



**PRÉFET
DE LA RÉGION
BRETAGNE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

RESTRUCTURATION DE L'ÉCHANGEUR DU LIZIEC

Bilan de la concertation publique



IDENTIFICATION ET RÉVISION DU DOCUMENT

IDENTIFICATION DU DOCUMENT

Projet	Restructuration de l'échangeur du Liziec		
Maître d'Ouvrage	DREAL Bretagne		
Document	Bilan de la concertation publique		
Version	Version finale	Date	17/12/2021

RÉVISION DU DOCUMENT

Version	Date	Rédacteur(s)	Qualité du rédacteur(s)	Contrôle	Modifications
1	25/02/2021	NJOB	Ingénieur d'étude	CARR	Premier émission
2	18/06/2021	NJOB	Ingénieur d'étude	CARR	Prises en compte des remarques des services de l'Etat
3	01/07/2021	NJOB	Ingénieur d'étude	CARR	Prises en compte des remarques des services de l'Etat
4	22/10/2021	NJOB	Ingénieur d'étude	CARR	Prise en compte des avis reçus par la DREAL après envoi du bilan de concertation
5	09/12/2021	NJOB	Ingénieur d'étude	CARR	Rajout des annexes et mise à jour de ces-dernières
6	17/12/2021	NJOB	Ingénieur d'étude	CARR	Mise à jour annexes

SOMMAIRE

1 - PREAMBULE : PRÉSENTATION DU PROJET ET DE LA ZONE D'ÉTUDE	5	3 - EXPOSÉ DES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION	16
1.1 - Présentation du projet	5	3.1 - Les objectifs de la concertation	16
1.1.1 - Enjeux et historique	5	3.2 - Une démarche encadrée	16
1.1.2 - Poursuivre et approfondir les études	5	3.3 - Le déroulé de la concertation publique	16
1.1.3 - Trois variantes soumises à la concertation	5	4 - BILAN DU DISPOSITIF DE CONCERTATION	17
1.1.4 - La place des modes doux et transports en commun dans le projet	9	4.1 - Documents diffusés	17
2 - LES OBJECTIFS ET LE TERRITOIRE DU PROJET	11	4.2 - Réunion publique	18
2.1 - Les enjeux de mobilité et de sécurité	11	4.3 - Permanence en mairie	18
2.1.1 - Favoriser et fluidifier les déplacements	11	4.4 - Registres dans les mairies	18
2.1.2 - Améliorer la sécurité routière.....	11	4.5 - Expression diverse des avis	18
2.2 - Les enjeux socio-économiques et de développement	12	4.6 - Couverture médiatique de la concertation	19
2.2.1 - Un territoire attractif, une périurbanisation croissante	12	4.7 - Le recueil des avis par courriel	19
2.2.2 - L'environnement immédiat du projet marqué par l'activité économique.....	12	4.8 - Le site internet de la DREAL	19
2.2.3 - Des projets d'aménagements à proximité des échangeurs	12	4.9 - Composition de l'équipe de maîtrise d'ouvrage	20
2.2.4 - Des contraintes techniques et urbaines à intégrer	12	5 - EXPOSÉ DES REMARQUES ET AVIS	21
2.3 - Les enjeux environnementaux et patrimoniaux	14	5.1 - La teneur des échanges dans les registres	21
2.3.1 - Un échangeur assurant la transition d'ambiances paysagères.....	14	5.1.1 - Le registre de Vannes.....	21
2.3.2 - Un patrimoine culturel présent	14	5.1.2 - Le registre de Saint-Avé.....	21
2.3.3 - Un risque inondation pris en compte	14	5.2 - La teneur des échanges reçus via l'adresse mail dédiée au projet ainsi que les courriers reçus	21
2.4 - Préserver la biodiversité, une priorité	14	5.2.1 - Les courriers mails	21
2.4.1 - Les zones humides, des précautions à prendre	14	5.2.2 - Les courriers	24
2.4.2 - Éviter, Réduire, Compenser : les incontournables de tout projet d'aménagement	15	5.3 - La teneur des avis écrits des acteurs institutionnels	24

