompidou ;
- Qui engendre des remontées de files sur le boulevard du Général Monsabert, sur l'avenue Georges Pompidou et la rue des Grandes Murailles.
- Une saturation de la sortie de la RN165 Est vers Vannes le matin.

Le graphique ci-dessous représente l'évolution des trafics sur la RD767 depuis 2012, selon les sections. Le niveau de trafic est désormais plus important au Nord des Trois Rois (à 2 x 2 voies) qu'au Sud des Trois Rois, et a connu une croissance notable depuis 2012. La congestion sur la partie au Sud des Trois Rois engendre un report de trafic sur les autres voies du secteur.

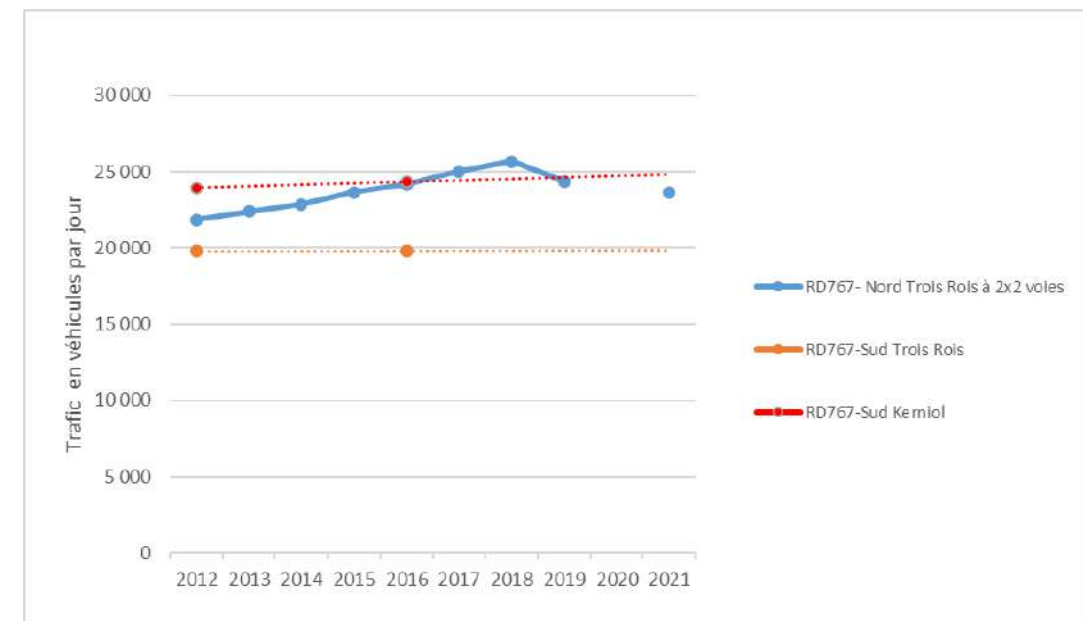


Figure 9 : Évolution des trafics le long de la RD767

L'enquête de déplacement de 2019 a mis en évidence une évolution depuis 2012 : les flux de trafic ont augmenté mais la croissance a été plus forte à l'heure de pointe du matin qu'à l'heure de pointe du soir. **L'heure de pointe du matin présente donc aujourd'hui plus de difficultés que l'heure de pointe du soir.**

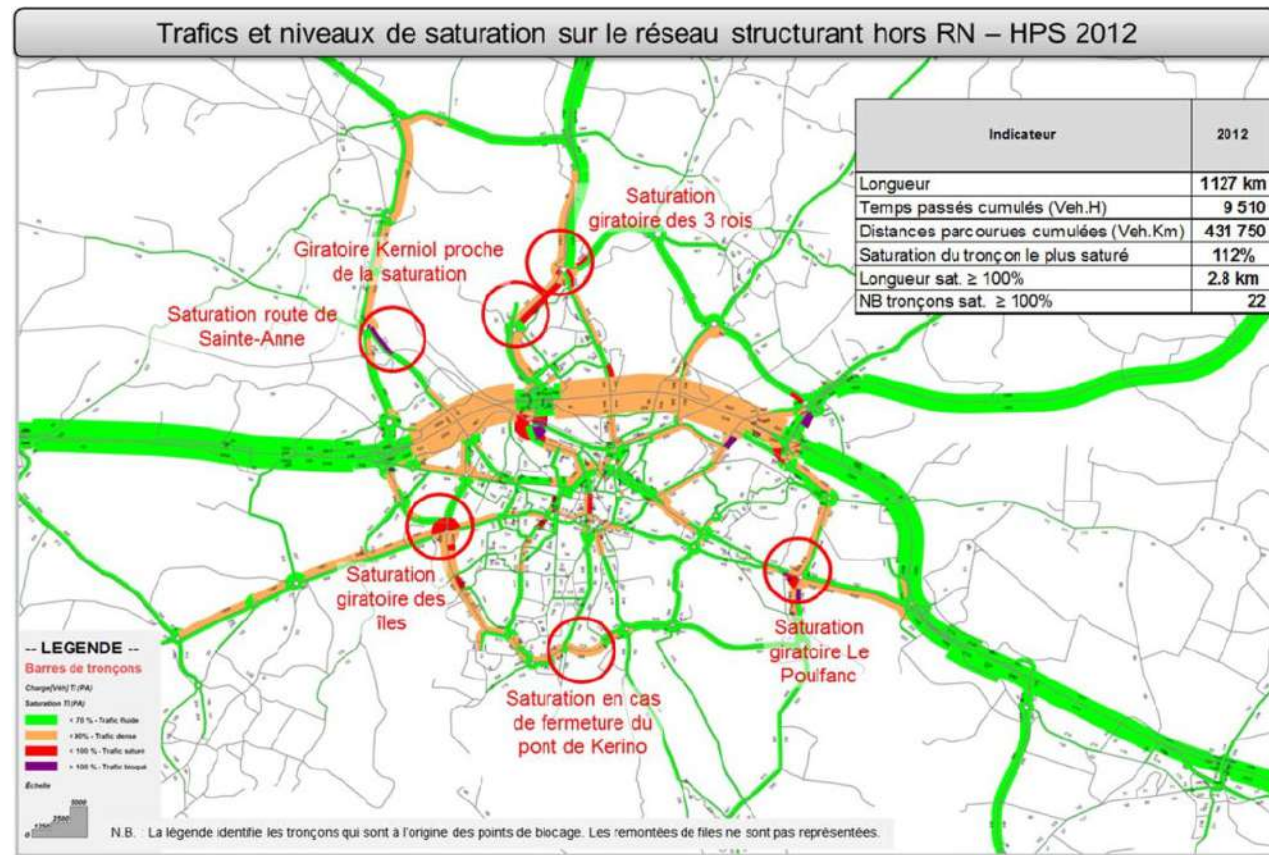


Figure 10 : Trafic et niveaux de saturation sur le réseau structurant de Vannes à l'HPS en 2012 (source : EGIS – 2014)

Des congestions qui nécessitent une protection régulière

Les congestions du carrefour des Trois Rois conduisent à des ralentissements sur la RD767 Nord qui nécessitent l'intervention régulière des agents du Département pour signaler et sécuriser au mieux la tête du ralentissement, qui concernent une portion de voie dont la vitesse maximale autorisée est de 90 km/h.

Un report sur la voirie locale

L'enquête de déplacement de 2019 a porté sur un périmètre élargi afin de mettre en évidence les reports de trafic depuis la RD767 vers d'autres voies du réseau routier de Vannes, du fait des congestions observées sur la RD767 et du temps perdu associé. Des comptages dits directionnels ont renseigné les reports sur l'avenue du 4 août 1944 et sur la RD135 bis.

L'analyse des comptages a montré que quasi-aucun véhicule ne contourne la RD767 en utilisant la RD135 bis et la RD126 pour entrer dans l'hyper-centre de Vannes.

En revanche, un report existe sur l'avenue du 4 août 1944 pour les liaisons entre la RD767 Nord et le carrefour giratoire Pompidou (via la rue Eugène Delacroix) et le carrefour giratoire de la gare (via l'avenue du Président Wilson).

Des difficultés en entrée de Vannes

L'analyse de 3 itinéraires différents depuis la RD767 Nord vers le centre de Vannes montre la différence des temps de parcours qui incitent les usages à emprunter un itinéraire alternatif à la RD767 aux heures de pointe. **En particulier, l'utilisation de la RD767 est la plus pénalisante à l'heure de pointe du matin, comparativement à l'avenue du 4 août 1944, le temps de parcours jusqu'au giratoire Pompidou s'approchant de 10 minutes au maximum.**

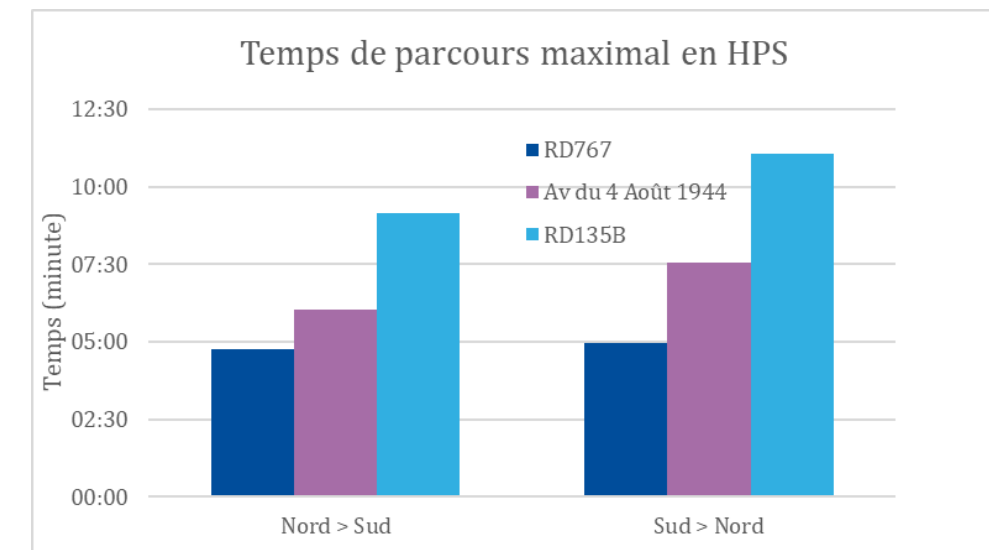
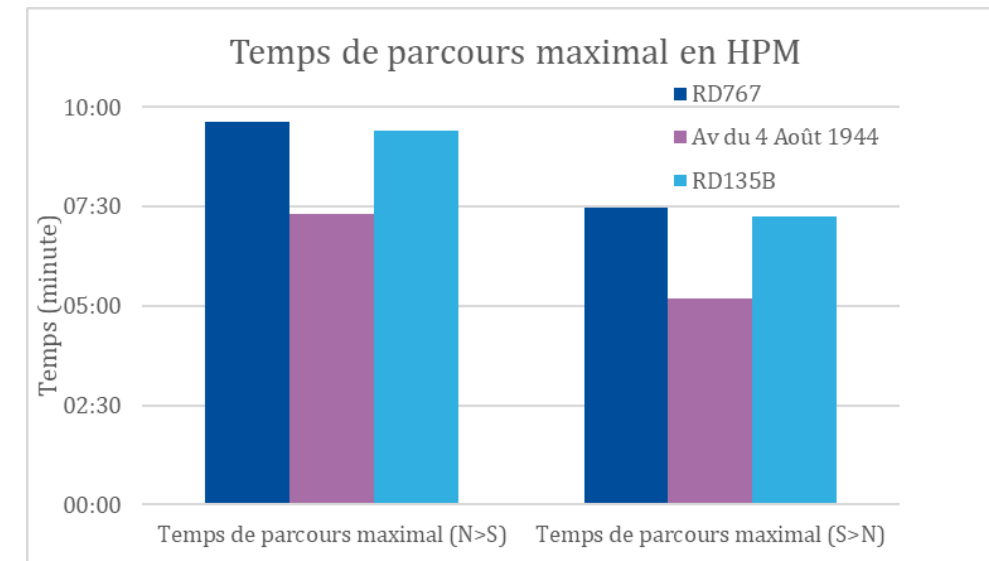


Figure 11 : Comparaison des temps de parcours pour 3 itinéraires

Les congestions sur l'axe RD767 en entrée de Vannes **ne permettent pas aujourd'hui d'envisager son utilisation pour une ligne de transport en commun qui relierait le centre de Vannes**. Les congestions au carrefour giratoire Pompidou constituent un obstacle supplémentaire. La ligne 3 du réseau de transport régional Breizgho emprunte actuellement l'avenue du 4 août 1944 pour rejoindre la gare de Vannes.

Les niveaux de circulation sur les carrefours giratoires des Trois Rois et de Kerniol constituent également une difficulté pour les liaisons transversales entre les différents quartiers à l'Ouest et à l'Est de la RD767 :

- **Ligne 1 du réseau Kicéo** qui emprunte les carrefours des Trois Rois et de Kerniol, dont la vitesse commerciale est impactée par les congestions ;
- **Ligne 3 du réseau Breizhgo** qui emprunte le carrefour des Trois Rois et dont le temps de parcours jusqu'à la gare est impacté aux heures de pointe ;
- Déplacements piétons et cycles entre les quartiers de part et d'autre.

Ce qu'il faut retenir

La RDR767, qui relie Vannes à Pontivy, appartient au programme historique du Triskell, qui consistait à un aménagement à 2 x 2 voies entre Vannes, Saint-Brieuc et Lorient soit 170 km. Le Département du Morbihan a inscrit l'aménagement et la sécurisation de l'axe Triskell au Schéma Département des Mobilités approuvé en juin 2023 au regard de la fonction structurante de la RD767.

Plusieurs sections de la RD767 ont été mises à 2 x 2 voies, dont la section Locminé-Siviac à la mi-2023. Le Département a lancé en 2023 une étude globale à l'échelle de la RD767 pour requestionner le parti d'aménagement au regard des enjeux actuels.

La section entre l'échangeur de Ménimur et le carrefour des Trois marque l'entrée Nord de Vannes, qui porte une partie importante du développement urbain. Outre la fonction de transit avec la RN165, la RD767 assure la desserte des quartiers d'habitations et zones économiques alentour.

L'entrée dans Vannes connaît depuis quelques années des congestions plusieurs fois par jour, en particulier aux heures de pointe du matin et du soir, occasionnant de longues remontées de file et pénalisant les temps de parcours, notamment pour rejoindre le centre-ville de Vannes et la gare. Les enquêtes récentes montrent un report des usagers sur l'avenue du 4 août 1944. Les remontées de files, en particulier au Nord du carrefour des Trois Rois génèrent de l'insécurité.

Les niveaux de trafic et la congestion sur la RD767 sont également problématiques pour les liaisons entre les quartiers Ouest et Est, y compris pour les transports en commun et les piétons/cycles.

2. Les autres enjeux de l'aménagement

Abegouñ arall d'an terkadur

2.1. Un contexte socio-économique dynamique

À l'échelle de Golfe du Morbihan Vannes Agglomération (GMVA)

La communauté d'agglomération « Golfe du Morbihan Vannes Agglomération » ou GMVA rassemble 34 communes autour de Vannes et du Golfe du Morbihan.

Selon les statistiques de l'INSEE, GMVA accueillait environ 166 000 habitants en 2016 puis 170 000 habitants environ en 2018. Le SCOT de GMVA ambitionne d'accueillir 200 000 habitants à l'horizon 2035.

En 2018, 73 % des logements de GMVA sont des résidences principales ; 48 % des résidences principales ont été construites depuis les années 90. 65 % de logements sont des maisons.

Parmi les 73 200 actifs (tranche 15-64 ans), en 2018, environ 64 % ont un emploi et 8,7 % sont demandeurs d'emploi.

On compte 72 250 emplois sur le territoire en 2018 soit 2,6 % de plus qu'en 2013. Ces emplois se concentrent dans les domaines du commerce, des transports, des services, de l'administration et de l'enseignement.

L'INSEE recensait environ 15 500 établissements/entreprises fin 2019 et 16 400 fin 2020. GMVA compte 51 parcs d'activités représentant 1 000 ha.

À l'échelle de l'agglomération, seulement 34 % des actifs travaillent sur la commune de résidence. Cette tendance de décorrélation entre le lieu d'habitation et le lieu de travail s'accroît depuis 2008. Aussi, le mode de transport des actifs est la voiture à environ 84 %. 88 % des ménages possèdent une ou plusieurs voitures.

À l'échelle de la zone d'étude

La zone considérée pour l'aménagement de la RD767 concerne la commune de Vannes et partiellement la commune de Saint-Avé.

Vannes accueillait, en 2018, 53 500 habitants environ soit 34 % de la population de l'agglomération. Préfecture du département du Morbihan, c'est aussi la 5^{ème} ville de la Bretagne. Depuis 2010, la croissance démographique de Vannes marque le pas.

Parmi les 22 000 actifs, 57,6 % ont un emploi et 7,3 % sont demandeurs d'emplois. En parallèle, on recense 41 800 emplois à Vannes, 2,5 % de plus qu'en 2013. Ces emplois sont occupés par plus de 50 % par des non-vannetais.

Vannes comptait 5 320 entreprises fin 2019 contre 4 400 en 2016.

84,4 % des 34 000 logements de Vannes sont des résidences principales et 49 % environ de ces logements ont été construits à partir de années 1990. 69 % des résidences principales sont des appartements.

Environ 65 % des vannetais travaillent à Vannes. La voiture reste le principal mode de déplacement (environ 72 %). Plus de 80 % des ménages possèdent une ou plusieurs voitures.

Saint-Avé constitue la seconde commune de l'agglomération avec 11 800 habitants en 2018, soit une croissance de 1,9 % par an depuis 2013. La commune présente une croissance soutenue depuis les années 1970.

Cette croissance est associée à un rythme de construction élevé : la commune compte 13 % de logements de plus entre 2013 et 2018. 94,3 % sont des résidences principales et 70 % de ces résidences ont été construites depuis 1991. 73,5 % des résidences principales sont des maisons.

La commune compte 4 600 emplois environ en 2018, pour 5 400 actifs.

Seulement 23,4 % des actifs travaillent sur la commune. Ils utilisent la voiture à près de 87 %. Environ 94 % des ménages possèdent une ou plusieurs voitures.

La zone d'étude, située au Nord de la commune de Vannes, en limite avec la commune de Saint-Avé accueille :

- **Deux zones d'activités communautaires : le pôle de Ténénio et la zone de Kerniol ;** on compte respectivement 170 entreprises/1 300 emplois et 65 entreprises/560 emplois. Des entreprises importantes sont installées : **l'hôpital privé Océane** (600 emplois), **les Transports Bernard**, la **Compagnie des Transport du Morbihan** et **Kicéo** (qui assurent les transports scolaires, urbains et périurbains sur l'agglomération notamment) ;
- **Une zone commerciale** au droit du carrefour des Trois Rois, sur la commune de Saint-Avé ;
- **Plusieurs établissements scolaires, tous localisés à l'Est de la RD767 :** 4 écoles primaires (900 élèves), 1 collège public (500 élèves du Nord de Vannes, de Saint-Avé, Saint-Nolff et Monterblanc) et 1 lycée public (1 000 élèves de la moitié Nord de Vannes et de 17 autres communes au Nord) ;
- **D'importants quartiers d'habitations :**
 - **Ménimur à l'Est de la RD767**, avec des logements collectifs et individuels ainsi que des équipements importants à l'échelle de Vannes (piscine Vanocéa, complexe sportif du Foso, escadron de gendarmerie mobile) ;
 - **Kerbiquette à l'Ouest**, en cours d'extension ;
 - **Le Ténénio à l'Ouest ;**
 - **Trois Rois et Coëtigo Malenfant**, sur la commune de Saint-Avé à l'est.

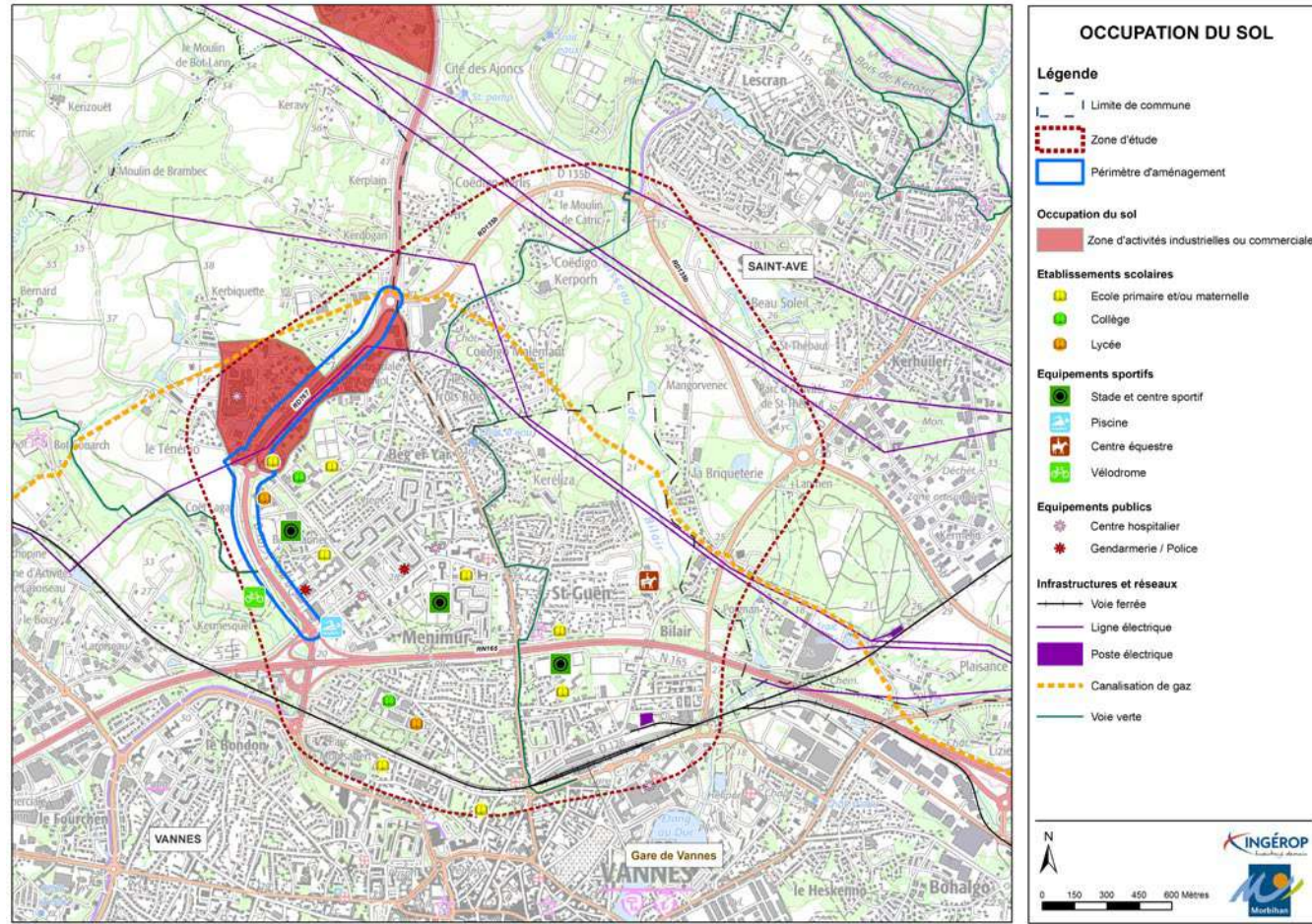


Figure 12 : Principales occupation du sol autour de la RD767

2.2. La transition écologique sur le territoire

La trajectoire à suivre

La loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte est à l'origine de la **Stratégie Nationale Bas Carbone ou SNBC**. La SNBC constitue la feuille de route de la France pour conduire la politique d'atténuation du changement climatique :

- Sur la base d'une trajectoire à 2050, elle définit des objectifs de réduction des gaz à effet de serre (GES) à l'échelle de la France à court et moyen terme ;
- Elle donne des orientations de politique publique pour mettre en œuvre la transition vers une économie bas-carbone, sobre en consommation de matière et d'énergie, circulaire dans tous les secteurs d'activités et peu productrice de déchets.

La seconde version de la SNBC, en vigueur, met en œuvre **l'ambition du gouvernement**, traduite dans la loi du 8 novembre 2019 relative à l'énergie et le climat, **d'accélérer la mise en œuvre de l'Accord de Paris visant à l'atteinte de la neutralité carbone en 2050**.

Neutralité carbone = équilibre entre les émissions humaines de GES et les absorptions par les milieux

L'objectif de neutralité carbone se traduit par le graphique suivant :

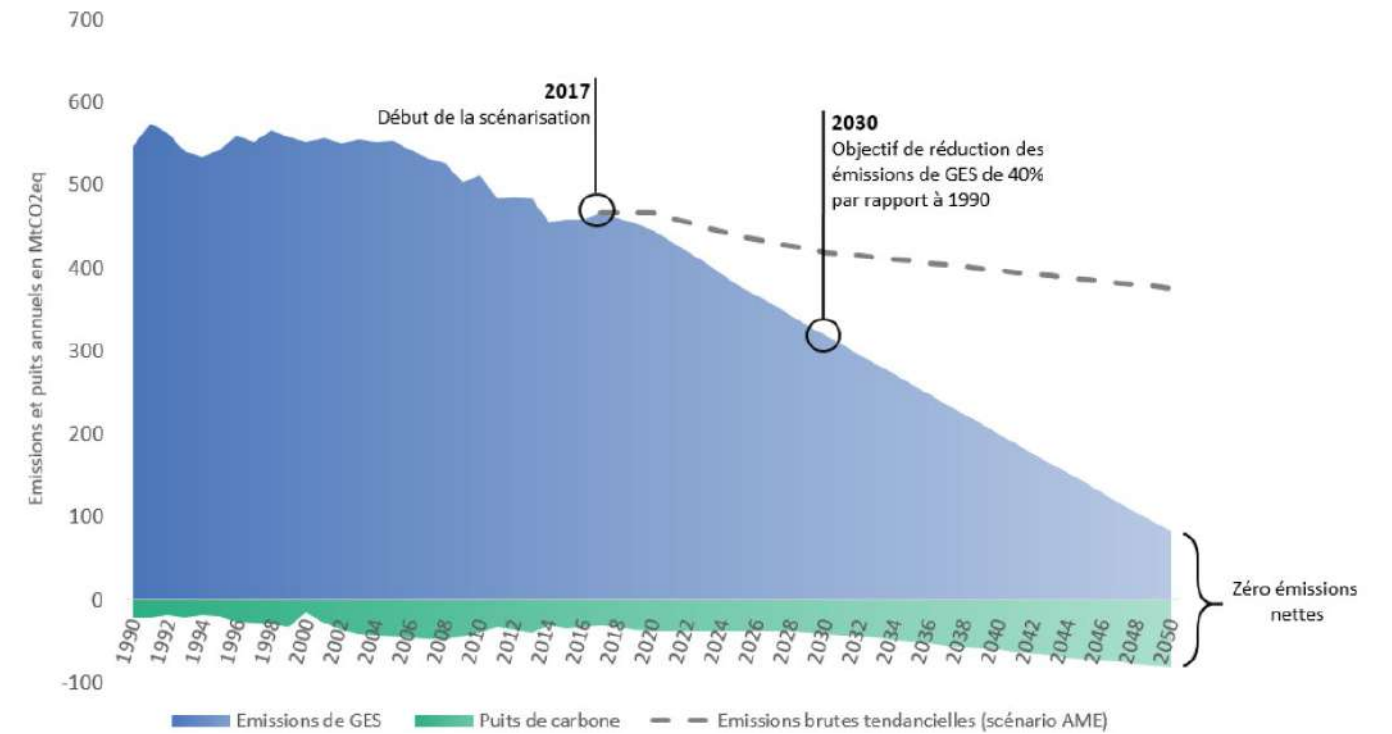


Figure 13 : Évolution des émissions et des puits de GES sur le territoire national entre 2005 et 2050 (source : Ministère de la transition écologique et des territoires – Ministère de la transition énergétique)

La loi d'orientation des mobilités, dite loi « LOM » du 26 décembre 2019 modifie en profondeur la politique des mobilités, avec un objectif simple : **des transports du quotidien à la fois plus faciles, moins coûteux et plus propres.**

Les 3 piliers de la loi sont :

- Investir plus et mieux dans les transports du quotidien ;
- Faciliter et encourager le déploiement de nouvelles solutions pour permettre à tous de se déplacer, notamment pour les alternatives à la voiture individuelle, pour les déplacements domicile-travail ;
- Engager la transition vers une mobilité plus propre, en lien avec l'objectif de neutralité carbone en 2050. Il s'agit notamment de tripler la part du vélo dans les déplacements (de 3 à 9 %)¹. **Les Maîtres d'ouvrage ont l'obligation d'étudier, avec les Autorités Organisatrices des Transports, et de réaliser des itinéraires cyclables en cas de travaux sur des voies urbaines ou interurbaines, si l'opportunité et la faisabilité de ces itinéraires sont avérées.**

La loi du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets a défini, conformément aux ambitions européennes, **l'objectif d'atteindre en 2050 l'absence de toute artificialisation nette des sols, dite Zéro Artificialisation Nette ou ZAN.** Cet objectif s'apprécie à l'échelle des documents d'urbanisme et non à l'échelle des projets.

Le Zéro Artificialisation Nette constitue un objectif à atteindre à moyen terme, en 2050. Il doit se traduire par une réduction progressive des surfaces artificialisées, en lien avec la diminution de la consommation foncière déjà amorcée en France sur les 10 dernières années.

Le Zéro Artificialisation Nette traduit par :

- Une réduction de moitié du rythme de l'artificialisation nouvelle entre 2021 et 2031 ;
- À l'horizon 2050, l'atteinte d'une artificialisation nette de 0% = autant ou plus de surfaces « renaturées » que de surfaces artificialisées.

La déclinaison dans le Morbihan

Le Département a voté en juin 2023 son schéma des mobilités. **Les principaux enjeux des mobilités à l'échelle du Morbihan** sont les suivants :

- Un département particulièrement attractif → accroissement des besoins et mutation progressive des activités et par conséquent des pratiques de mobilités ;
- Un réseau routier vecteur des mobilités → la force de la multipolarité du territoire desservi par un réseau routier et ferroviaire cohérent ;
- Les distances « domicile-travail » qui impactent les mobilités → croissance démographique du Morbihan davantage portée par le périphérique que le cœur des pôles de vie qui impacte le réseau routier ;
- Prise en compte du contexte législatif récent → intervention publique sobre (consommation énergétique, foncière et environnementale) ;
- Schéma cohérent avec les documents de planification territoriale ;
- Stratégie des mobilités qui doit être transversale → aménager les villes et les territoires / développer des solutions de déplacements multiples pour tous.

¹ <https://www.ecologie.gouv.fr/loi-dorientation-des-mobilites> - Les mesures clés

Le schéma des mobilités comporte 9 engagements :

1. **Faire évoluer la conduite des projets départementaux et leur évaluation ;**
2. Favoriser la pratique cyclable au quotidien ;
3. Poursuivre et conforter la gestion durable du patrimoine routier ;
4. Optimiser la performance des axes intervilles ;
5. **Achever l'aménagement et la sécurisation des grands itinéraires ;**
6. Améliorer la fluidité aux nœuds autoroutier structurants ;
7. Finaliser la réalisation des contournements ;
8. Rendre possible un RER Sud-Bretagne ;
9. Accompagner les territoires dans leurs projets de mobilité.

Le premier engagement de « Faire évoluer la conduite des projets départementaux et leur évaluation » se traduit de la manière suivante : « Cette approche méthodologique permettra de bien intégrer le projet d'infrastructure dans un projet d'aménagement du territoire concerté, porté et répondant aux besoins de mobilités à diverses échelles.

[...]

Pour ce qui est des hypothèses de trafic par mode (voitures, poids lourds, cycles, piétons, transports collectifs), la pratique évolue aussi en intégrant des projections issues de la Stratégie nationale bas carbone, ce qui demande au moins pour les axes principaux des études spécifiques, voire des modélisations. »

La traduction dans les documents de planification

Les différents objectifs associés aux politiques de transition écologique et d'atténuation du changement climatique sont intégrés progressivement dans les documents de planification du territoire, à l'occasion de leur révision.

Le SRADDET Bretagne a été approuvé le 18 décembre 2020. L'axe 1 prône « Une Bretagne de la sobriété » et plus particulièrement :

- **Axe 20 : transformer et revisiter le développement des mobilités au regard des enjeux climatiques et de qualité de l'air**
 - Mettre en cohérence les politiques de transports des collectivités bretonnes avec les objectifs du facteur 4 (division des gaz à effet de serre par 4 entre 1990 et 2050) ;
 - Accompagner le report de trafic (passagers et fret) vers des alternatives décarbonées en tenant compte des impacts réels de chaque type de transport sur les enjeux climatiques.

Concrètement, il s'agit :

- De développer les services mobilités et les modes de transport durable ;
- De porter la part modale des modes actifs de 15 % à l'échelle régionale pour les déplacements Domicile/Travail ;
- De porter à 1,5 le nombre de passager par véhicules à l'horizon 2040.

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de Golfe du Morbihan Vannes Agglomération (GMVA) a été approuvé le 13 février 2020. Il vise à **anticiper les évolutions futures tant en termes d'accueil de population que d'adaptation du territoire aux enjeux de la transition énergétique et du changement climatique auquel il souhaite contribuer.**

L'ambition du SCOT se traduit par :

- L'accueil de 600 nouveaux emplois par an en moyenne en positionnant GMVA comme un territoire à haut niveau d'équipement ;
- Loger 200 000 habitants d'ici 2035 : production moyenne de l'ordre de 1 700 logements par an nécessaire sur la période 2020 – 2035, dont 500 à Vannes et 100 à Saint-Avé ;
- Une enveloppe foncière maximale autorisée de 40 ha/an soit 600 ha à l'horizon 2035 dont 354 ha pour la vocation résidentielle et 125 ha pour la vocation économique.

En termes de mobilités, le SCOT vise à :

- **Desservir l'ensemble du territoire par une offre de transports collectifs adaptés** selon les secteurs du territoire et à **améliorer l'efficacité des transports collectifs par des aménagements de voirie** ;
- **Fluidifier les trafics en favorisant les usages partagés** de l'automobile ;
- **Développer l'attractivité de l'intermodalités notamment en développant des parkings relais en amont de la centralité de Vannes ou des ralentissements de la circulation, etc.**

Le Plan Climat Air Énergie Territoire (PCAET) de GMVA a été adopté le 13 février 2020. Il vise notamment à répondre à la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte, le plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques et la Stratégie Nationale Bas Carbone.

GMVA a choisi une trajectoire ambitieuse avec un scénario « territoire à énergie positive » à l'horizon 2050. **Ce scénario vise une baisse des consommations dans les transports de 280 GWh d'ici 2030 :**

- **Réduction d'environ 10 % des besoins de déplacement** et une **baisse de la distance moyenne parcourue de 15 à 13,5 km** ;
- C'est-à-dire que **30 à 40 000 personnes « abandonnent » la voiture individuelle comme mode de déplacement principal** et favorisent les modes actifs et / les transports en commun ;
- Considérant la démographie dynamique du territoire, **réduction de 5% le nombre de trajets automobiles à l'horizon 2030**, c'est-à-dire stabiliser le trafic automobile actuel.

Le Plan des Déplacements Urbains (PDU) de GMVA a été approuvé le 13 février 2020 et il constitue la traduction du PCAET sur le volet des mobilités.

La stratégie principale du PDU est **la maîtrise des flux automobiles portée par le PCAET, soit diviser globalement par 2 la consommation énergétique des transports de personnes à l'horizon 2050.**

En matière de déplacements, en considérant l'amélioration énergétique des véhicules, il s'agit de **réduire de 5 % le nombre actuel de trajets en automobile.**

À l'horizon du PDU, **l'objectif intermédiaire est d'atteindre une part modale VP conducteur de 47 % en 2030 (plus d'un déplacement sur 2 réalisé autrement qu'en voiture).**

Le PDU a défini 4 orientations majeures pour répondre à cette stratégie :

- **Développer les modes actifs et en particulier l'usage du vélo** : amélioration de la sécurité des modes actifs et développement des continuités cyclables ;
- **Développer les aménagements en faveur des transports collectifs** : sans augmenter le budget de fonctionnement des transports collectifs, il s'agit du principal levier pour améliorer significativement l'offre de transport de l'agglomération ;
- **Encourager et poursuivre les actions en faveur de l'intermodalité**, à la suite des nombreuses actions menées depuis 2010 ;
- Développer un plan de mobilité touristique pour accompagner le développement touristique.

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Vannes a fait l'objet d'une révision générale approuvée le 30 juin 2017. L'axe 4 du Plan d'Aménagement et de Développement Durable s'intitule « Vannes, ville mobile et accessible ». Il s'agit notamment **de renforcer l'utilisation des transports en commun en développant l'intermodalité autour de la gare SNCF et le parking relais au Nord de la commune, en accompagnant le développement des transports en commun qui permettent une desserte facilitée des pôles d'activités.**

La révision générale du **PLU de Saint-Avé** a été approuvée le 9 décembre 2011. Le secteur de Coédigo, au Nord-Est du carrefour giratoire des Trois Rois est voué à une extension limitée d'un secteur d'habitat. **La RD135bis constitue l'entrée de ville Ouest de la commune, qui envisage une requalification de la RD135 bis.**

2.3. Des mobilités alternatives à améliorer

✚ Participer à l'amélioration de la ligne 1, principale ligne du réseau KICEO

La ligne 1 du réseau urbain Kicéo relie le Sud de la ville de Vannes (secteur de Cliscouët) au Nord (Trois Rois – Kerbiquette – Ténénio) via le port de plaisance et le centre-ville. En journée, la fréquence est d'un bus toutes les 10 minutes, du lundi au vendredi.



Figure 14 : Arrêt ligne 1 – rue du Dolmen (photo INGEROP)

La ligne 1 emprunte notamment :

- L'avenue du 4 août 1944 ;
- Le réseau viaire du quartier de Ménimur ;
- Le carrefour giratoire des Trois Rois ;
- Le réseau viaire de la zone de Ténénio ;
- Le carrefour giratoire de Kerniol.

Compte-tenu des difficultés de circulation sur le secteur (congestions aux carrefours des Trois Rois et de Kerniol, niveau de trafic sur l'avenue du 4 août 1944), il semble très difficile d'améliorer la vitesse commerciale et la fréquence de la ligne 1 à court terme.

✚ La multimodalité à développer

Les PDU et PCAET de l'agglomération de Vannes visent la réduction des déplacements automobiles, notamment par un report sur les transports en commun et/ou les mobilités actives. Outre le développement des aménagements pour ces modes de déplacements, il s'agit de poursuivre les actions en faveur de la multimodalité.

L'agglomération compte déjà un parking relais à l'entrée Ouest de Vannes, au droit de l'échangeur de Kerlann (RN165/RD779). Ce parking dispose de 140 places.