5.3.1 - Avis des collectivités territoriales et locales	24
5.3.2 - Avis des administrations	26
5.3.3 - Avis des organismes consulaires	27
5.3.4 - Avis des associations	28
5.3.5 - Avis de Monsieur Pellois, Député du Morbihan.....	29
5.3.6 - Avis de Monsieur Riou, conseiller municipal Vannes Projet Citoyen – 2020	29
6 - SYNTHÈSE DES AVIS ET ANALYSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE – LE BILAN DE LA CONCERTATION	30
6.1 - Bilan quantitatif	30
6.1.1 - Une concertation dans un contexte de crise sanitaire.....	30
6.1.2 - Intérêt suscité par le projet.....	30
6.1.3 - Les thèmes abordés	30
6.1.4 - Le choix sur les variantes	31
6.2 - Bilan qualitatif	31
6.2.1 - Les impacts sur la biodiversité : zones humides, Trame Verte et Bleue, Séquence « Éviter-Réduire-Compenser ».....	31
6.2.2 - Les déplacements et le trafic	31
6.2.3 - La prise en compte des mobilités durables.....	32
6.2.4 - Les demandes d'amélioration et d'optimisation.....	32
6.2.5 - Le budget du projet	32
6.2.6 - Le cadre de vie – les nuisances sonores et la pollution	33
6.2.7 - La gestion du risque inondation et de la gestion des eaux pluviales	33
6.2.8 - Les activités économiques.....	33
6.2.9 - Le dossier de concertation publique et les conditions d'organisation de celle-ci	34
6.2.10 - Le contexte sanitaire.....	34

7 - CONCLUSION DU MAÎTRE D'OUVRAGE.....	35
8 - POURSUITE DES ÉTUDES.....	36
9 - LES ANNEXES	37

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Illustration 1 : Présentation de la variante A (source : DREAL Bretagne).....	6
Illustration 2 : Présentation de la variante B (source : DREAL Bretagne).....	7
Illustration 3 : Présentation de la variante C (source : DREAL Bretagne)	8
Illustration 4 : L'aire de covoiturage du giratoire du chapeau rouge (source : DREAL Bretagne)	9
Illustration 5 : Lignes de transports collectifs et aménagements cyclables (source : GMVA)	10
Illustration 6 : Trafic chargé au niveau de la RN 166 entre les giratoires du Chapeau Rouge et de Tréalvé (source : DREAL Bretagne)	11
Illustration 7 : La RN 165 depuis le pont de la Route de Rennes (source : DREAL Bretagne)	12
Illustration 8 : Vers la zone artisanale du Chapeau Rouge au niveau du giratoire du même nom (source : DREAL Bretagne).....	12
Illustration 9 : Batiment Brico Cash à proximité de la RN 165 au niveau du giratoire de Toull Douar (source : DREAL Bretagne).....	13
Illustration 10 : Les parcs d'activités au niveau de la zone d'étude (source : DREAL Bretagne)	13
Illustration 11 : La chapelle du Rohic inscrite aux Monuments Historiques (source : DREAL Bretagne)	14
Illustration 12 : Extraits du dossier de concertation (source : DREAL Bretagne).....	18
Illustration 13 : Extraits du site internet de la DREAL Bretagne sur le projet d'aménagement (source : DREAL Bretagne).....	19

1 - PREAMBULE : PRÉSENTATION DU PROJET ET DE LA ZONE D'ÉTUDE

1.1 - Présentation du projet

1.1.1 - Enjeux et historique

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

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

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

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

Ce système d'échanges sature régulièrement, provoquant des remontées de files sur les axes qui l'alimentent. Une simulation à horizon 2037, intégrant les évolutions prévisibles de trafic, prévoit qu'aux heures de pointe, la fréquentation du système d'échanges augmenterait de 20%, et surtout le temps passé de 70% si aucune modification n'est effectuée.

Il est donc prévu de réaménager en profondeur ce système d'échanges situé sur les communes de Vannes et Saint-Avé.

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

1.1.2 - Poursuivre et approfondir les études

Des études ont été menées sur la configuration actuelle il y a maintenant dix ans, suivies d'autres entre 2012 et 2014. Elles ont conclu à la nécessité d'un réaménagement ambitieux de ce site.

Entre 2017 et 2019, la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) de Bretagne a engagé des études préalables à la déclaration d'utilité publique prévues au Contrat de Plan État Région (CPER) 2015-2020 pour la région Bretagne. Ces analyses ont permis d'actualiser les données en fonction des évolutions du trafic et de l'environnement du site.