Figure 15 : Parking relais de l'Ouest de Vannes – Échangeur de Kerlann

Les travaux du Pôle d'Échange Multimodal de la gare de Vannes ont démarré en 2023 avec l'objectif d'une mise en service en 2025.

Golfe du Morbihan Vannes Agglomération projette la réalisation de parkings relais complémentaires, dont un en particulier au droit du carrefour des Trois Rois, en articulation avec la ligne 1.

✚ Des liaisons douces à conforter et à compléter

Des aménagements cyclables existent dans les quartiers autour de la RD767. Ils s'appuient sur :

- **la piste cyclable à l'Ouest**, reliant l'avenue Monsabert, le carrefour giratoire Pompidou, la RD767 Sud et longeant l'avenue de Tréhinec jusqu'à la rue Bernard, à l'entrée de la zone du Ténénio ;
- **la bande cyclable à l'Est**, entre le carrefour giratoire de la gare au Sud et l'avenue du 4 août 1944, à l'entrée de la zone commerciale Hyper U à Saint-Avé.

Des bandes cyclables ont été aménagées le long de l'avenue du Dolmen, la rue Audic, l'avenue Paul Cézanne, l'avenue Edgar Degas, la rue Eugène Delacroix.

Il existe 3 traversées aménagées sur la RD767 :

- Au carrefour avec la rue Eugène Delacroix, équipée d'un feu tricolore, y compris une bande pour les déplacements cycles ;
- Au droit du carrefour Kerniol, passages protégés avec sas sur la RD767 Nord et les rues Cézanne et Audic ;
- Au droit du carrefour des Trois Rois, passages protégés sur la rue du Dolmen et l'avenue du 4 août 1944.

Les carrefours giratoires proprement dits ne comportent pas d'aménagement spécifique pour les cycles.

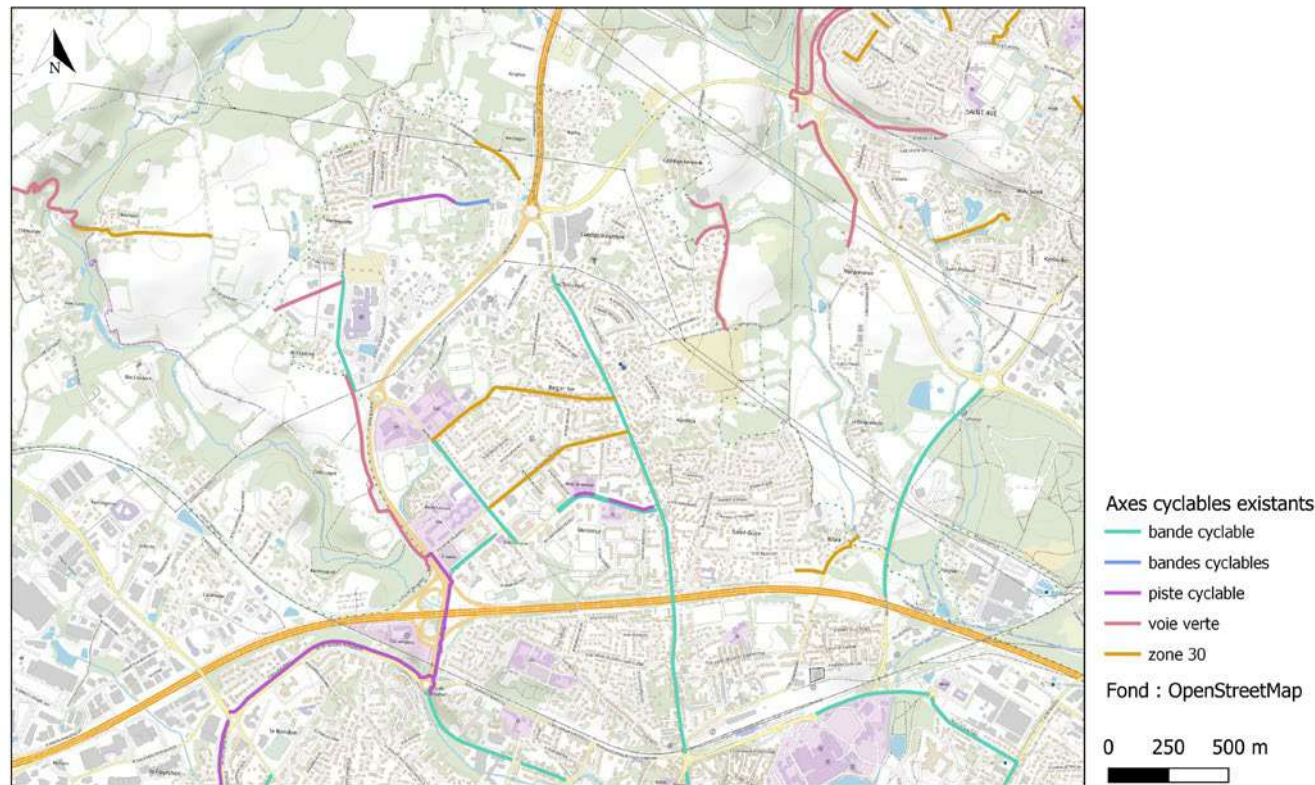


Figure 16 : Dispositifs existants pour les déplacements cyclables



Figure 17 : Carrefour RD767 – rue Eugène Delacroix (photo Google maps)

Le Schéma Directeur Cyclable de GMVA, adopté le 7 février 2019, envisage la réalisation de liaisons entre les communes et notamment entre les communes du Nord de l'agglomération et Vannes. GMVA n'a pas retenu de liaison le long de la RD767 mais entre Plescop et Vannes par la RD779. Le Département a par ailleurs concerté avec toutes les intercommunalités sur une priorisation de certaines liaisons et voté un budget spécifique.

L'enjeu associé aux liaisons douces porte d'une part sur l'absence d'une liaison cyclable structurante depuis le Nord de la RD767 et pouvant capter un flux pendulaire vers les pôles d'activités et Vannes et d'autre part sur la sécurité des traversées au droit des principaux carrefours.

Un enjeu de sécurité routière

La section entre les Trois Rois et Ménimur présente des enjeux de déplacements divers : écoulement du trafic de transit, desserte des zones d'habitat et d'activités, passage des transports en commun et traversée des déplacements doux.

Les forts niveaux de trafics associés à ces différentes fonctions induisent une dangerosité potentiellement élevée de la RD767 :

- En situation de ralentissement, en particulier sur la section Le Poteau – Trois Rois, à 2 x 2 voies et limitée à 90 km/h ;
- En traversée des carrefours pour tous les usagers et en particulier les piétons et les cycles.

L'examen des données d'accidentologie sur la RD767 sur le secteur Nord de Vannes, entre 2016 et 2022, recense :

- **6 accidents entre l'échangeur de Ménimur et le carrefour des Trois Rois :**
 - 17 automobilistes impliqués dont 2 blessés hospitalisés et 8 blessés légers ;
 - 4 accidents ayant impliqués plusieurs véhicules ;
 - 15 véhicules légers et 2 motocycles ;
- 3 accidents entre le carrefour des Trois Rois et l'échangeur du Poteau :
 - 3 usagers impliqués dont 1 tué et 1 blessé léger ;
 - 1 véhicule léger, 1 poids lourds et 1 tracteur, impliqués dans ces 3 accidents.

2.4. Des enjeux environnementaux et de qualité de vie

Un axe proche de la vallée du Meucon

La RD767 s'inscrit dans un espace urbanisé mais proche de la vallée du Meucon. Si elle ne traverse pas à proprement parler d'espaces naturels répertoriés ou protégés au titre du patrimoine naturel, elle est concernée par les continuités écologiques associées à la vallée du Meucon. Précisément, les abords de la RD767 sont constitués de pelouses plus ou moins entretenues et localement à caractère humide.

La présence de zones humides et d'espèces rares

Des écoulements alimentant le Meucon sont identifiés aux abords de la RD767 ; ils présentent l'aspect d'un fossé au Nord et sont plus « naturels » au Sud. Des zones humides dégradées sont associées à ces écoulements.

Aucune espèce de plante d'intérêt ou protégée n'a été recensée. Des plantes classées invasives en Bretagne ont cependant été relevées.

Si la diversité animale des abords de la RD767 est faible, quelques espèces d'intérêt ont été identifiées :

- Libellules sur les rives des écoulements ;
- Deux espèces de criquet peu fréquentes sur les pelouses les plus sèches de bord de route ;
- Un papillon vulnérable en Bretagne, le Gazé, sur une prairie proche du carrefour des Trois Rois ;
- Plusieurs espèces d'oiseaux et de chauves-souris dans les milieux boisés de la vallée du Meucon et dans les parcs et jardins arborés ;
- Des espèces de chauve-souris peu communes en Bretagne dans les secteurs urbanisés : la noctule de Leisler et la pipistrelle de Nathusius.

Des quartiers sensibles aux nuisances

Comme le montre la carte suivante, le secteur au Nord de la RN165 comprend plusieurs quartiers d'habitations et d'activités.

Ménimur est un quartier d'habitat mixte (collectif/individuel), qui accueille également de nombreux équipements : établissements scolaires, équipements sportifs (dont piscine Vanocéa), centre de gendarmerie mobile et commissariat de police, commerces et services. Le quartier fait l'objet d'une opération de rénovation urbaine. Ménimur est bordé à l'Ouest par la RD767 et traversé en son centre par l'avenue du 4 août 1944.

Des zones d'activités se sont implantées le long de la RD767, en particulier la zone du Ténénio à l'Ouest ; c'est un pôle dédié à la santé qui comporte notamment un hôpital clinique privé. Parmi les autres activités, un hôtel est installé à proximité du carrefour de Kerniol.

Le secteur du Kerbiquette, au Nord de Ténénio, est un quartier d'habitat à dominante individuelle en cours de développement depuis plusieurs années. Il s'appuie sur 2 lotissements plus anciens dont l'un (rue des Tourterelles) a été construit au bord de la RD767.

Les habitants qui vivent dans ces quartiers et les usagers des principaux équipements sont soumis aux émissions sonores et atmosphériques générées par le trafic empruntant le réseau viaire (RN165, RD767, avenue du 4 août 1944, etc.).

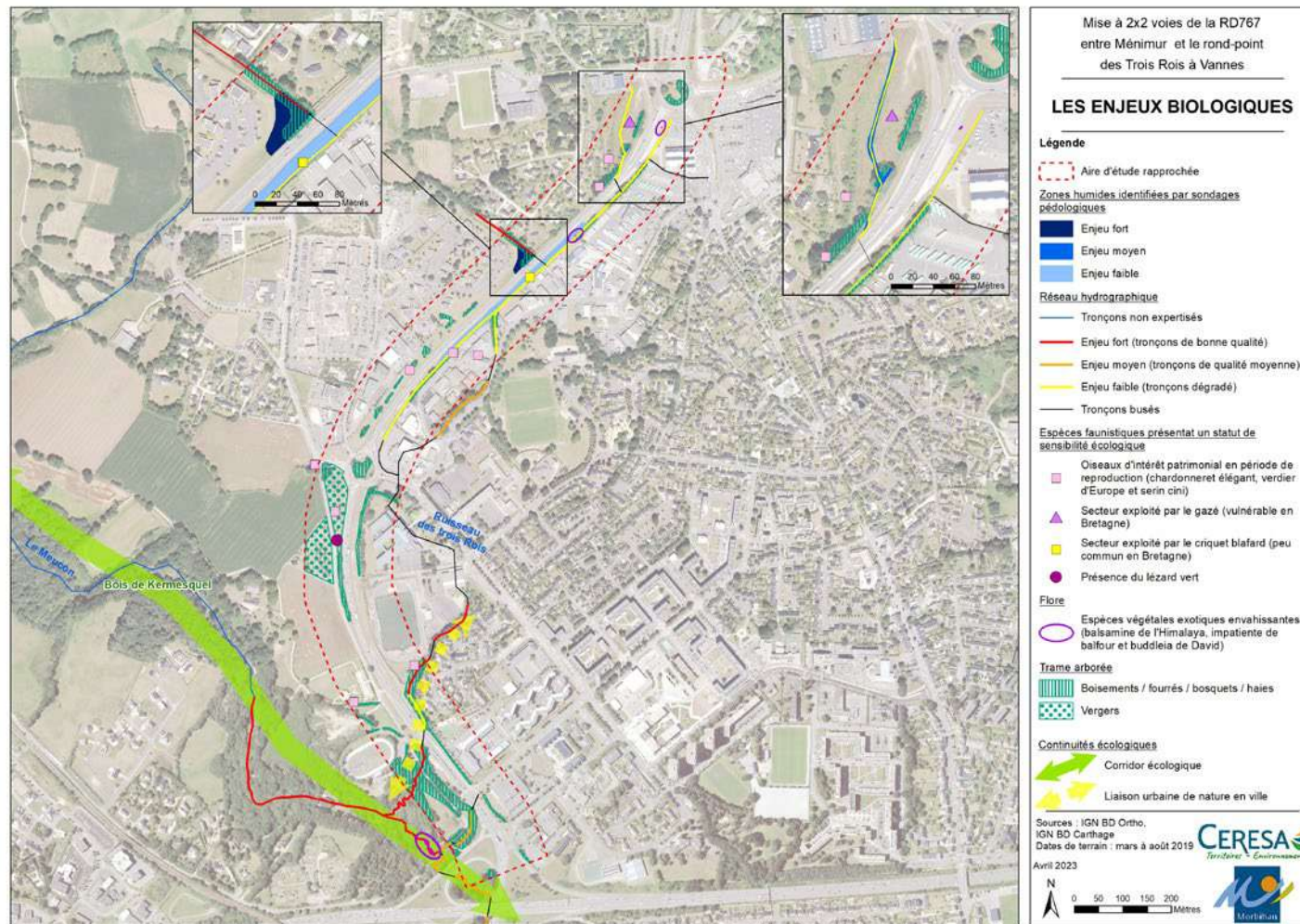


Figure 18 : Enjeux biologiques autour de la RD767

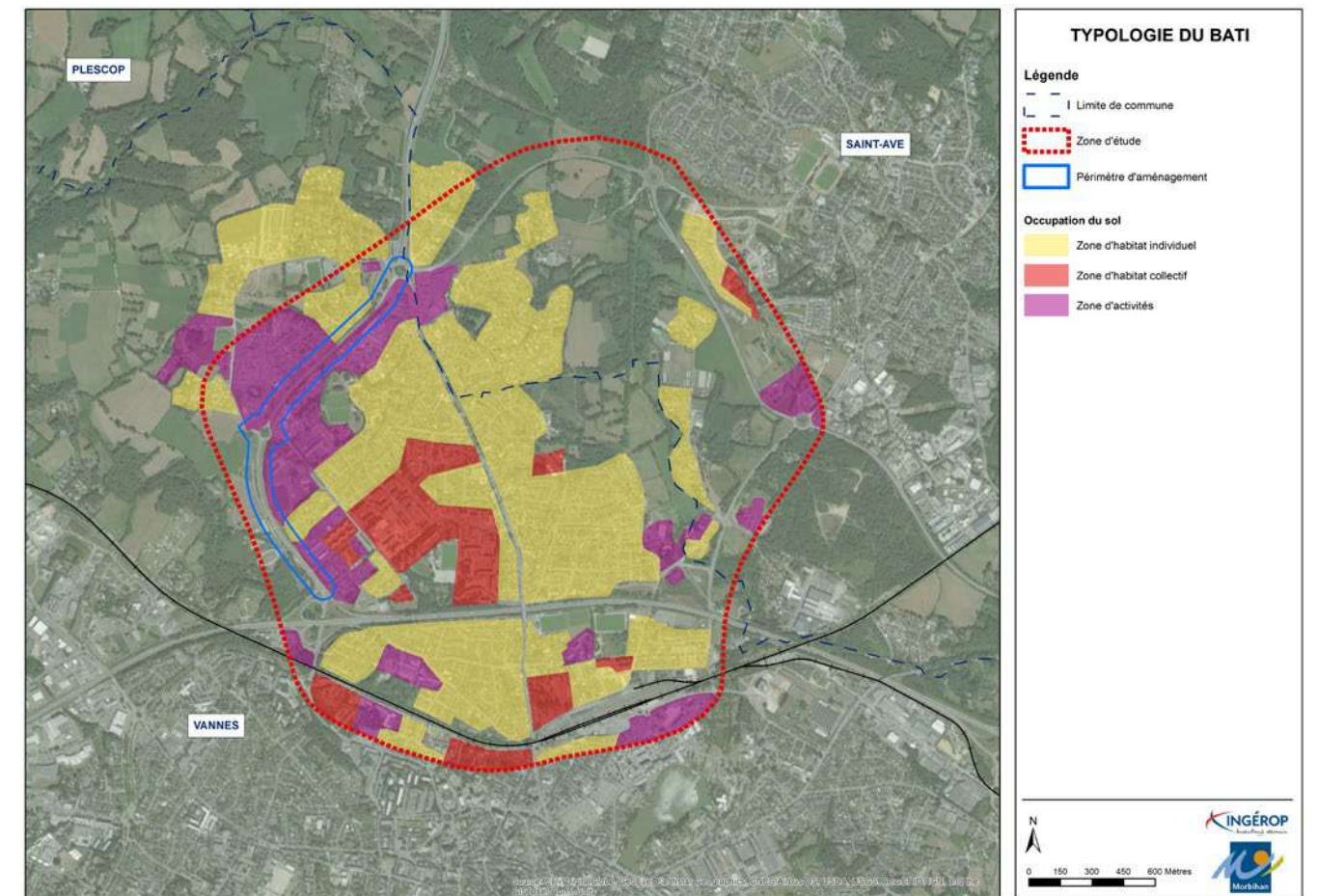


Figure 19 : Typologie des quartiers autour de la RD767

✚ Une entrée de ville à requalifier

La RD767 s'inscrit dans un secteur urbanisé et en cours de développement et constitue donc une entrée dans le Nord de Vannes.

Le Plan Local d'Urbanisme de Vannes a notamment dans ses objectifs de renforcer la qualité paysagère de la ville, et en particulier de « Préserver et renforcer la qualité paysagère des entrées de ville, depuis les axes principaux et secondaires de communication ».

Précisément, les aménagements futurs des boulevards et avenues seront végétalisés sans qu'ils soient nécessairement arborés. Les aménagements paysagers devront renforcer l'identité urbaine des boulevards et avenues et participer à l'amélioration esthétique du tissu urbain. Ces orientations seront particulièrement importantes au niveau des entrées de ville et porte d'entrées du territoire afin d'assurer une image de qualité de la Ville de Vannes pour les visiteurs et les habitants.



Figure 20 : RD767 au Sud Immédiat des Trois Rois (photo INGEROP)

Ce qu'il faut retenir

La RD767 dessert un territoire dynamique qui poursuit sa croissance démographique et son développement économique. Vannes constitue aujourd'hui la 5^{ème} ville de Bretagne. Golfe du Morbihan Vannes Agglomération ambitionne d'atteindre 200 000 habitants à l'horizon 2035.

La RD767 participe à la desserte d'importants quartiers d'habitations, équipements et zones économiques du Nord de Vannes : Ménimur, pôle santé du Ténénio avec l'hôpital privé Océane, zone d'habitation de Kerbiquette, plusieurs établissements scolaires, etc.

Le développement du territoire morbihannais ainsi que celui de Vannes, et les projets d'aménagement associés doivent s'inscrire dans les politiques nationales et territoriales visant à la transition énergétique (neutralité carbone en 2050) et à la limitation de l'artificialisation des sols (Zéro Artificialisation Nette en 2050). Le Schéma Départemental des Mobilités intègre ces enjeux au même titre que la réponse aux besoins en mobilité des habitants des territoires.