Plusieurs variantes de tracé pour ce nouvel aménagement ont alors été proposées en lien avec les études de terrain portant sur les thématiques environnementales (faune, flore et zones humides), socio-économiques et humaines (bruit, bâtis...) qui ont également été menées pour disposer d'un diagnostic initial des enjeux et des contraintes de ce site. Les données de trafic ont également été actualisées.

1.1.3 - Trois variantes soumises à la concertation

L'ensemble de ces actions a permis de présenter trois variantes qui ont fait l'objet de la concertation publique (Cf. illustrations ci-après). Chacune a une influence différente sur l'environnement et l'amélioration des conditions de trafic.

ILLUSTRATION 1 : PRÉSENTATION DE LA VARIANTE A (SOURCE : DREAL BRETAGNE)

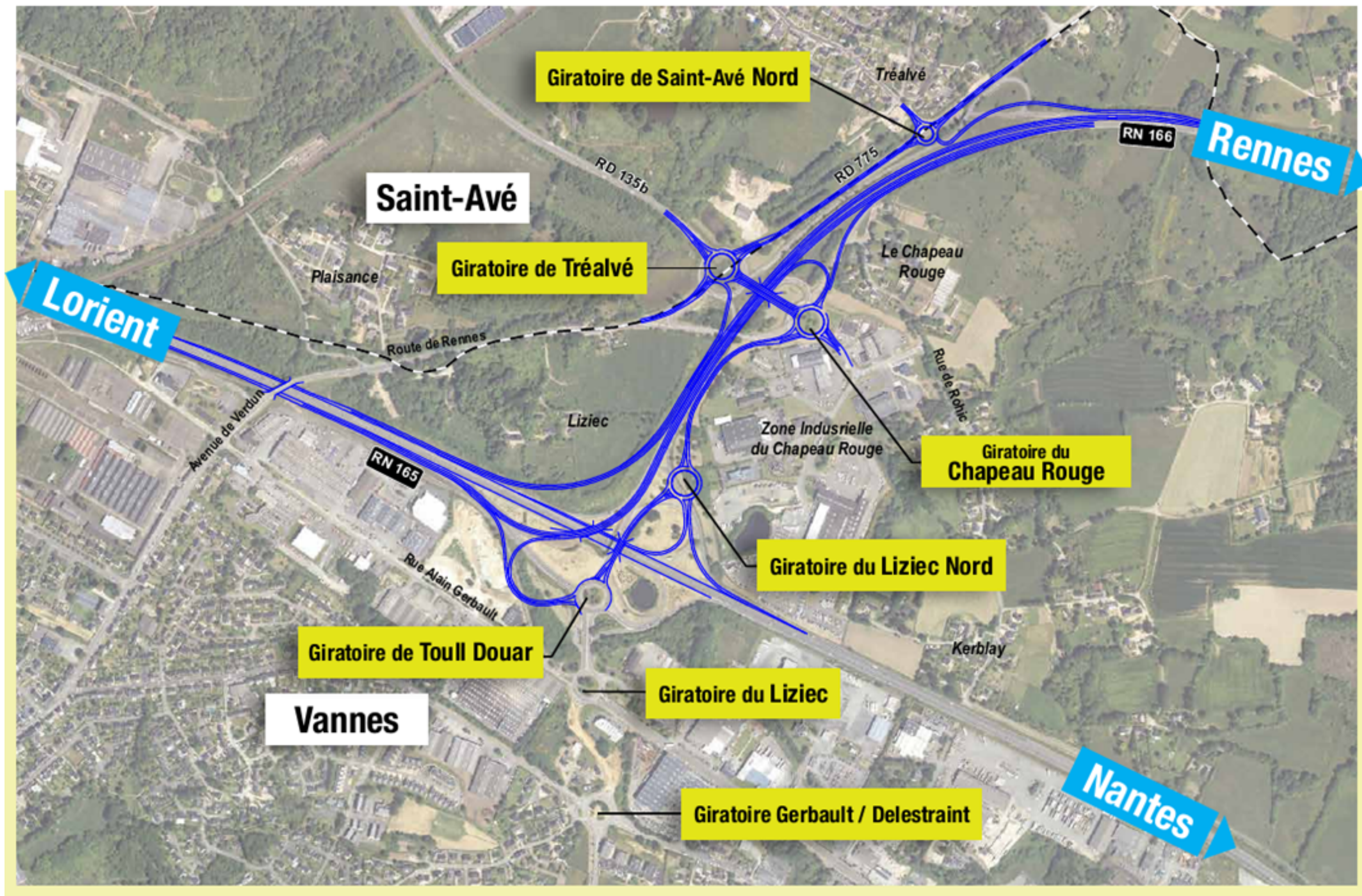


ILLUSTRATION 2 : PRÉSENTATION DE LA VARIANTE B (SOURCE : DREAL BRETAGNE)