Compte tenu du caractère urbain du secteur traversé, l'aménagement de la RD767 doit intégrer les déplacements alternatifs à la voiture dont les transports en commun (ligne 1 du réseau Kicéo desservant les quartiers Ouest et Est), les déplacements doux aux carrefours, le développement des déplacements cyclables pour les liaisons du quotidien. Un enjeu global de sécurité des usagers est également à considérer.

La RD767 s'inscrit dans un secteur urbain mais proche de la vallée du Meucon, favorable à la biodiversité. Les espaces en bordure de la voie, comme les haies, certains écoulements et les délaissés non aménagés constituent des habitats où la biodiversité est faible. Cependant des zones humides ont été recensées et quelques espèces animales particulières inventoriées.

Les niveaux de trafic sur la RD767 et la congestion associées sont à l'origine d'émissions sonores et atmosphériques pour les quartiers d'habitations en bordure.

3. Pilotage et déroulement des études

Sturierezh ha monet en-dro ar studiadennoù

3.1. Des gestionnaires associés

Un axe structurant du réseau routier départemental qui cumule des enjeux d'entrée de ville et d'agglomération implique nécessairement une étroite collaboration avec les gestionnaires, de voiries communales, de transport en commun et de voies cyclables :

- **Le Département du Morbihan** gère et aménage la RD767 jusqu'à l'échangeur de Ménimur ;
- **Golfe du Morbihan Vannes Agglomération** est en charge des mobilités sur son territoire : réseau de transports en commun Kicéo, parkings relais, aires de covoiturage, politique vélo, etc. ;
- **Ville de Vannes** gère et aménage la voirie communale dans les quartiers autour de la RD767.





Chaque gestionnaire est aussi maître d'ouvrage de projets qui s'inscrivent dans l'aménagement du secteur :

- GMVA a inscrit dans son Plan des Déplacements Urbain la réalisation d'un parking relais aux abords du carrefour des Trois Rois,
- la ville de Vannes améliore et densifie les aménagements cyclables pour desservir les nouvelles zones d'habitations ou de services.

GMVA et la ville de Vannes ont participé avec le Département au diagnostic et au choix des objectifs retenus pour l'aménagement de la RD767.

3.2. Les objectifs partagés pour l'aménagement de la RD767

Les objectifs partagés par les partenaires pour l'aménagement de la RD767 sont les suivants :

	Améliorer le niveau de service de la RD767 et de ses carrefours
	Améliorer et adapter le niveau de service des transports en commun à l'urbanisation future
	Améliorer les continuités cyclables et piétonnes dans le périmètre de la RD767
	Sécuriser les traversées cycles et piétonnes de la RD767

Les projets doivent également répondre aux objectifs définis dans les principaux plans et programmes présentés au chapitre 2.2 La transition écologique sur le territoire :

- Poursuivre le désenclavement du Centre Bretagne ;
- Améliorer collectivement l'offre en Transport en Commun ;
- Inventer et conforter les mobilités alternatives ;
- Réduire les émissions de gaz à effet de serre.

3.3. Des études pluridisciplinaires pour juger de l'opportunité et de la faisabilité

Études environnementales

Un diagnostic des sensibilités (ou enjeux) environnementales est établi sur la zone potentiellement impactée par l'aménagement de la RD767. Ce diagnostic est basé sur la bibliographie et sur des mesures de terrain. Il est actualisé et précisé en cours d'étude.

Lancé dès 2019, ce diagnostic permet d'identifier les impacts de l'aménagement et de définir les mesures permettant d'éviter, réduire voire compenser ces impacts.

Les thématiques abordées sont notamment les composantes physiques (relief, hydrographie, géologie, ...), naturelles (habitats, flore, faune, continuités), humaines (contexte socio-économique, habitat et activités, patrimoine, documents d'urbanisme, réseaux, ...), paysagères.

Études de conception routière

Les études de conception routière s'appuient d'une part sur les différentes caractéristiques et sensibilités du site, en vue d'éviter et réduire les impacts. D'autre part, selon la famille d'aménagement choisie, elles se basent sur des guides techniques et recommandations nationales.

Les études de conception sont réalisées en articulation avec l'étude des trafics, qui compare le ou les types d'aménagement le plus apte à résoudre les problèmes de circulation.

Étude des trafics

L'évolution des trafics

L'étude de l'évolution des trafics sur le secteur Nord de Vannes s'appuie sur un « modèle » constitué en 2014 à l'échelle de l'aire urbaine de Vannes (ou aire d'influence de Vannes). Ce modèle intègre les données socio-économiques (population, emploi, habitat), le maillage du réseau routier ainsi que le maillage du réseau de transport en commun. Ces données connues constituent la situation actuelle. Les évolutions de toutes ces hypothèses sont modélisées à court terme (2027) et à long terme (2047).

La démarche générale de l'étude consiste à **comparer des scénarios projets par rapport au scénario de référence, en matière de** différence de trafic en 2047 entre la RD767 aménagée et la RD767 non aménagée, de difficultés de circulation.

Le scénario dit de référence correspond à l'évolution des conditions de circulation routière **sans modification de la configuration actuelle** de la RD767.

Le scénario projet correspond à l'évolution des conditions de circulation routière **avec une nouvelle configuration des aménagements** de la RD767.

Ainsi, pour chaque scénario, l'outil de modélisation calcule l'évolution du trafic en 2027 et en 2047. Il analyse la fluidité de chaque carrefour et les interactions entre les carrefours.

Le modèle de trafic est une représentation des trafics sur le secteur étudié à l'heure de pointe du soir ; il est qualifié de « statique ».

- **La saturation du réseau routier**

Les volumes de trafics issus du modèle sont exploités pour analyser les conditions d'écoulement au droit des carrefours, en particulier ceux des Trois Rois et de Kerniol. Cette analyse est réalisée à partir de la capacité des carrefours et d'une modélisation reproduisant l'écoulement du trafic, appelée « dynamique ».

- **La prise en compte de l'échangeur de Ménimur**

Les premières analyses sur l'évolution des conditions de trafic à terme ont montré les incidences potentielles de l'aménagement de la section Trois Rois – Ménimur sur les carrefours de l'échangeur de Ménimur et la nécessité d'intervenir sur certains d'entre eux. En particulier, il existe un fort risque de blocage du carrefour giratoire de Pompidou.

Par ailleurs, le Service Départemental d'Incendie et de Secours est situé au droit de l'échangeur de Ménimur et accessible via la partie Sud de ce dernier. La sécurisation de cet accès est un enjeu associé aux réflexions sur l'échangeur.

Le modèle de trafic a donc été actualisé en 2022 avec des comptages complémentaires sur les carrefours de l'échangeur, afin d'évaluer des incidences des scénarios d'aménagement de la RD767 sur ces carrefours.

Le projet n'a pas vocation à proposer un réaménagement complet de l'échangeur, qui relève de la responsabilité de l'État. Des adaptations de ces carrefours seront intégrées dans certains scénarios pour limiter les incidences sur l'échangeur.

3.4. Calendrier



La concertation publique en cours a été engagée très en amont du processus de définition du projet.

L'objectif du Département est de pouvoir retenir un scénario d'aménagement à l'été 2024.

En 2025, les études avant-projet permettront la constitution des dossiers réglementaires notamment pour obtenir l'autorisation environnementale.

L'objectif poursuivi est un démarrage des premiers travaux à partir de 2026.

Ce qu'il faut retenir

Les objectifs d'aménagement de la RD767 ont été partagés avec Golfe du Morbihan Vannes Agglomération (en charge des mobilités) et la ville de Vannes (gestionnaire des voies communales).

Il s'agit :

- D'améliorer le niveau de service de la RD767 et de ses carrefours ;
- D'améliorer et d'adapter le niveau de services des transports en commun à l'urbanisation future ;
- D'améliorer les circulations cyclables et piétonnes dans le périmètre de la RD767 ;
- De sécuriser les traversées piétonnes et cyclables de la RD767.

Des études pluridisciplinaires ont été lancées en 2019 pour juger de l'opportunité et de la faisabilité d'aménager la RD767 entre Ménimur et les Trois Rois : environnementales, de conception routière et de trafic. En particulier, une étude des trafics s'est attachée à analyser l'évolution des trafics à terme, compte-tenu du futur possible du territoire desservi, et la saturation des infrastructures associées. Elle prend également en compte les incidences sur l'échangeur de Ménimur, en raison des difficultés actuelles sur le carrefour giratoire Pompidou.

À l'issue de la concertation, le Département se prononcera sur l'opportunité d'aménager la RD767 au nord de Vannes et sur le scénario choisi. Des études détaillées seront menées en 2024 et 2025 en vue de solliciter les autorisations réglementaires en 2025. L'objectif poursuivi est un démarrage de premiers travaux à partir de 2026.

4. La situation sans le projet ou « scénario de référence »

Stad an traoù hep ar raktres pe ar « senario diazez »

4.1. Les hypothèses

Le scénario de référence est celui qui considère l'évolution des conditions de circulation sans nouvel aménagement de la RD767.

Du point de vue des déplacements, il est étudié à court terme (2027) et long terme (2047). Il prend en compte l'évolution potentielle du territoire du point de vue démographique et économique et la réalisation de projets d'aménagement en cours ou à l'étude.

Cela correspond donc au futur possible du territoire concerné selon les éléments que nous connaissons aujourd'hui.

Le développement du territoire

Les études de déplacements réalisées en 2014 à l'échelle de l'aire urbaine de Vannes étaient basées sur des projections d'évolution futures de la population de l'INSEE de 2012. Ces données ont été actualisées par l'INSEE en 2022 et proposent une projection à long terme (2070). Elles se basent sur les évolutions récentes de la population.

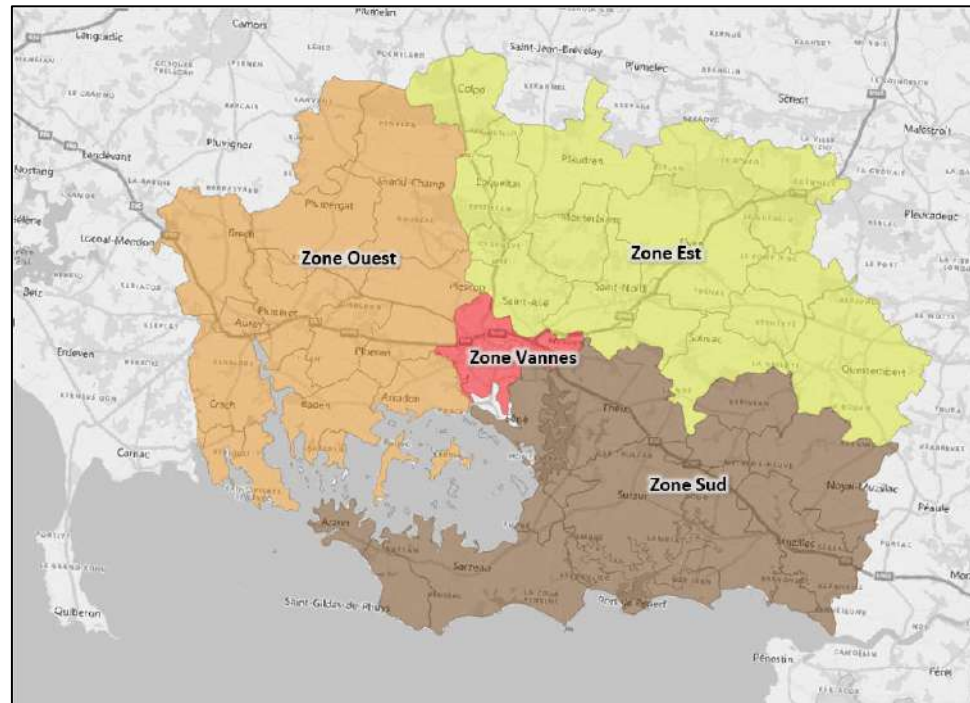


Figure 21 : Périmètre de l'étude des déplacements

Ces données montrent que la croissance de la population et de la population active, en considérant des hypothèses moyennes, sera moins importante que prévue en 2012. À l'échelle du Morbihan, la population va progresser jusqu'en 2046 puis légèrement décroître. Cependant le Morbihan connaîtra une croissance plus importante que la moyenne bretonne.

Sur l'aire considérée dans l'étude (aire urbaine de Vannes), la population augmenterait de 40 000 habitants d'ici 2050 puis stagnerait. En parallèle, la population active devrait augmenter jusqu'en 2039 (+ 4 200 personnes environ) puis décroître légèrement. Le nombre d'emplois devrait suivre la même tendance.

Ces évolutions sont variables selon le secteur considéré. Les zones en périphérie Est et à Ouest de Vannes verront leur population augmenter alors que la population de la zone centrée sur Vannes va peu progresser.

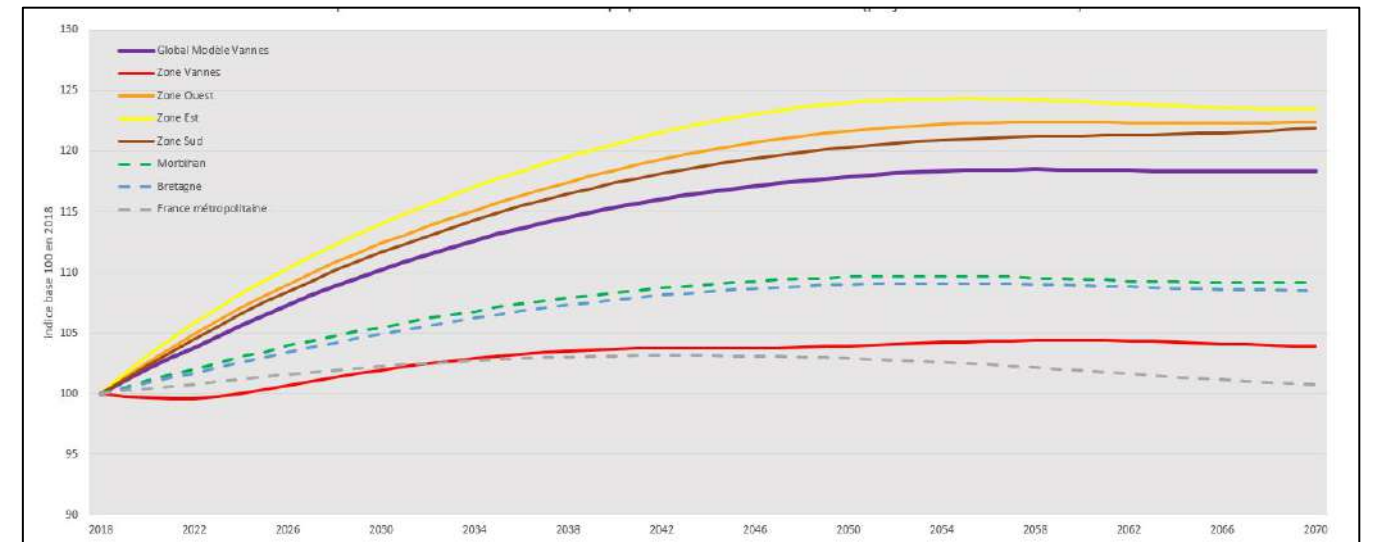


Figure 22 : Évolution possible de la population selon l'INSEE et selon les zones géographiques

Les déplacements futurs

La projection des déplacements à court terme (2027) et long terme (2047) nécessite de prendre des hypothèses sur la façon dont les habitants du territoire devraient se déplacer. Deux paramètres importants sont considérés :

- **L'évolution des modes de transports** au niveau national pour répondre à la neutralité carbone en 2050, qui se traduit depuis plusieurs années par le développement des alternatives à la voiture pour se déplacer (transports en commun, aménagements cyclables, aire de covoiturage, télétravail etc.) ;
- **Le dynamisme socio-économique des territoires**, qui conduit, avec la croissance de la population et des emplois, à augmenter la demande en déplacements, en particulier pour le travail.

Sur le périmètre de l'aire urbaine de Vannes, les hypothèses associées sont les suivantes :

- **Les déplacements de transit et d'échange vont évoluer selon les tendances associées à la SNBC**, en considérant un **scénario d'évolution des modes de transport volontariste**
 - + 1,1 % par an pour les déplacements supérieurs à 100 km ;
 - - 0,7 % par an pour les déplacements inférieurs à 100 km ;
 - + 0,4 % par an pour le transport des marchandises.
- **L'évolution des déplacements internes à l'aire urbaine sera associée au développement socio-économique**, y compris les projets de constructions pour l'habitat et pour les activités à proximité de la RD767.

Tout en étant volontariste par rapport à l'évolution des mobilités, l'étude intègre une demande de déplacements croissante associée au développement de l'agglomération de Vannes.

Les projets du territoire

À court terme (2027), les projets connus sont les suivants :

- **L'aménagement du Pôle d'Échange Multimodal de la gare de Vannes** (Ville de Vannes), qui comprend des modifications de circulation sur l'avenue de Strasbourg au Nord et l'avenue Favrel et Lincy au Sud ;
- **La réalisation d'un parking relais au carrefour des Trois Rois** (GMVA), connecté à la ligne 1 du réseau Kicéo ; la capacité du parking prise par hypothèse serait de 200 places en 2027.
- **Le plan de circulation associé au projet « Action cœur de ville » de Vannes** (Ville de Vannes), qui contraint l'accès du centre-ville de Vannes en voiture
- **La mise en œuvre du schéma directeur cyclable à l'échelle de GMVA.**

À long terme (2047) s'ajouteront les projets ci-dessous :

- **Le réaménagement de l'échangeur du Liziec** entre les RN166 et RN165 (État), selon la variante « C » retenue à l'issue de la concertation ;
- **L'extension du parking relais des Trois Rois** avec une capacité portée par hypothèse à 1 000 places (GMVA) ;
- **L'amélioration de la fréquence de la ligne 1** (fréquence passant par hypothèse de 10 minutes à 7 minutes), avec une desserte systématique du parking relais (GMVA) ;
- **La limitation de la vitesse à 30 km/h dans le centre-ville de Vannes** et la restriction de l'offre de stationnement (Ville de Vannes) ;
- **L'aménagement d'une voie réservée au bus sur l'avenue du Général Monsabert** (ligne 5 du réseau Kicéo).

Sur le plan du développement urbain et socio-économique du Nord de Vannes, les projets suivants ont été pris en compte :

- **L'extension du parc d'activités du Ténénio**, à l'Ouest de la RD767 ;
- **La poursuite de l'aménagement du pôle d'activités du Poteau**, de part et d'autre de la RD767 sur la commune de Saint-Avé ;
- La **rénovation urbaine du quartier de Ménimur**, à l'est de la RD767 ;
- Le développement de la **zone d'habitat de Kerbiquette**, à l'Ouest de la RD767, avec un objectif d'environ 430 logements. La zone sera accessible par les carrefours des Trois Rois et de Kerniol ;
- **L'extension urbaine à Tréhuinec**, à l'Ouest du Meucon, avec un objectif d'environ 80 logements.



Figure 23 : Représentation schématique du scénario de référence, sans aménagement de la RD767

4.2. L'évolution des trafics

✚ Une demande en déplacements qui augmente

À court terme, les déplacements des véhicules particuliers stagnent mais ils augmentent à long terme ; ce sont les déplacements longue distance qui augmentent le plus.
La demande en déplacements internes à l'aire urbaine croit également à l'avenir.
Les déplacements de poids lourds progressent à court et long terme.

✚ Une part modale de la voiture qui diminue

Les différentes hypothèses considérées dans l'étude conduisent à la baisse globale de la part de la voiture dans les déplacements à l'échelle de l'aire urbaine de Vannes, principalement au profit de l'usage des transports en commun. La création d'un parking relais participe au report modal vers les transports en commun.

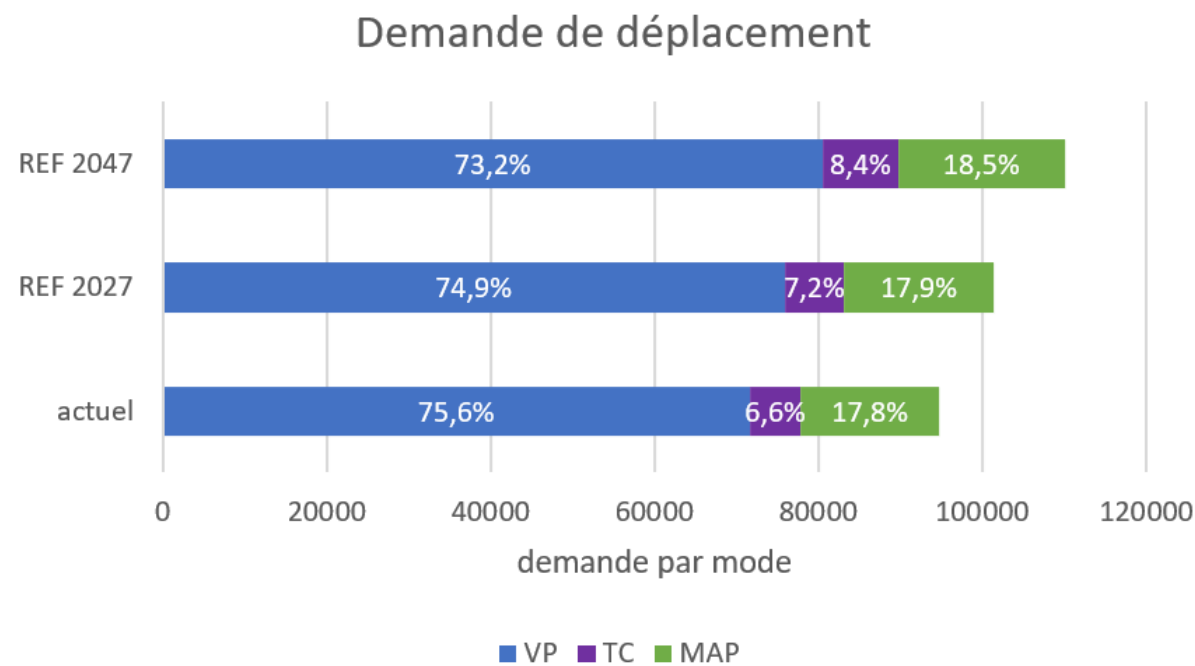


Figure 24 : Évolution de la demande de déplacement et des parts modales à terme à l'échelle de l'aire urbaine de Vannes

✚ Un trafic qui se stabilise au Nord

Les données de modélisation des trafics sur le secteur élargi au Nord de Vannes montrent qu'à court terme, le trafic reste assez stable, en particulier sur la RD767 à partir du carrefour des Trois Rois.

Cette tendance se confirme à long terme et s'explique par les hypothèses considérées en lien avec la SNBC (baisse des trafics à moins de 100 km).

✚ Un trafic relativement stable au Sud des Trois Rois

À l'échelle de la section entre les Trois et l'échangeur de Ménimur, à court terme, le trafic augmente entre les Trois et Kerniol et baisse entre Kerniol et l'échangeur de Ménimur. À long terme, il baisse globalement sur l'ensemble de la section. Cette baisse s'explique par la mise en place du parking relais, qui capte du trafic de la route vers les transports en commun.

À long terme, le trafic augmente sur la RN165, vers Lorient comme vers Nantes, en lien avec la progression du trafic de transit et la restriction de la circulation dans le centre-ville de Vannes. Par conséquent, certains mouvements de l'échangeur présentent une baisse de trafic alors qu'une augmentation s'observe sur d'autres.

4.3. L'évolution des conditions de circulation

L'étude détaillée du fonctionnement des carrefours et de l'écoulement des trafics montre que les conditions de circulation vont continuer à se détériorer.

Les cartes ci-dessous, qui représentent **les vitesses de circulation à l'heure de la pointe du matin à long terme**, montrent que les congestions vont s'étendre en longueur, en particulier :

- Sur la RD767, au Nord des Trois Rois en entrant dans Vannes ;
- Sur la RD135 bis ;
- Sur l'avenue de Monsabert ;
- Sur la RD767 en amont de l'échangeur de Ménimur.

La mise en place du parking relais aux Trois Rois permet de soulager la RD767 le matin en allant vers Vannes et le soir en sortant de Vannes.

Les conditions de circulation au carrefour des Trois Rois sont pénalisantes pour la ligne 1.

Les ralentissements observés actuellement au Nord de la rue Eugène Delacroix le matin sont générés par le rétrécissement à une voie de la RD767. Ces ralentissements augmentent avec le temps et se répercutent sur les carrefours précédents de l'échangeur.

Les conditions de circulation au droit de l'échangeur de Ménimur restent problématiques, avec une remontée de file sur la RN165 dans le sens Nantes vers Vannes centre-ville.

En 2047, la réalisation d'une voie réservée au bus sur l'avenue de Monsabert jusqu'au giratoire Pompidou est très pénalisante pour l'écoulement du trafic de ce giratoire et se répercute sur l'ensemble de l'échangeur.

Au vu de ces résultats, et en accord avec la ville de Vannes, cette voie bus devrait être arrêtée suffisamment en amont du giratoire de Pompidou pour préserver deux voies en entrée de giratoire.

Du fait de ces résultats, cette simulation dynamique en 2047 n'est pas représentative des trafics cibles projetés en 2047 sur le giratoire de Pompidou, ni le matin ni le soir, mais elle a permis de confirmer la sensibilité et les limites de capacité de ce giratoire.

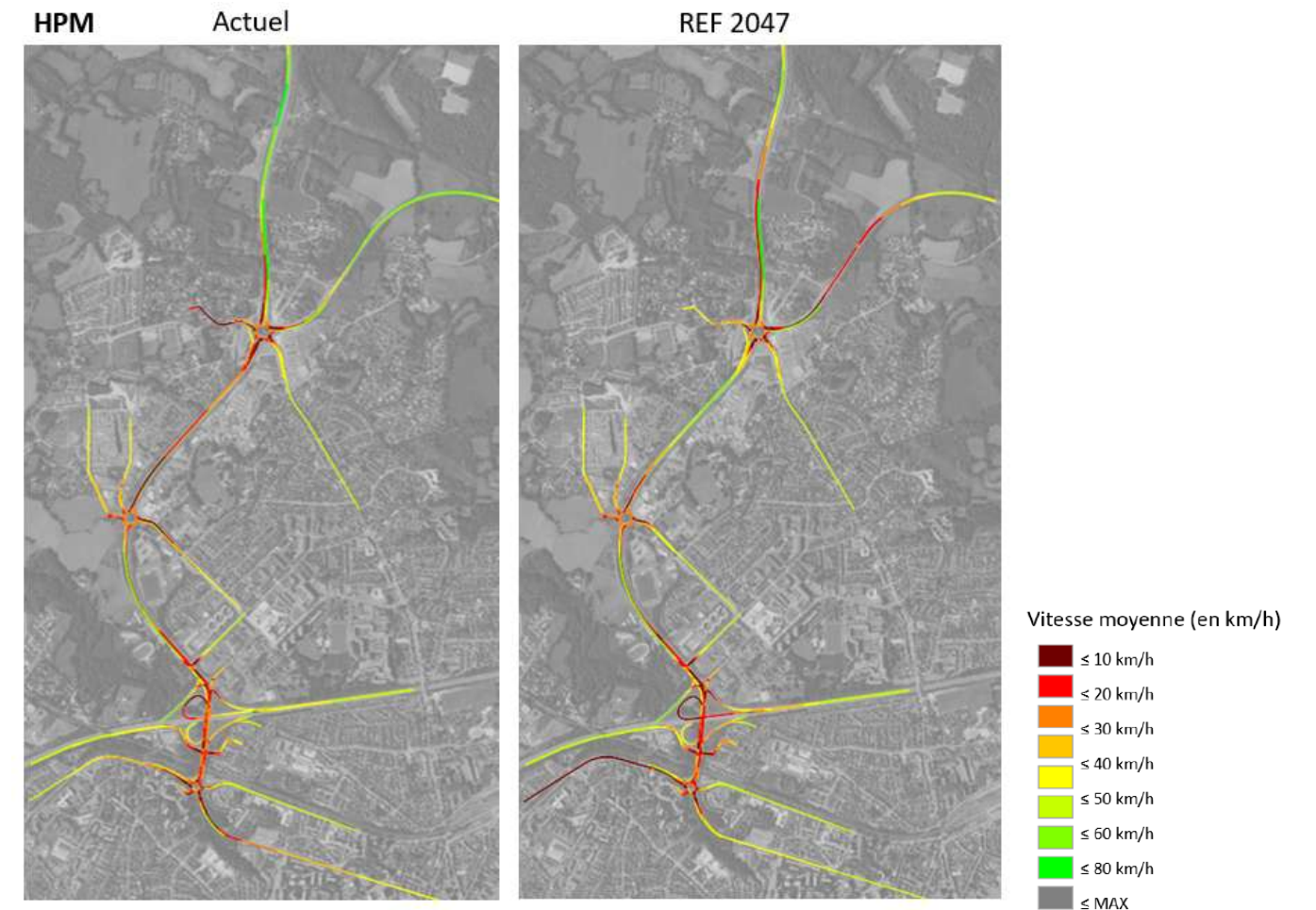


Figure 25 : Vitesses de circulation en 2047 à l'heure de pointe du matin

À l'heure de pointe du soir à long terme, les cartes ci-dessous montrent l'aggravation des congestions, du fait des limites de fonctionnement des carrefours :

- Sur la RD135 bis en arrivant sur les Trois Rois ;
- Sur la RD767 entre les carrefours de Kerniol et des Trois Rois ;
- Sur le boulevard Monsabert.

Les conditions de circulation au carrefour des Trois Rois restent pénalisantes à long terme pour la ligne de bus KICEO n°1 et son parking relais. En particulier, la sortie de ce parking génère une dégradation des conditions de circulation sur l'allée du Dolmen, le soir en 2047.

Les conditions de circulation au droit de l'échangeur de Ménimur sont problématiques.

En 2027, les conditions de circulation se dégradent sur l'ensemble de l'échangeur le matin comme le soir.

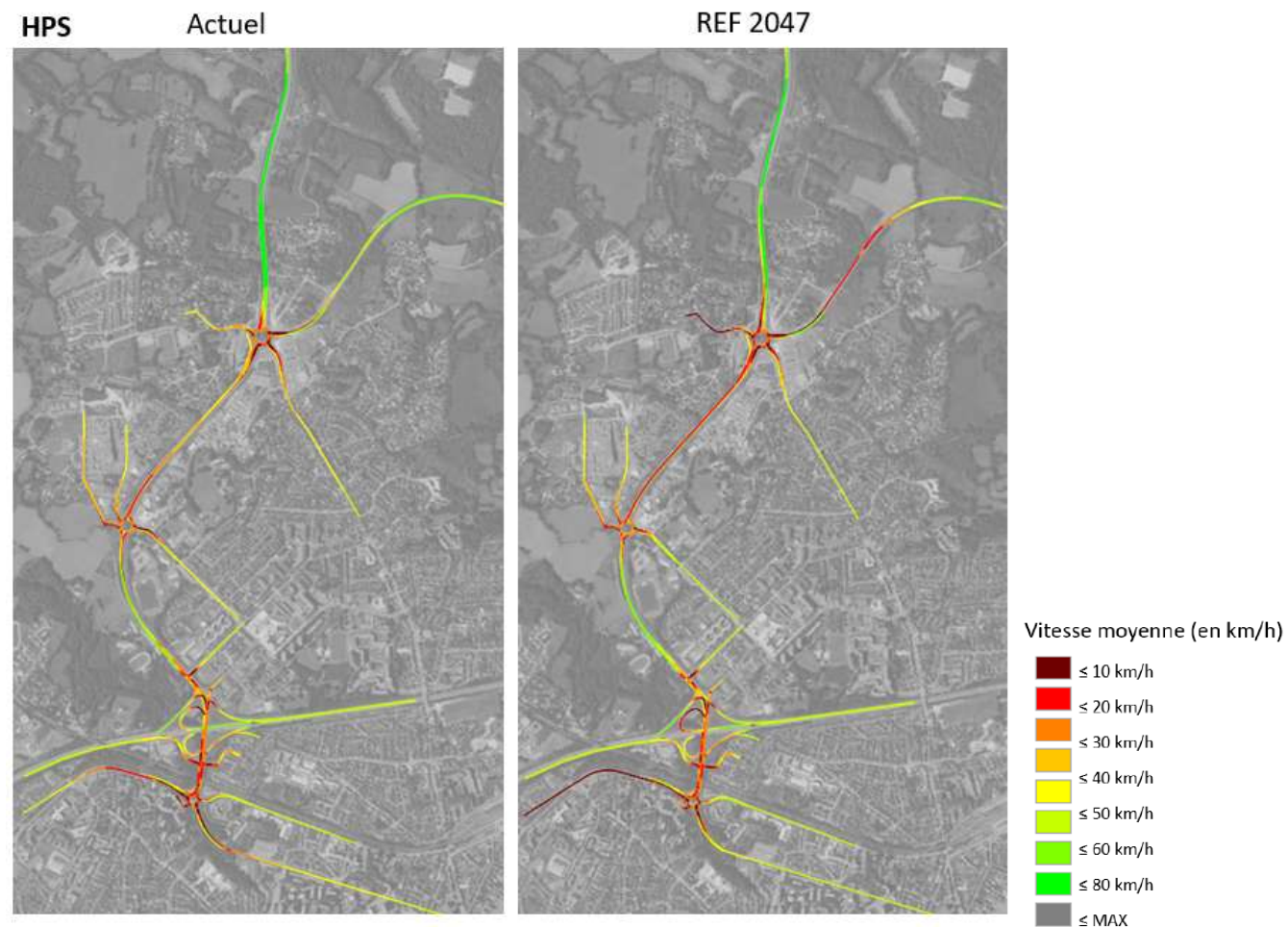


Figure 26 : Vitesses de circulation en 2047 à l'heure de pointe du soir

Ce qu'il faut retenir

L'étude d'opportunité définit un scénario de référence, qui considère l'évolution du territoire du point de vue socio-économique en intégrant les projets connus mais sans aménagement de la RD767. Les projections de population et d'activité se basent sur les prévisions les plus récentes de l'INSEE, qui montrent la poursuite de la dynamique actuelle jusqu'à 2046 puis un tassement à l'échelle du Morbihan ; les territoires à l'Ouest et à l'Est de Vannes auront une dynamique plus soutenue que ceux proches de Vannes.

L'étude intègre une baisse des déplacements de transit et d'échange à courte distance alors que ceux de longue distance et ceux interne à l'aire urbaine de Vannes vont continuer à progresser. Elle intègre les projets d'urbanisation, d'aménagements urbains (PEM gare, Cœur de Ville) ainsi que le réaménagement de l'échangeur du Liziec.

L'analyse montre qu'à terme la demande en déplacement à l'échelle du périmètre étudié, va croître alors que la part modale de la voiture va baisser, au profit de celle des transports en commun. Les niveaux de trafic vont se stabiliser au nord des Trois Rois, en lien avec les hypothèses prises sur les trafics courte distance. Au Sud des Trois Rois, avec la mise en place du parking relais, les trafics vont baisser. Les trafics sur la RN165 vont continuer à progresser.




Cependant, les conditions d'écoulement au droit des carrefours des Trois Rois, de Kerniol et de Pompidou vont continuer à se dégrader aux heures de pointe.

5. Les scénarios « projet »

Ar senarioioù raktreset

5.1. Quelle famille d'aménagement pour la RD767

La RD767 constitue une voie structurante pour l'agglomération (VSA) de Vannes ; à ce titre plusieurs types d'aménagements sont possibles, selon les guides techniques en vigueur.

Type d'aménagement	Illustration	Avantage Inconvénient
VSA à caractéristiques autoroutières Vitesse : 90 km/h		Caractéristiques analogues à la RD767 au Nord des Trois Rois Emprises et intégration incompatibles avec le secteur urbain traversé
VSA artère urbaine à 2 x 2 voies Vitesse : 70 km/h		Emprises moindres Carrefours plans ou dénivelés Permet de maintenir la fonction de transit
Boulevard urbain Vitesse : 50 km/h		Pas cohérent avec le statut d'axe de transit de la RD767 depuis Pontivy

Un aménagement en Voie Structurante d'Agglomération de type artère urbaine à 70 km/h est retenu pour l'étude. Il permet de maintenir la fonction de transit tout en répondant aux objectifs partagés par les collectivités, en particulier d'améliorer la circulation des transports en commun et des modes doux de part et d'autre de la voie. Cet aménagement sobre en emprises et à vitesse modérée est également plus favorable en termes d'émissions de gaz à effet de serre, comparativement à un aménagement à caractère autoroutier.



Figure 27 : Représentation schématique d'une artère urbaine – extrait du guide du CERTU (Voies structurantes d'agglomération – conception des artères urbaines à 70km/h – 2013)

Les caractéristiques communes retenues pour les scénarios projet sont :

- Un élargissement à 2 voies par sens de circulation
- Une vitesse maximale maintenue à 70 km/h

En considérant les différentes caractéristiques possibles, plusieurs scénarios ont été identifiés selon :

- Le type de carrefours : carrefours plans (giratoires, avec feux) ou dénivelés (passage supérieur ou inférieur) ;
- Le gabarit des ouvrages de franchissement : gabarit normal (tous types de véhicules) ou réduit (interdit aux poids lourds).

Les scénarios suivants ont été écartés car ils ne répondent pas aux objectifs du projet :

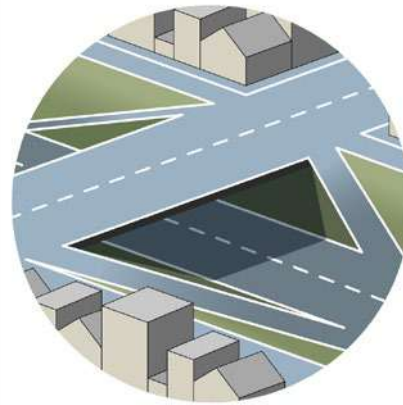
- **Scénario avec carrefours dénivelés au Trois Rois et à Kerniol**, et comportant des **trémies à gabarit réduit**
→ Compte-tenu de la fonction de transit assurée par la RD767, la circulation des poids lourds doit être maintenue au maximum sur la RD767 ;
- **Scénario comportant un carrefour plan à feux aux Trois Rois et un carrefour dénivelé à Kerniol**
→ Ce scénario n'est pas cohérent ni lisible pour l'utilisateur qui rencontrerait un carrefour dénivelé au sein de plusieurs carrefours à feux.

5.2. Deux scénarios contrastés à l'étude

L'étude porte sur deux scénarios d'aménagement d'une Voie Structurante d'Agglomération à 2 x 2 voies à 70 km/h, avec des combinaisons de carrefours différents :

Scénario A : places à feux au Trois Rois et Kerniol ;

Scénario B : carrefours dénivelés au Trois Rois et Kerniol,



Les scénarios A (places à feux) et B (carrefours dénivelés) sont les scénarios les plus contrastés, sur lesquels s'est portée l'étude en premier étape.

À noter que les places à feux sont des variantes de carrefours à feux permettant généralement de mieux s'adapter aux échanges complexes avec des trafics élevés.

Des scénarios complémentaires intermédiaires pourront être étudiés dans la suite de l'étude, selon les résultats des études de circulation des scénarios « places à feux » et « carrefours dénivelés ».