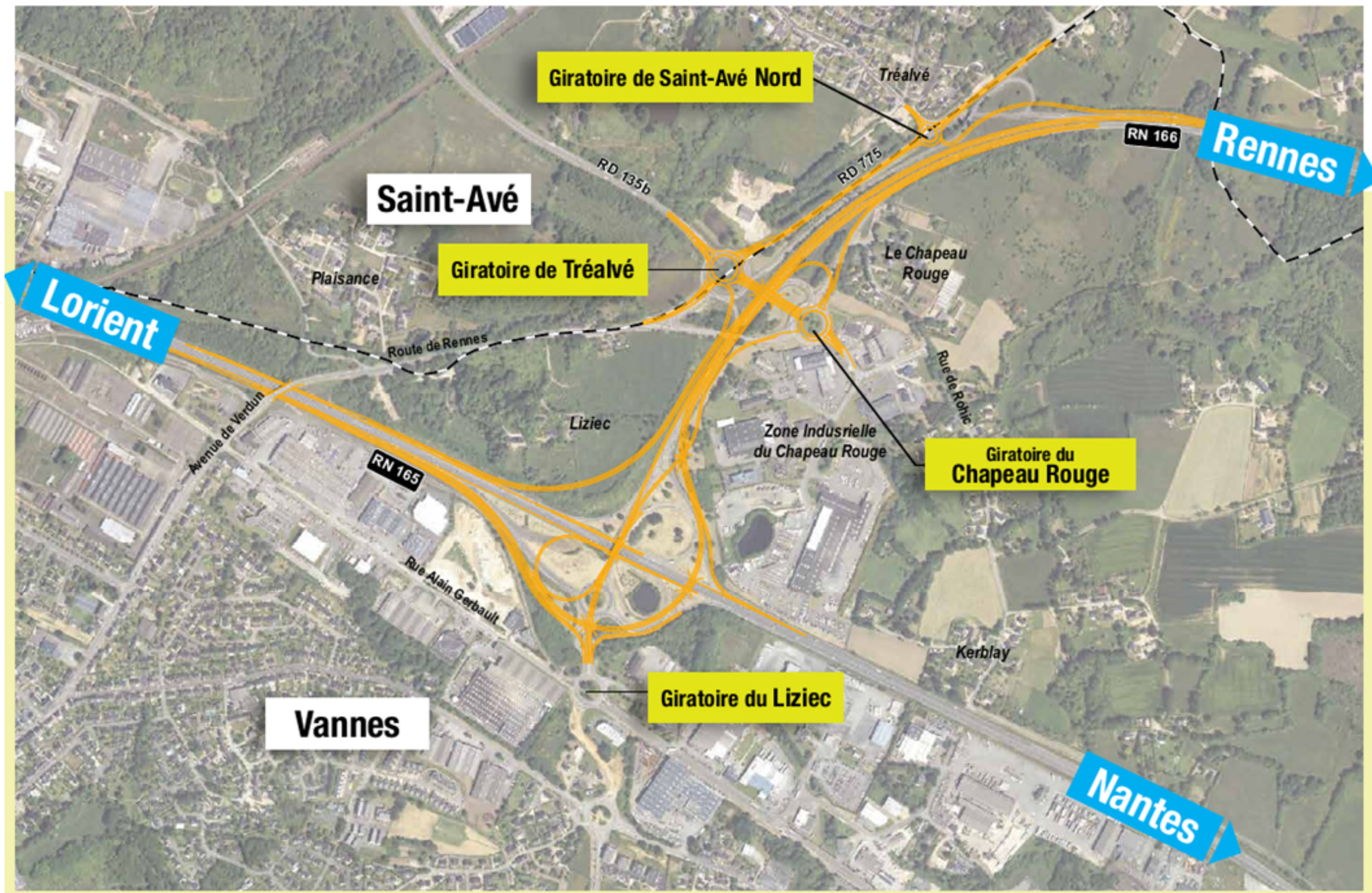
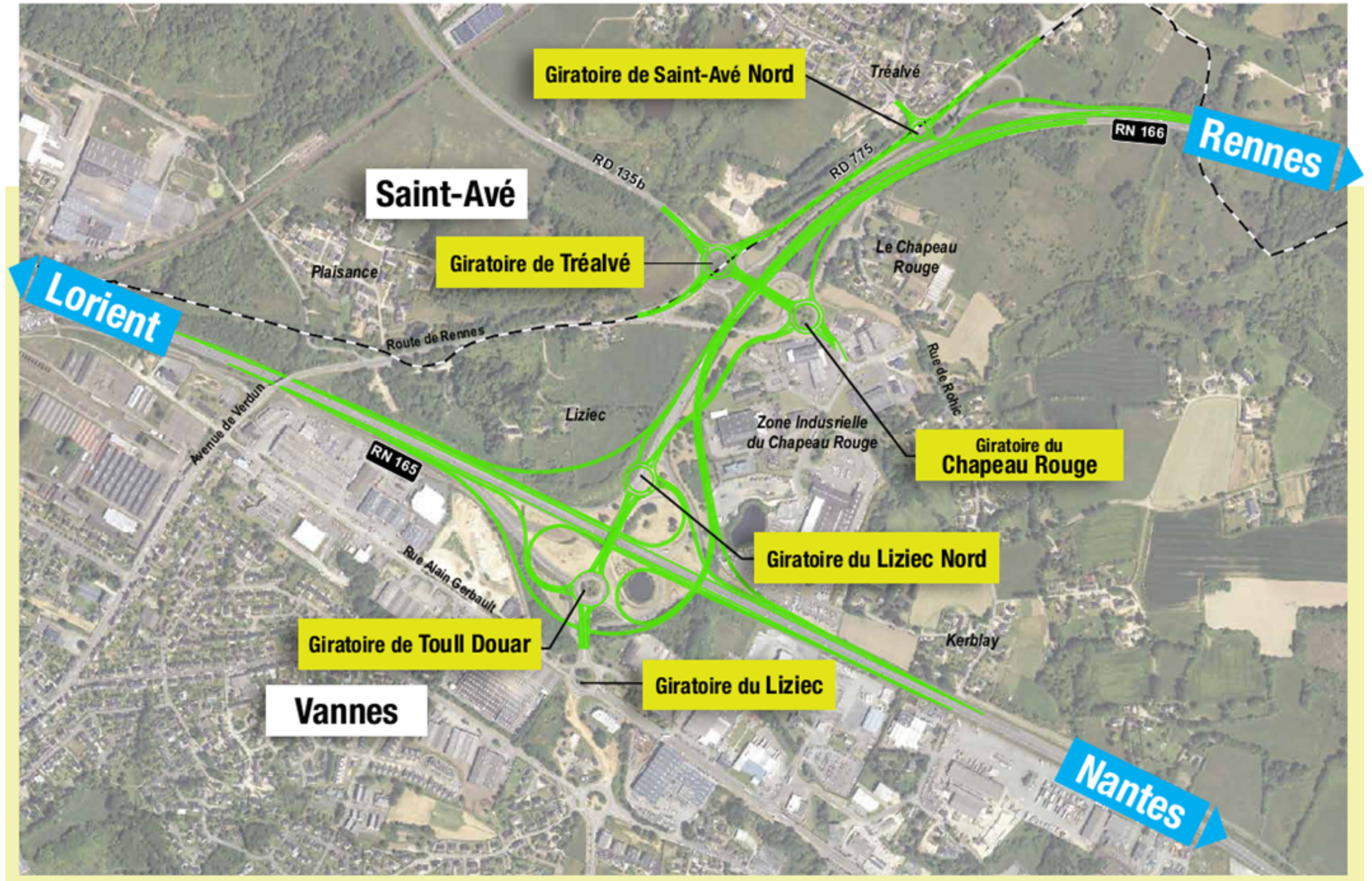