Figure 28 : Place à feux sur la RD177 – avenue Dodin, au Sud de la rocade de Rennes (Google Earth)



Figure 29 : Place à feux autour de la tour du Cordier à Poitiers (Google maps)



Figure 30 : Carrefour dénivelé RD2020-RD951 à Orléans (Google maps)

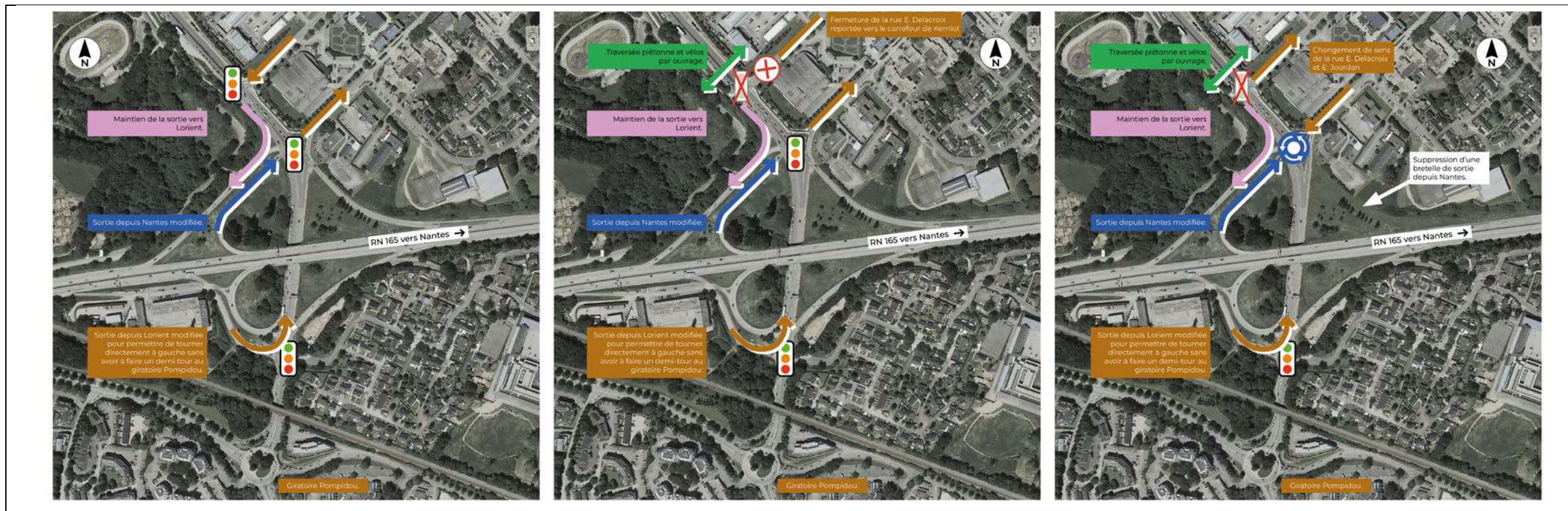
Echangeur de Ménimur

Le Département n'est pas le gestionnaire de l'échangeur de Ménimur. Pour autant l'étude a vérifié, pour chaque scénario projet de la RD767, les conditions de circulation sur l'échangeur. Des solutions ont été recherchées quand cela était nécessaire.

L'étude a commencé par une modélisation du scénario places à feux avec la configuration actuelle de l'échangeur de Ménimur. Les résultats présentés au chapitre suivant montrent que le maintien de la configuration actuelle de l'échangeur n'est pas acceptable.

Le scénario carrefours dénivelés a déjà été modélisé avec une simplification des feux de l'échangeur de Ménimur.

Au droit de l'échangeur de Ménimur, plusieurs options sont envisageables.



Échangeur Sud, modification des carrefours à feux pour rétablir un mouvement direct et éviter le demi-tour actuel au giratoire de Pampidou pour les usagers venant de Lorient allant vers Pontivy

Échangeur Nord : gestion par feux complétée pour intégrer tous les mouvements

Échangeur Nord : une simplification des échanges par feux, en supprimant le carrefour de la rue Eugène Delacroix (et report du trafic sur Kerniol

Échangeur Nord : carrefour giratoire au Nord, à 4 branches, en reportant la bretelle Nantes vers Pontivy sur le giratoire

5.3. Scénario A : « Places à feux » aux carrefours de Trois Rois et Kerniol

Présentation

Le scénario A intègre l'aménagement de « Places à feux » aux carrefours des Trois Rois et Kerniol ainsi qu'une mise à 2 x 2 voies.

Étant donné les niveaux de trafic, l'aménagement de carrefours à feux habituels n'est pas envisageable. Le scénario A « Places à feux » permet d'améliorer le stockage et la gestion des trafics tournant. Il nécessite jusqu'à 3 voies en entrée de carrefour, ainsi qu'autour de l'îlot central. Le scénario A ne comporte aucun aménagement au droit de l'échangeur de Ménimur. Il s'agit ici d'estimer les incidences de l'aménagement de la RD767 sur les carrefours de cet échangeur.

Outre les projets prévus à court et moyen terme, ce scénario considère également l'amélioration de la vitesse commerciale de la ligne 1 sur l'avenue du 4 août 1944.

La combinaison du nombre de voies sur les branches et des cycles de feux permet de gérer les flux de trafic sur le carrefour ; une priorisation des bus est possible mais pénalise le trafic routier.

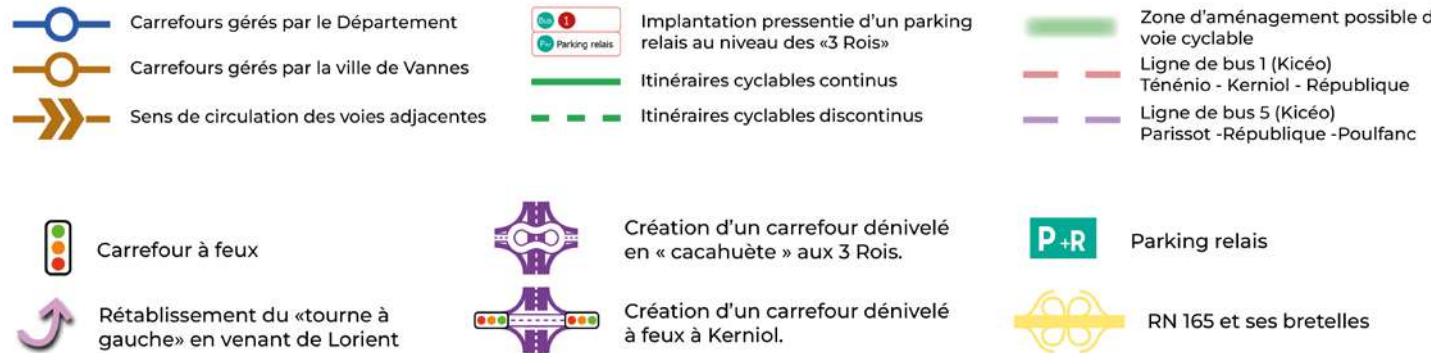


Figure 31 : Représentation schématique du scénario « place à feux (scénario A)

L'évolution des trafics

Avec le scénario A « places à feux », à court et à long terme, une augmentation marquée des trafics s'opère sur la RD767, en particulier par un report de trafic depuis :

- Les RD779 et RD779E, dans les sens Nord→Sud et Sud→Nord ;
- L'avenue du 4 août 1944, dans le sens Nord→Sud (dans la mesure où des aménagements y privilégient la circulation de la ligne 1) ;

D'autre part, on note une baisse de trafic sur la rue Eugène Delacroix et un report sur l'avenue Paul Cézanne, ce qui conduit à augmenter significativement le niveau de trafic sur la place à feux de Kerniol par rapport au scénario de référence.

La partie Nord de l'échangeur de Ménimur présente également une légère augmentation de trafic.

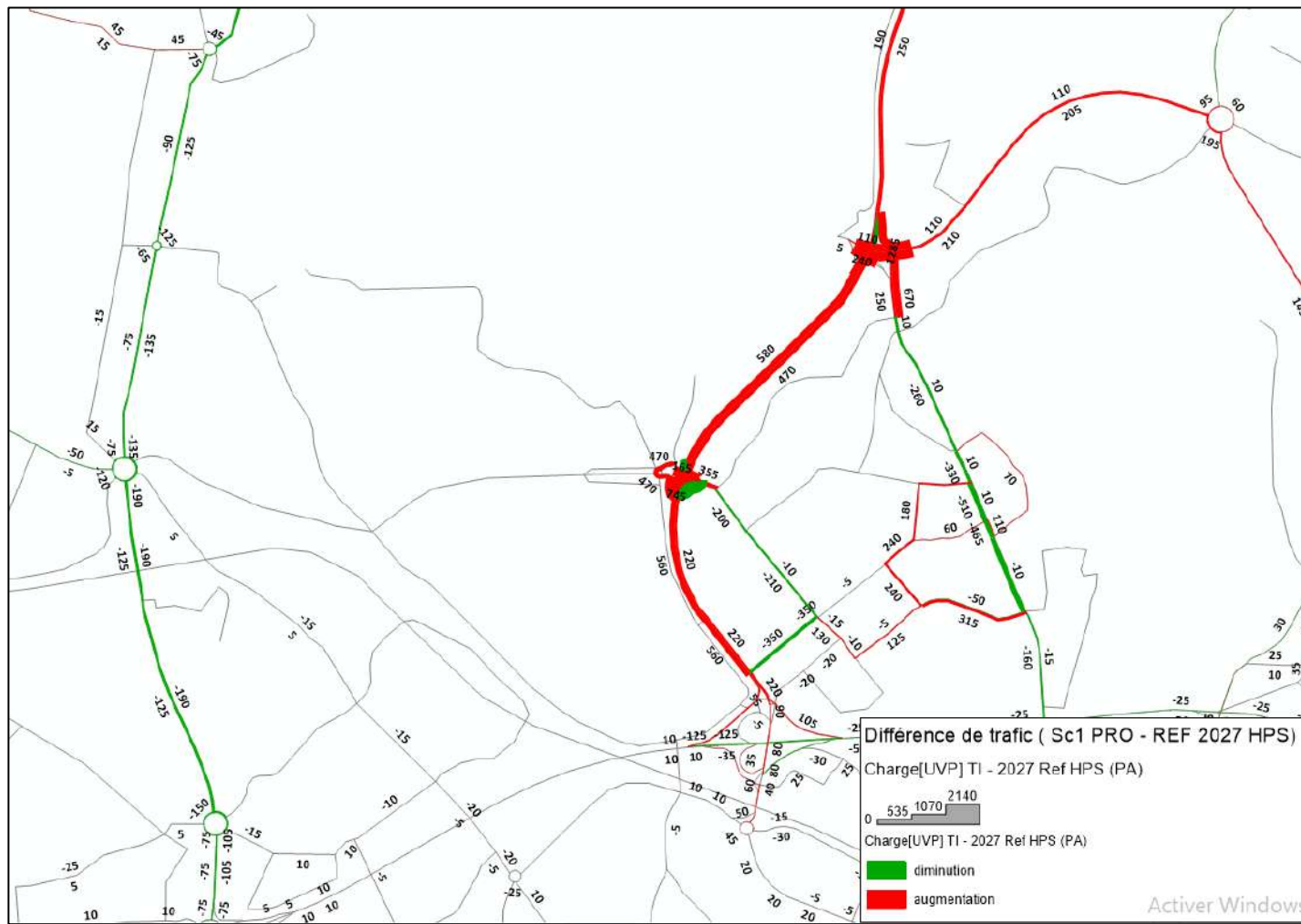


Figure 32 : Représentation des évolutions de trafic du scénario « places à feux », par rapport à la situation de référence, en 2027

L'évolution des conditions de circulation

La modélisation des conditions de circulation permet de relever plusieurs indicateurs représentatifs des conditions de circulation :

- Vitesse moyenne ;
- Longueurs de congestion moyennes et maximales ;
- Temps de parcours moyens de certains itinéraires.

Les cartes de la page 32 représentent les vitesses de circulation, estimée par la modélisation dynamique, à l'heure de pointe du matin et à l'heure de pointe du soir, comparativement pour le scénario de référence et le scénario « places à feux ».

Le scénario « places à feux » conduit à une fluidification des trafics aux heures de pointe entre les carrefours, malgré l'augmentation globale des trafics sur la RD767.

Les congestions perdurent au droit des carrefours mais avec des remontées de files bien moindres entre le carrefour des Trois Rois et le carrefour de Kerniol, par rapport au scénario de référence.

L'amélioration sur la RD767 au Nord du carrefour Trois Rois reste cependant mesurée par rapport à l'existant car des remontées de file sont encore possibles.

En corollaire, une vigilance particulière de la part des services d'exploitation sera nécessaire pour alerter de ces possibles remontées de file et sécuriser la section Nord.



Figure 33 : Longueurs de congestion maximales en situation actuelle et avec le scénario A en 2027 à l'HPS

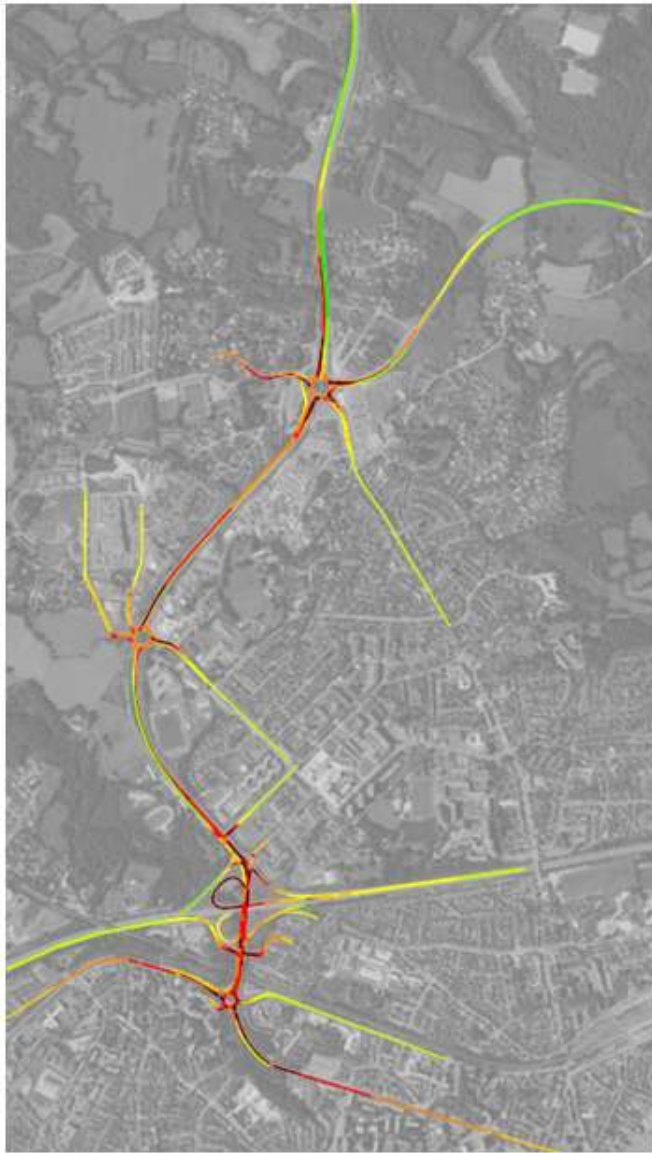
La situation du carrefour de Kerniol se dégrade le matin et le soir mais sur la rue Audic et l'avenue Paul Cézanne, dans une moindre mesure sur la RD767 Sud. Cette dégradation est liée en particulier à l'augmentation du trafic sur l'avenue Paul Cézanne par rapport au scénario de référence.

Sur l'échangeur Nord de Ménimur, on note une amélioration le matin au niveau du carrefour avec la rue Eugène Delacroix, liée à l'élargissement de la RD767.

En dehors de ce point, et en l'absence d'autre modification sur l'échangeur, l'augmentation de trafic liée à l'attractivité de la RD767 aménagée, conduit à une aggravation des conditions de circulation sur les bretelles de la RN165 depuis Nantes.

En 2047, la voie bus sur le boulevard Monsabert directement raccordée au giratoire de Pompidou générant trop de saturation dans le scénario de référence, elle n'a pas été modélisée pour les scénarios projet. Ainsi l'amélioration sur le boulevard Monsabert en 2047 est liée à la non prise en compte de cette configuration d'aménagement.

Scénario de référence 2027 - HPM



Scénario A – 2027 - HPM



Scénario de référence 2027 - HPS



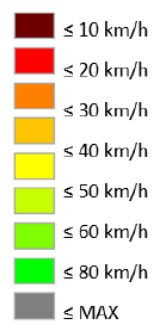
Scénario A – 2027 - HPS



Figure 34 : Vitesses de circulation en 2047 à l'heure de pointe du matin

Figure 35 : Vitesses de circulation en 2047 à l'heure de pointe du soir

Vitesse moyenne (en km/h)



Scénario de référence 2047 - HPM



Scénario A – 2047 - HPM



Scénario de référence 2047 - HPS



Scénario A – 2047 - HPS



Figure 36 : Vitesses de circulation en 2047 à l'heure de pointe du matin

Figure 37 : Vitesses de circulation en 2047 à l'heure de pointe du soir

Vitesse moyenne (en km/h)



5.4. Scénario B : « Carrefours dénivelés » au Trois Rois et Kerniol - simplification de l'échangeur de Ménimur

Présentation

Le scénario B intègre la dénivellation des carrefours des Trois Rois et Kerniol ainsi qu'une mise à 2 x 2 voies.

L'altimétrie de la RD767 serait ainsi abaissée ou surélevée par rapport au niveau actuel.

Plusieurs options restent possibles pour les carrefours de part et d'autre de la RD767.

Au carrefour des Trois Rois, un giratoire dit cacahuète semblerait fonctionnel à ce stade des études.



Figure 38 – Giratoire cacahuète à Nozay (Ouest France – Département de la Loire-Atlantique)

Au carrefour de Kerniol, des feux sont disposés sur les rues Audic/Bernard et sur l'avenue Paul Cézanne.

Le scénario comprend également une simplification des carrefours sur l'échangeur de Ménimur : suppression du carrefour de la rue Eugène Delacroix et rétablissement du tourne à gauche au Sud (sens Lorient vers Pontivy).

Comme le scénario A, les projets du territoire ainsi que l'amélioration de la vitesse commerciale de la ligne 1 sont considérés.