ILLUSTRATION 3 : PRÉSENTATION DE LA VARIANTE C (SOURCE : DREAL BRETAGNE)



Restructuration de l'échangeur du Liziec

1.1.4 - La place des modes doux et transports en commun dans le projet

Le projet prend en compte les dispositions de la loi LOM (Loi d'Orientation des Mobilités).

Le projet se situe à l'intersection de deux axes structurants de l'agglomération vannetaise, la RN165 et la RN166. Sur la RN165, le trafic moyen journalier est de l'ordre de 52 000 véh/j à l'est et 68 000 véh/j à l'ouest de l'échangeur. Sur la RN166, il est de 33 000 véh/j en approche du système d'échange.

Les mouvements pendulaires (trajets domicile-travail) y sont importants et entraînent des difficultés de fluidité et de sécurité notamment aux heures de pointe du matin et du soir.

Le projet de restructuration de cet échangeur ne doit pas entraver le développement de services de mobilités autres que les véhicules personnels comme les transports en commun en site propre, les voies réservées, les aires de covoiturage et les modes actifs. Ils pourront éventuellement contribuer à réduire la congestion sur cet échangeur par la limitation du recours aux véhicules personnels, par l'optimisation du remplissage de ces véhicules personnels ou par un report modal.

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

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



ILLUSTRATION 4 : L'AIRE DE COVOITURAGE DU GIRATOIRE DU CHAPEAU ROUGE (SOURCE : DREAL BRETAGNE)

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

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

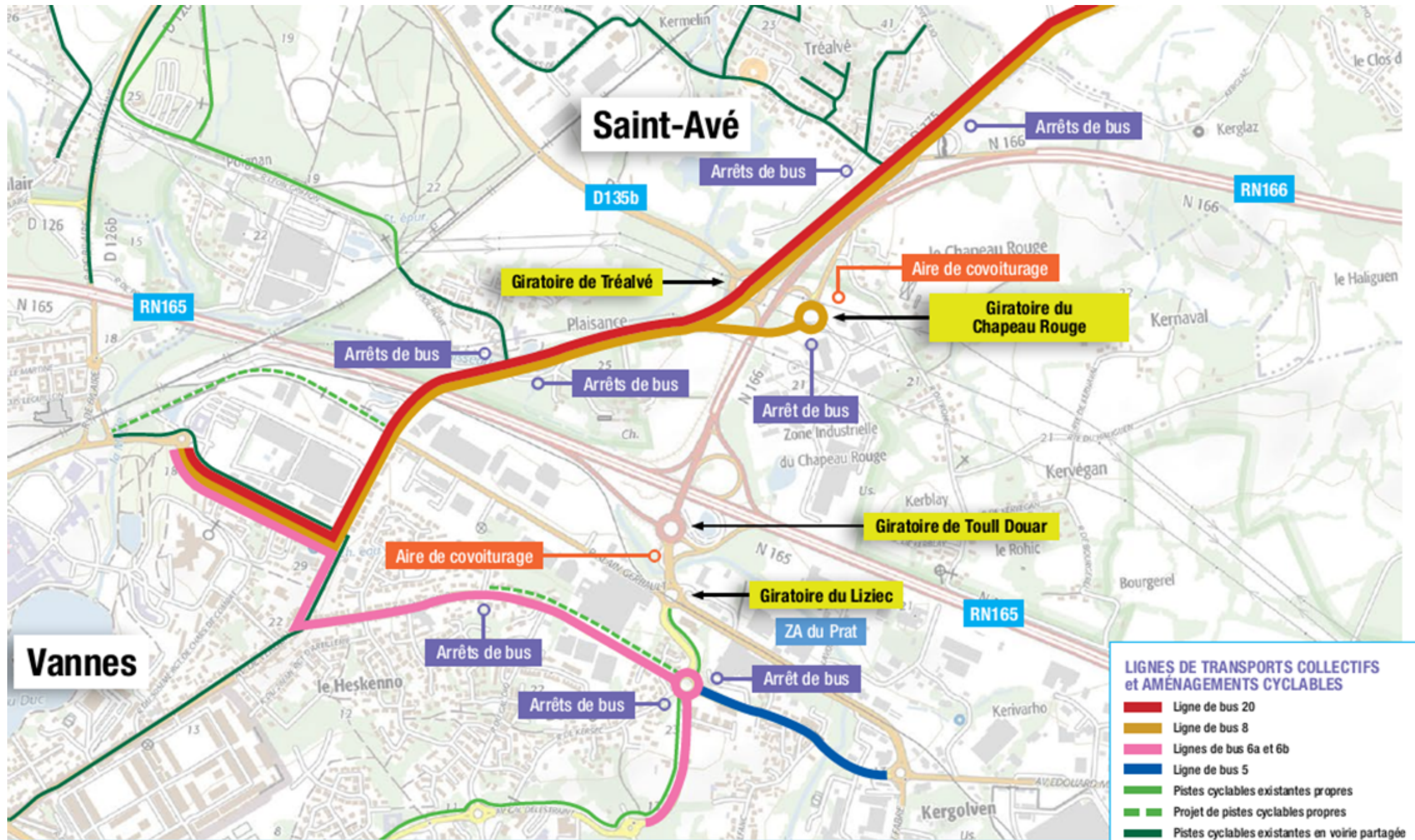


ILLUSTRATION 5 : LIGNES DE TRANSPORTS COLLECTIFS ET AMÉNAGEMENTS CYCLABLES (SOURCE : GMVA)

2 - LES OBJECTIFS ET LE TERRITOIRE DU PROJET

Avec une prévision de trafic routier en augmentation sur l'agglomération vannetaise dans les années à venir, les RN 165 et RN 166 vont devenir des axes de plus en plus chargés. Les conséquences sur les échangeurs du Liziec vont en être multipliées.

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

Ainsi, les aménagements prévus visent à répondre aux enjeux suivants.

2.1 - Les enjeux de mobilité et de sécurité

2.1.1 - Favoriser et fluidifier les déplacements

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

La dynamique de croissance des emplois entre 2009 et 2014 est plus importante dans les communes avoisinantes qu'à Vannes même. Ainsi on a noté une création significative d'emplois à Saint-Avé, Theix-Noyal, Séné ou encore Elven. La périurbanisation se renforce et s'étend, en particulier le long des axes routiers.

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

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



ILLUSTRATION 6 : TRAFIC CHARGÉ AU NIVEAU DE LA RN 166 ENTRE LES GIRATOIRES DU CHAPEAU ROUGE ET DE TRÉALVÉ (SOURCE : DREAL BRETAGNE)

2.1.2 - Améliorer la sécurité routière

35 accidents ont été recensés sur le secteur entre 2008 et 2017, provoquant 4 morts, 9 blessés hospitalisés et 45 blessés légers.

Si le nombre d'accidents est inférieur à la moyenne nationale des routes comparables, le taux de mortalité est supérieur car il prend en compte les sections courantes des deux routes nationales.

Les travaux de restructuration auront un effet positif de réduction du nombre et de la gravité des accidents.

Restructuration de l'échangeur du Liziec



ILLUSTRATION 7 : LA RN 165 DEPUIS LE PONT DE LA ROUTE DE RENNES (SOURCE : DREAL BRETAGNE)

2.2 - Les enjeux socio-économiques et de développement

2.2.1 - Un territoire attractif, une périurbanisation croissante

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

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

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

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

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

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

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

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



ILLUSTRATION 8 : VERS LA ZONE ARTISANALE DU CHAPEAU ROUGE AU NIVEAU DU GIRATOIRE DU MÊME NOM (SOURCE : DREAL BRETAGNE)

2.2.3 - Des projets d'aménagements à proximité des échangeurs

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

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

2.2.4 - Des contraintes techniques et urbaines à intégrer

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

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

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

Restructuration de l'échangeur du Liziec



ILLUSTRATION 9 : BATIMENT BRICO CASH À PROXIMITÉ DE LA RN 165 AU NIVEAU DU GIRATOIRE DE TOULL DOUAR (SOURCE : DREAL BRETAGNE)