- | | | |
|--|--|---|
| Carrefours gérés par le Département | Implantation pressentie d'un parking relais au niveau des «3 Rois» | Zone d'aménagement possible d'une voie cyclable |
| Carrefours gérés par la ville de Vannes | Itinéraires cyclables continus | Ligne de bus 1 (Kicéo) Ténénio - Kerniol - République |
| Sens de circulation des voies adjacentes | Itinéraires cyclables discontinus | Ligne de bus 5 (Kicéo) Parissot - République - Poullanc |

- | | | |
|--|---|-------------------------|
| Carrefour à feux | Création d'un carrefour dénivelé en « cacahuète » aux 3 Rois. | Parking relais |
| Rétablissement du «tourne à gauche» en venant de Lorient | Création d'un carrefour dénivelé à feux à Kerniol. | RN 165 et ses bretelles |

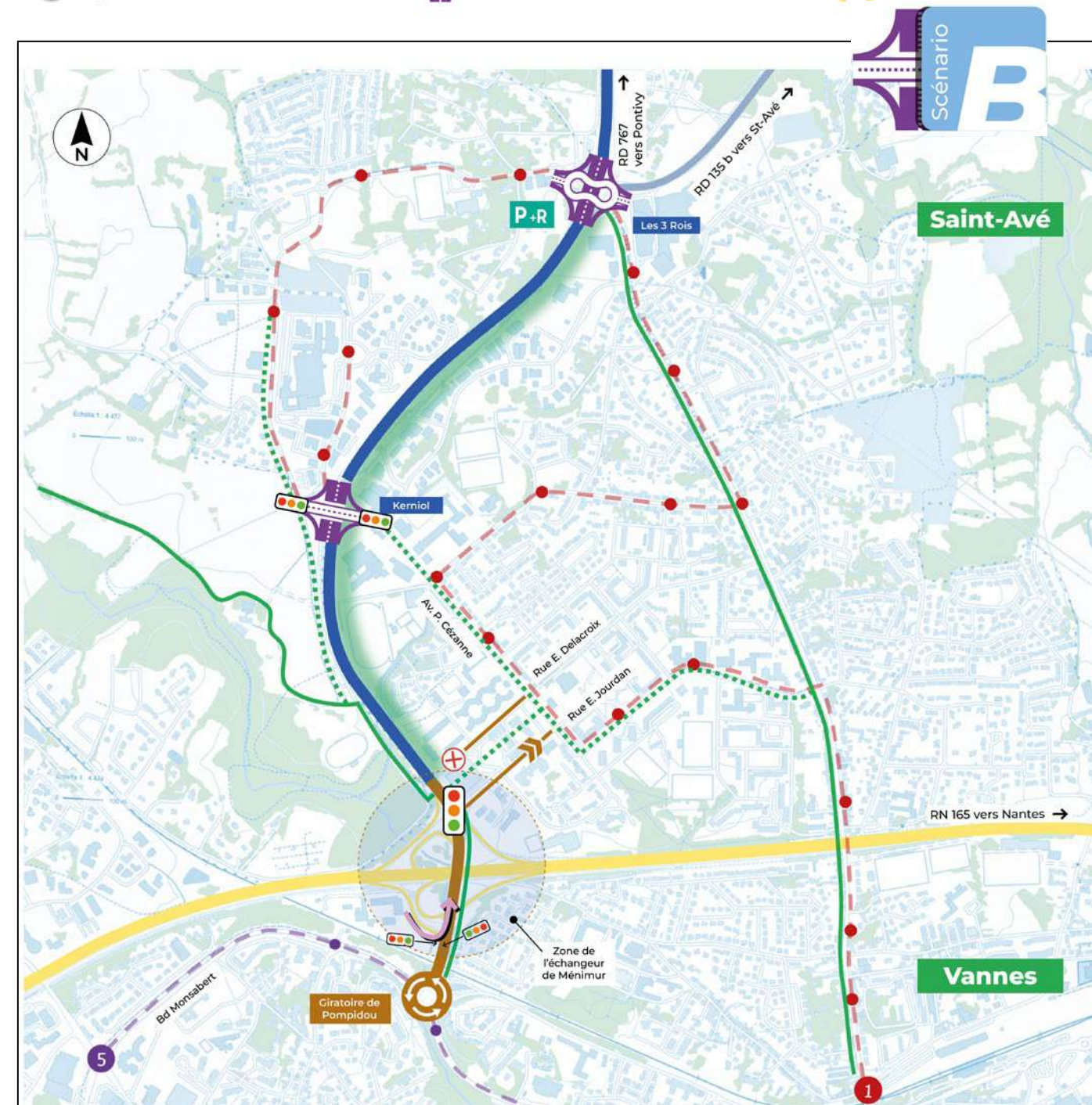


Figure 39 : Représentation schématique du scénario « carrefours dénivelés » (scénario B)

Les effets sur les trafics

Avec le scénario 3 « carrefours dénivelés », à court et à long terme, une augmentation des trafics s'opère sur la RD767, et de façon plus marquée que dans le scénario A. On retrouve le report de trafic depuis :

- Les RD779 et RD779E, dans les sens Nord→Sud et Sud→Nord ;
- L'avenue du 4 août 1944, dans le sens Nord→Sud (dans la mesure où des aménagements y privilégient la circulation de la ligne 1) ;
- L'avenue Paul Cézanne, dans le sens Nord→Sud.

La partie Nord de l'échangeur de Ménimur présente également une augmentation notable de trafic alors que le trafic baisse au droit du carrefour giratoire de Pompidou.

L'évolution des conditions de circulation

Le scénario « carrefours dénivelés » conduit à une fluidification de la RD767 sur l'ensemble de la section le soir comme le matin.

Les conditions de circulation s'améliorent sur le carrefour des Trois Rois le matin et le soir.

Les remontées de file seront plus limitées sur la RD767 au Nord des Trois Rois et localisées sur la seule bande dérasée de droite ; elles ne devraient donc plus nécessiter d'intervention d'alerte aussi régulière.

Des difficultés persistent sur le carrefour de Kerniol, notamment sur l'avenue Paul Cézanne, sur laquelle s'effectue le report depuis la rue Eugène Delacroix.

En 2027, le scénario B améliore l'ensemble de l'échangeur de Ménimur par rapport au scénario de référence, néanmoins les ralentissements persistent.

En 2047, le scénario B améliorerait les conditions de circulation, néanmoins la comparaison du scénario B avec le scénario de référence telle qu'elle ressort de la modélisation n'est pas représentative du fait de la saturation de ce dernier sur l'échangeur. La comparaison avec le scénario A, plus pertinente, confirme une nette amélioration avec le scénario B sauf pour la bretelle de sortie de la RN165 depuis Nantes vers Pontivy et la bretelle de sortie de la RN165 depuis Lorient.

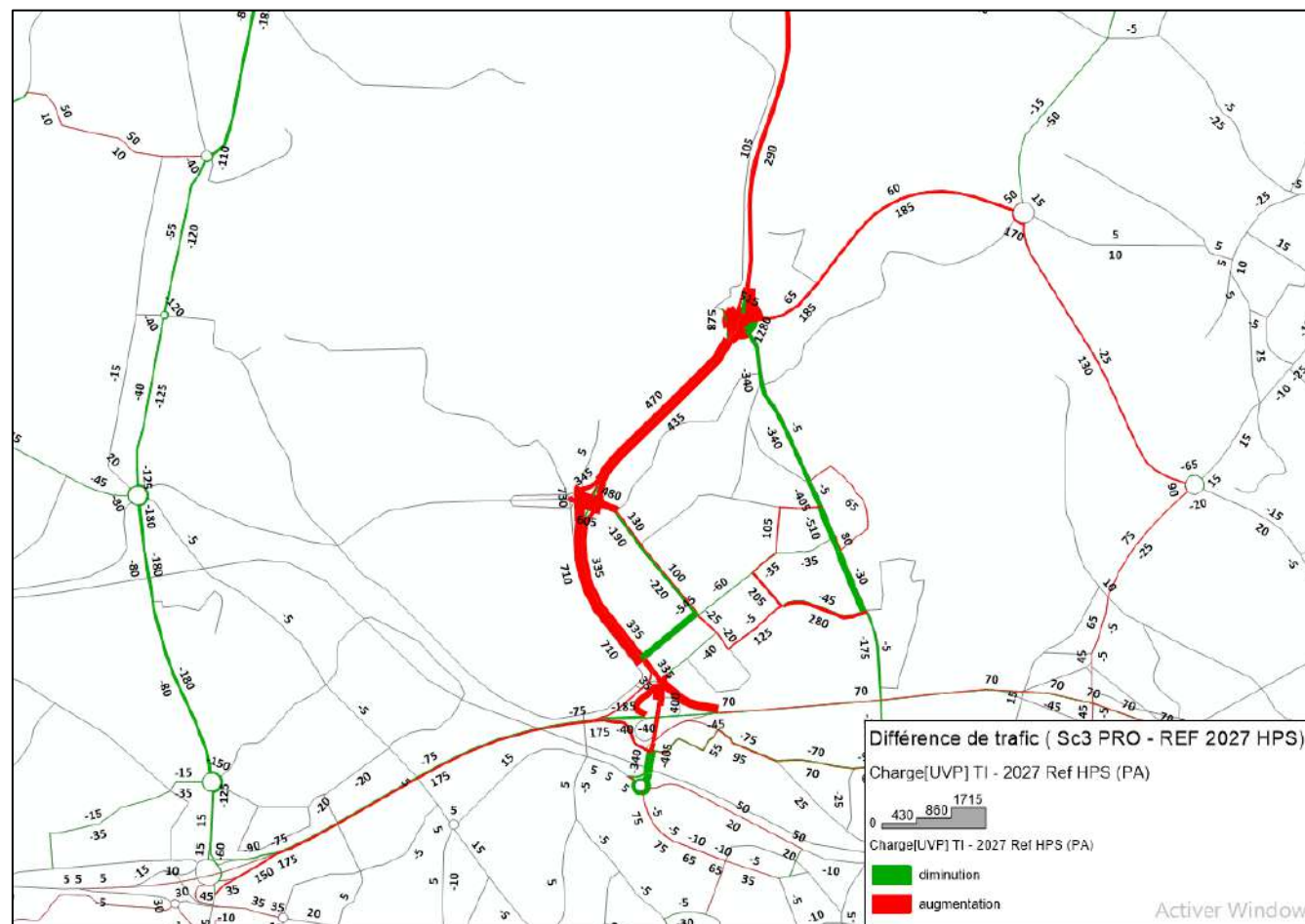
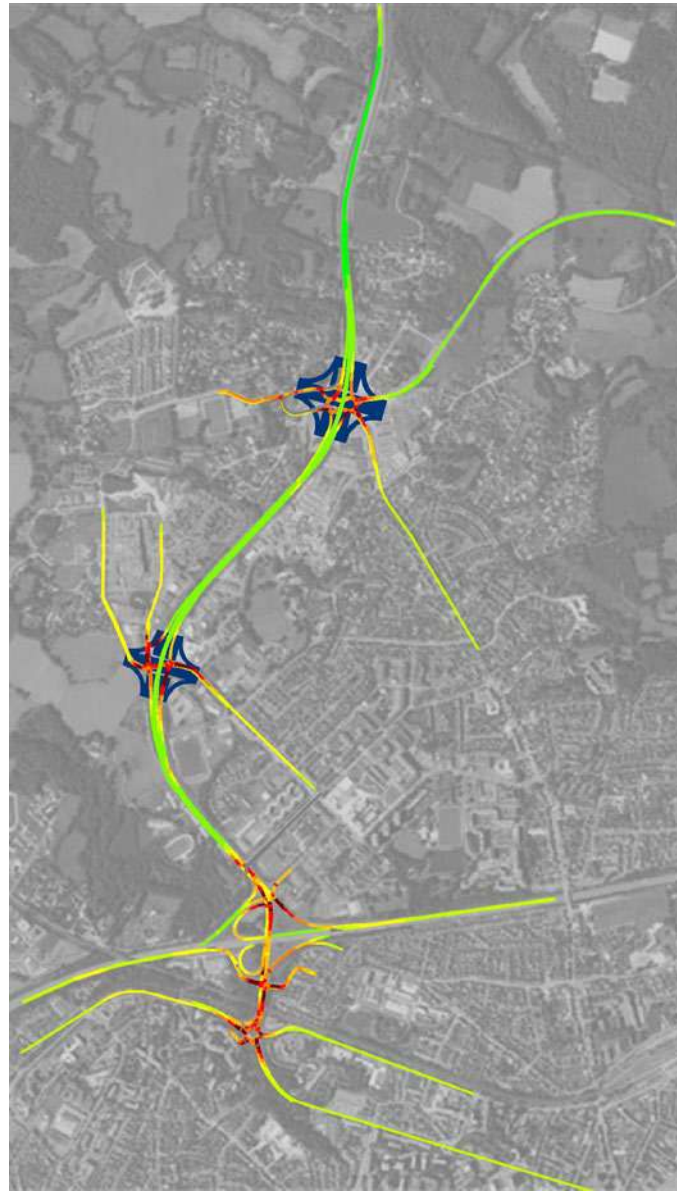


Figure 40 : Représentation des évolutions de trafic du scénario « carrefours dénivelés », par rapport à la situation de référence, en 2027

Scénario de référence 2027 - HPM



Scénario B – 2027 - HPM



Scénario de référence 2027 - HPS



Scénario B – 2027 - HPS



Figure 41 : Vitesses de circulation en 2027 à l'heure de pointe du matin

Figure 42 : Vitesses de circulation en 2027 à l'heure de pointe du soir

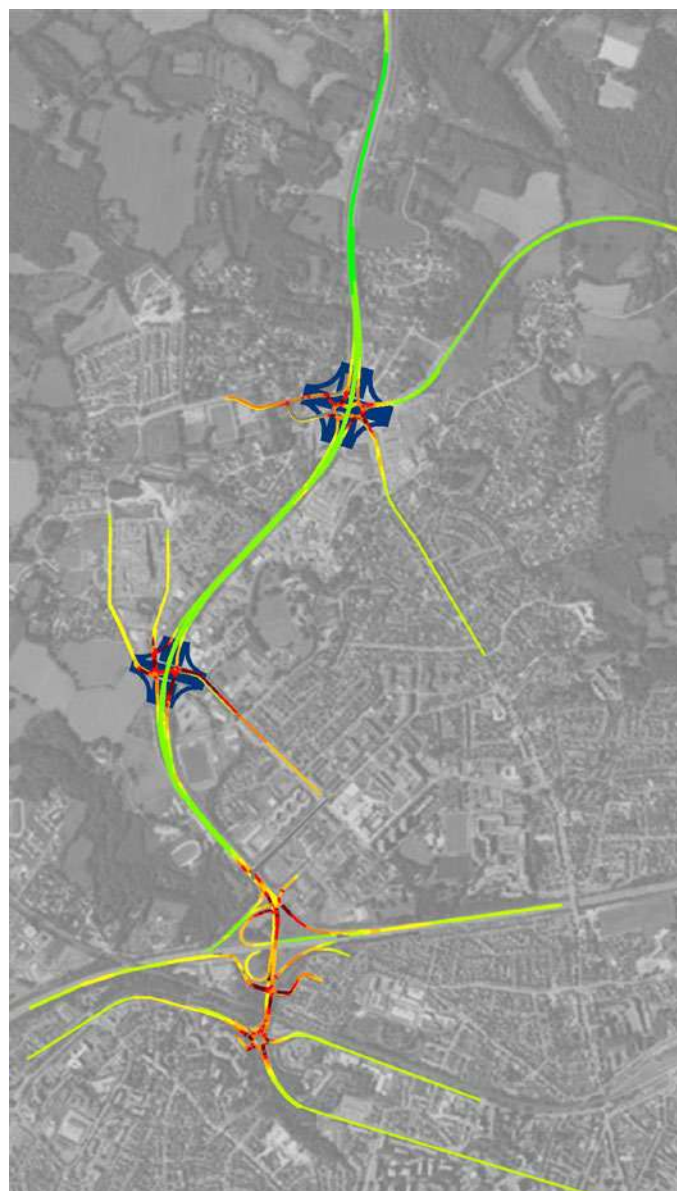
Vitesse moyenne (en km/h)

- ≤ 10 km/h
- ≤ 20 km/h
- ≤ 30 km/h
- ≤ 40 km/h
- ≤ 50 km/h
- ≤ 60 km/h
- ≤ 80 km/h
- ≤ MAX

Scénario de référence - 2047 - HPM



Scénario B – 2047 - HPM



Scénario de référence - 2047 - HPS



Scénario B – 2047 - HPS

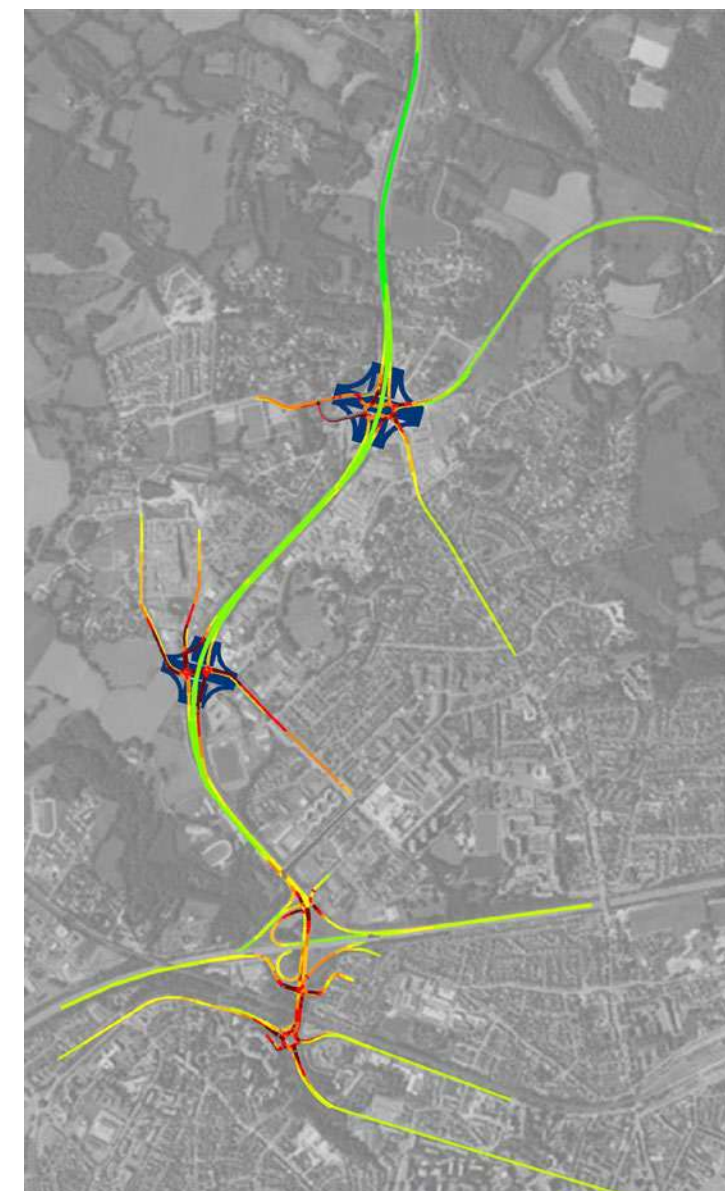


Figure 43 : Vitesses de circulation en 2047 à l'heure de pointe du matin

Figure 44 : Vitesses de circulation en 2047 à l'heure de pointe du soir

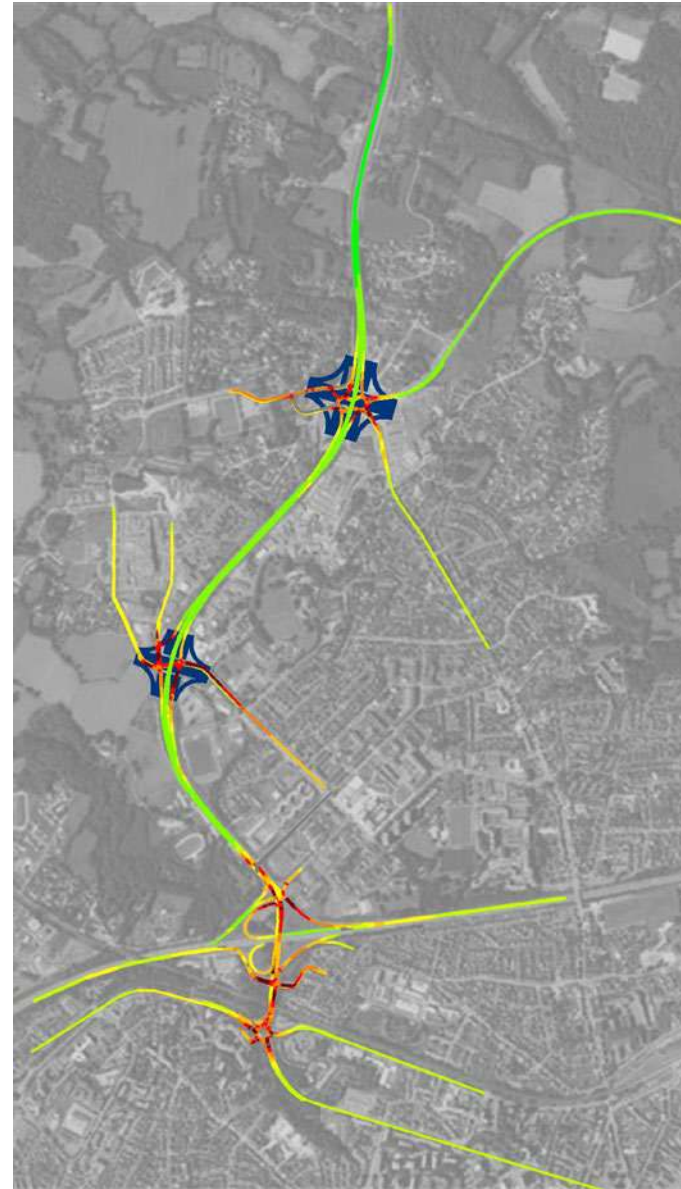
Vitesse moyenne (en km/h)

- ≤ 10 km/h
- ≤ 20 km/h
- ≤ 30 km/h
- ≤ 40 km/h
- ≤ 50 km/h
- ≤ 60 km/h
- ≤ 80 km/h
- ≤ MAX

Scénario A - 2047 - HPM



Scénario B – 2047 - HPM



Scénario A - 2047 - HPS



Scénario B – 2047 - HPS

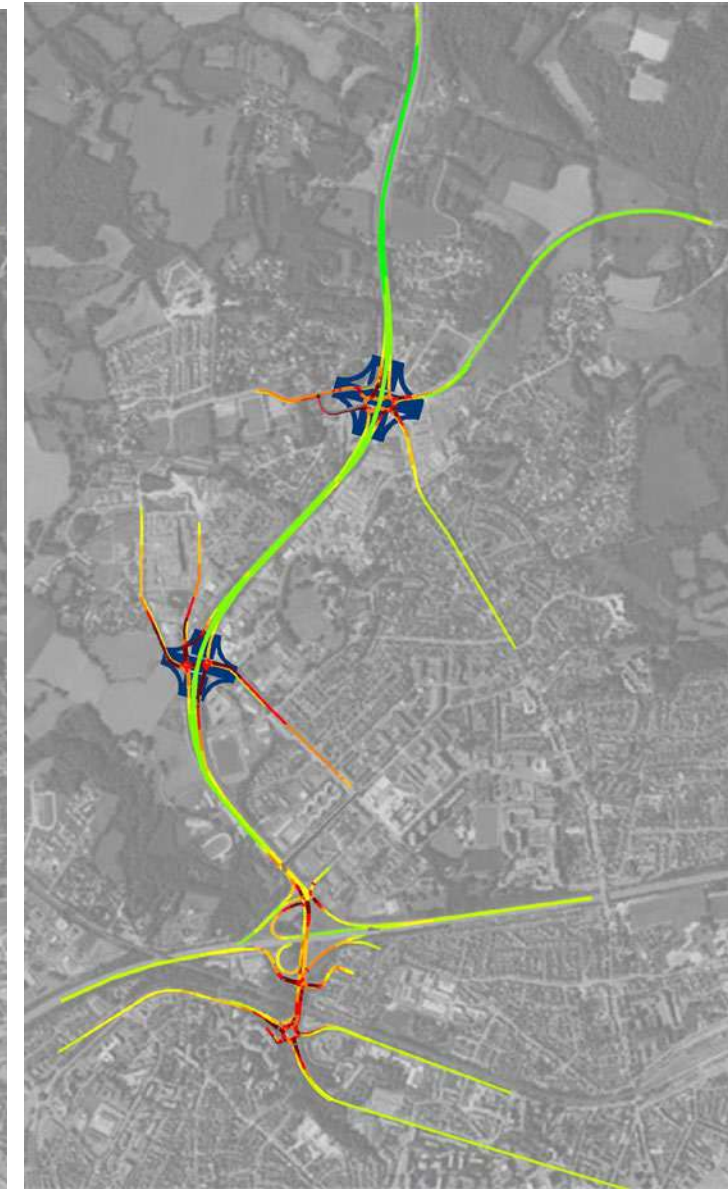


Figure 45 : Vitesses de circulation en 2047 à l'heure de pointe du matin

Figure 46 : Vitesses de circulation en 2047 à l'heure de pointe du soir

Vitesse moyenne (en km/h)



5.5. La comparaison entre le scénario « places à feux » (SCA) et « carrefours dénivelés » (SCB)

Le tableau ci-dessous propose une comparaison entre les scénarios de référence, A et B, au regard des résultats d'étude disponibles. Une hiérarchisation entre les 3 scénarios est proposée selon le code couleur suivant.

Répond complètement/impact nul voir positif		Répond partiellement / impact faible		Répond faiblement / impact modéré		Ne répond pas du tout / impact fort	
Proposition de scénarios		Scénario 0 - de référence Maintien situation actuelle de la RD767		Scénario A Places à feux à Trois Rois et Kerniol RD767 à 2 x 2 voies Aucune intervention sur l'échangeur de Ménimur		Scénario B Carrefours dénivelés Trois et Kerniol RD767 à 2 x 2 voies Interventions minimales sur l'échangeur de Ménimur	
<i>Objectifs opérationnels partagés avec les partenaires</i>							
Améliorer le niveau de service de la RD767		<p>Dégradation de la fonction de transit car les carrefours (Trois Rois et Kerniol) et certaines bretelles de l'échangeur de Ménimur ont un fonctionnement dégradé aux heures de pointe.</p> <p>Les agents d'exploitation interviennent encore plus régulièrement pour sécuriser la tête de la remontée de file sur la RD767 Nord.</p>		<p>Amélioration partielle de la fonction de transit, entre les Trois Rois et le Nord de Ménimur. Certains sens de la RD767 présentent un temps de parcours plus long que l'existant ou que la situation de référence.</p> <p>L'amélioration de la remontée de file sur la RD767 Nord est mesurée par rapport à l'existant, une vigilance particulière restera nécessaire par les agents d'exploitation pour gérer au mieux la sécurisation d'une éventuelle remontée de file.</p>		<p>Amélioration très nette de la fonction de transit sur la section.</p> <p>Les remontées de file seront plus limitées et localisées sur la seule bande dérasée de droite, elles ne devraient donc plus nécessiter d'intervention aussi régulière.</p>	
Améliorer les carrefours de RD767 pour les échanges et les dessertes locales		<p>Pas d'amélioration de la fonction d'échange car les carrefours (Trois Rois, Kerniol et Pampidou) ont un fonctionnement dégradé aux heures de pointe.</p>		<p>Les remontées de files sont améliorées aux Trois Rois par rapport au scénario de référence, l'amélioration reste cependant mesurée sur la RD135bis par rapport à l'existant.</p> <p>Aggravation des difficultés à Kerniol sur les voies secondaires, notamment sur l'avenue Paul Cézanne, où le trafic augmente du fait de l'attractivité de la RD767 élargie.</p> <p>Aggravation de la situation sur l'échangeur de Ménimur et notamment au giratoire Pampidou.</p>		<p>Amélioration globale des échanges sur les carrefours par rapport au scénario de référence sauf à Kerniol le soir (congestions sur les rues Audic/Bernard et Paul Cézanne, notamment en raison de la fermeture de la rue Eugène Delacroix).</p>	
Améliorer et adapter le niveau de service des Transports en Commun		<p>Intègre la construction d'un parking relais permettant un report modal sur les transports en commun (ligne 1), mais il reste peu attractif vu les congestions qui s'aggravent et qui aggravent aussi les conditions de circulation de la ligne 1.</p> <p>Vu les congestions, un aménagement sur l'avenue du 4 août 1944 paraît peu réaliste pour améliorer la vitesse commerciale de la ligne 1 et donc un report modal complémentaire.</p> <p>Réalisation d'une voie dédiée au bus sur le boulevard Monsabert, jusqu'au giratoire de Pampidou.</p> <p>Pas de priorisation des transports en commun aux carrefours.</p>		<p>Avec une gestion à feux, possibilité de prioriser la ligne 1 en traversée de la place à feux aux Trois Rois Le parking relais au Trois Rois est plus attractif et améliore le report modal vers la ligne 1.</p> <p>Allègement de trafic sur l'avenue du 4 août 1944 permettant d'envisager des aménagements pour améliorer la vitesse de la ligne 1.</p> <p>La voie bus sur le boulevard Monsabert devrait être arrêtée en amont du giratoire pour préserver la capacité de ce dernier. Sans aménagement de l'échangeur de Ménimur, le temps de parcours de la ligne 5 reste dégradé.</p>		<p>La fluidité du giratoire permet d'améliorer les temps de parcours de la ligne n°1 par rapport au scénario de référence voire par rapport au scénario A.</p> <p>Le parking relais au Trois Rois est plus attractif et améliore le report modal vers la ligne 1.</p> <p>Allègement de trafic sur l'avenue du 4 août 1944 permettant d'envisager des aménagements pour améliorer la vitesse de la ligne 1.</p> <p>La voie bus sur le boulevard bd Monsabert devrait être arrêtée en amont du giratoire pour préserver la capacité de ce dernier.</p>	

Proposition de scénarios	Scénario 0 - de référence Maintien situation actuelle de la RD767	Scénario A Places à feux à Trois Rois et Kerniol RD767 à 2 x 2 voies Aucune intervention sur l'échangeur de Ménimur	Scénario B Carrefours dénivelés Trois et Kerniol RD767 à 2 x 2 voies Interventions minimales sur l'échangeur de Ménimur
<i>Objectifs opérationnels partagés avec les partenaires (suite et fin)</i>			
Améliorer les continuités cyclables et piétonnes dans le périmètre de RD767	<p>Pas d'amélioration des conditions de franchissement des carrefours Trois Rois et Kerniol pour les mobilités actives.</p> <p>Pas de nouvelle liaison cyclable structurante en appui sur RD767.</p>	<p>La gestion par feux aux carrefours Trois Rois et Kerniol permet de sécuriser les traversées pour les déplacements doux.</p> <p>Maintien de la sécurisation des traversées au droit d'Eugène Delacroix et Louis Jouvét.</p> <p>Possibilité d'envisager une liaison structurante Nord-Sud, éventuellement le long de la RD767.</p>	<p>Le carrefour giratoire cacahouète aux Trois Rois est plus favorable aux traversées piétonnes et cycles que le giratoire actuel mais moins favorable que la place à feux, en particulier sur l'avenue du 4 août et la RD135b où 2 voies sont nécessaires en entrée.</p> <p>Le carrefour dénivelé à feux à Kerniol permet d'intégrer les traversées piétonnes et cycles.</p> <p>Possibilité d'envisager une liaison structurante Nord-Sud, éventuellement le long de la RD767.</p>
<i>Autre enjeu opérationnel</i>			
Acceptabilité des impacts sur le fonctionnement de l'échangeur de Ménimur (giratoire Pompidou en particulier)	<p>Fonctionnement de 2 bretelles avec RN165 dégradé aux heures de pointe.</p> <p>Giratoire Pompidou saturé aux heures de pointe.</p>	<p>Dégradation du fonctionnement de l'échangeur de Ménimur et en particulier du giratoire Pompidou.</p>	<p>Amélioration du fonctionnement de l'échangeur de Ménimur, par rapport au scénario de référence et au scénario A.</p> <p>Le seul bémol est une augmentation des remontées de file maximales sur les bretelles de sortie de la RN165 depuis Nantes et depuis Lorient.</p>
Compatibilité avec une ligne de transport en commun « navette » sur RD767 vers le centre-ville	<p>Les congestions sur la RD767, maintenue en route bidirectionnelle, ne permettraient pas d'envisager à terme d'une ligne « navette » sur la RD767.</p> <p>Les congestions sur l'échangeur de Ménimur, même avec l'avenue Pompidou actuelle en 2 x 2 voies, ne permettent pas non plus d'envisager à terme une ligne « navette » vers le centre-ville de Vannes.</p>	<p>Le dimensionnement de la RD767 avec 3 voies en entrée des places à feux ne permettrait pas d'envisager la priorisation d'une « navette » sans induire une forte dégradation de la circulation sur la RD767.</p> <p>L'échangeur actuel de Ménimur reste incompatible avec les fonctions d'une ligne « navette » vers le centre-ville.</p>	<p>Ce scénario globalement fluide serait compatible avec une potentielle ligne « navette » vers le centre-ville de Vannes, y compris en traversée de l'échangeur de Ménimur.</p>
Conclusion à ce stade des études en termes de réponse aux objectifs opérationnels	<p>En tout point, les projections indiquent que les conditions de circulation vont continuer de se dégrader, accentuant les problèmes de sécurité.</p> <p>Le développement des offres alternatives de déplacement serait très altéré voire incompatible.</p>	<p>Les deux scénarios permettent d'améliorer à des degrés différents les conditions de circulations par rapport au scénario de référence.</p> <p>Le scénario B « carrefours dénivelés » présente une fluidité plus importante de l'axe principal RD767 par rapport au scénario A places à feux.</p> <p>Chaque scénario pourrait, dans une certaine mesure, conduire encore à des améliorations, s'agissant notamment des conditions de circulation des voies secondaires du carrefour de Kerniol et de l'échangeur de Ménimur.</p> <p>À noter cependant que les hypothèses d'évolution de trafics sont optimistes quant au report modal (vers les modes alternatifs à la voiture) et donc les projections de trafic pourraient être quelque peu sous-évaluées. Le scénario A est déjà en limite de fonctionnement et pourrait alors se révéler non fonctionnel.</p>	

Proposition de scénarios	Scénario 0 - de référence Maintien situation actuelle de la RD767	Scénario A Places à feux à Trois Rois et Kerniol RD767 à 2 x 2 voies Aucune intervention sur l'échangeur de Ménimur	Scénario B Carrefours dénivelés Trois et Kerniol RD767 à 2 x 2 voies Interventions minimales sur l'échangeur de Ménimur
<i>Première appréciation des enjeux environnementaux</i>			
Emprises foncières	Pas d'emprise complémentaire.	Mise à 2 x 2 voies sur les délaissés. Élargissement mesuré des carrefours pour intégrer les places à feux et les voies complémentaires en entrée.	Élargissement sur les délaissés. Ouvrages dénivelés nécessitant des emprises plus importantes que les places à feux.
Nuisances pour les riverains	Maintien des nuisances actuelles voire aggravation ponctuelle, notamment en termes de bruit et d'émissions polluantes Pas d'isolation visuelle de qualité pour les habitations riveraines.	Les scénarios projets conduisent tous les deux à une augmentation de trafic sur la RD767. Une étude détaillée sera nécessaire pour apprécier les impacts et dimensionner au mieux les mesures de réduction. La réglementation sur le bruit sera respectée, mais les opportunités technico-économiques seront étudiées pour aller au-delà de cette réglementation. Par ailleurs, ce trafic supplémentaire provient principalement d'un report depuis l'avenue du 4 août 1944 et la RD779. Le projet aura donc un effet positif sur la qualité de vie des riverains de ces axes.	
Insertion paysagère	Interventions éventuelles dans le cadre du renforcement de la qualité paysagère de l'entrée de ville (objectif du PLU de Vannes). Pas d'amélioration des vues pour les habitations riveraines.	Opportunité d'accompagner l'élargissement de la RD767 de mesures d'insertion paysagère, en faveur des quartiers riverains et en lien avec les orientations de Vannes sur les entrées de ville.	Opportunité d'accompagner l'élargissement de la RD767 de mesures d'insertion paysagère, en faveur des quartiers riverains et en lien avec les orientations de Vannes sur les entrées de ville. Une dénivellation de carrefour en passage inférieur est favorable à l'insertion alors qu'une dénivellation en passage supérieur peut générer une nuisance visuelle; une attention sur l'architecture de l'ouvrage permet de faciliter l'insertion.
Incidences sur les habitats naturels	Pas d'incidences sur les habitats présents le long de la RD767 particulier les zones humides	Incidences sur l'écoulement en rive Est de la RD767 et sur les zones humides associées. Incidences potentielles mais mesurées sur la végétation existante et sur des habitats d'espèces.	
Terrassements et mouvements de matériaux	Pas de terrassement	Terrassements limités car élargissement en majorité sur le délaissé actuel, au niveau de la chaussée.	Terrassements plus conséquents pour la dénivellation des carrefours.
<i>Première appréciation des éléments technico-économiques</i>			
Phasage chantier	sans objet	Étant donné les niveaux de trafic, des mesures provisoires seront à étudiées pour maintenir les accès et proposer des itinéraires alternatifs.	Étant donné les niveaux de trafic et la durée des travaux, des mesures provisoires seront à étudiées pour maintenir les accès et proposer des itinéraires alternatifs.
Coût	Coût d'entretien de l'infrastructure. Pas d'investissement.	Coût de l'élargissement et de la réalisation des places à feux.	Coût de l'élargissement et de la dénivellation des carrefours.

Ce qu'il faut retenir

Les deux scénarios permettent d'améliorer à des degrés différents les conditions de circulations par rapport au scénario de référence.

Le scénario B « carrefours dénivelés » présente une fluidité plus importante de l'axe principal RD767 par rapport au scénario A places à feux.

Chaque scénario pourra, dans une certaine mesure, conduire encore à des améliorations, s'agissant notamment des conditions de circulation des voies secondaires du carrefour de Kerniol et de l'échangeur de Ménimur.

À noter cependant que les hypothèses d'évolution de trafics sont optimistes quant au report modal (vers les modes alternatifs à la voiture) et donc les projections de trafic pourraient être quelque peu sous-évaluées. Le scénario A est déjà en limite de fonctionnement et pourrait alors se révéler non fonctionnel.

Les impacts environnementaux du projet semblent modérés et pourront être pris en compte dans le projet sans que cela ressorte comme un élément discriminant entre les scénarios.

6. Donnez votre avis

Roit ho soñj

6.1. Qu'est-ce qu'une concertation publique ?

Il s'agit d'un temps d'un temps d'informations et d'échanges entre la collectivité et le public sur l'opportunité et les caractéristiques du projet, notamment les scénarios d'aménagement envisagés.

Les objectifs de la concertation sont :

- De bénéficier des avis et des retours de chacun, afin d'aboutir à un projet adapté au territoire ;
- De répondre aux questions des habitants et des usagers ;
- D'éclairer la prise de décision des élus.

L'avis du public est particulièrement attendu sur :

- **L'opportunité du projet d'aménagement de la RD767** entre les carrefours des Trois Rois et Kerniol ;
- **Les scénarios d'aménagement envisagés** ;
- **Les enjeux à prendre en compte** et les opportunités pour améliorer les déplacements locaux.

6.2. Comment m'informer et participer ?

Je consulte le dossier de concertation et je donne mon avis :

- Via la page en ligne dédiée rd767.morbihan.fr. Vous pouvez également consulter les panneaux, le diaporama et le compte rendu de la réunion publique ;
- Dans les mairies de Vannes et de Saint-Avé – registres à disposition du public.

Je participe à la réunion publique qui se tiendra le vendredi 15 décembre à 18h à l'amphithéâtre de l'Université Bretagne Sud, rue André Lwoff à Vannes.

6.3. Calendrier global de la concertation

2023		2024		Été	
12 décembre	15 décembre	12 mars	Mars/Avril	Avril	Été
▪ Début de la concertation	▪ Réunion publique	▪ Clôture de la concertation	▪ Bilan de la concertation	▪ Approbation du bilan de la concertation	▪ Délibération sur le parti d'aménagement