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

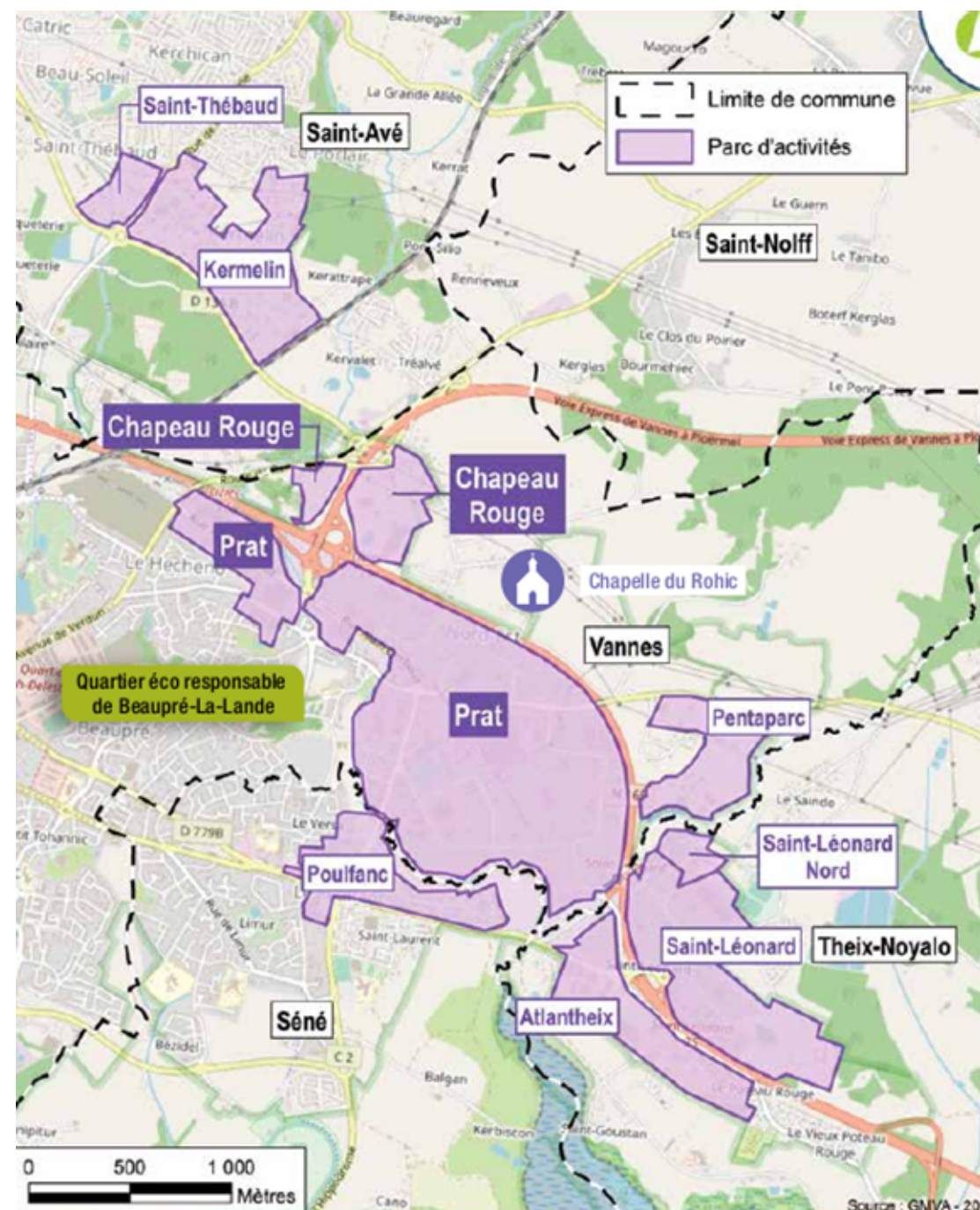


ILLUSTRATION 10 : LES PARCS D'ACTIVITÉS AU NIVEAU DE LA ZONE D'ÉTUDE (SOURCE : DREAL BRETAGNE)

Restructuration de l'échangeur du Liziec

2.3 - Les enjeux environnementaux et patrimoniaux

2.3.1 - Un échangeur assurant la transition d'ambiances paysagères

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

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

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

2.3.2 - Un patrimoine culturel présent

La chapelle du Rohic est le seul bâtiment faisant l'objet d'une inscription aux monuments historiques qui pourrait être concerné directement par le projet. Sa partie la plus ancienne n'est pas datée. La plus récente a été édifiée au XVe siècle.

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

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



ILLUSTRATION 11 : LA CHAPELLE DU ROHIC INSCRITE AUX MONUMENTS HISTORIQUES (SOURCE : DREAL BRETAGNE)

2.3.3 - Un risque inondation pris en compte

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

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

Les deux communes sur lesquelles est situé le projet sont concernées par le Plan de Prévention des Risques d'inondation (PPRi) du bassin versant du Liziec. La prise en compte des prescriptions nécessitera des analyses complémentaires.

2.4 - Préserver la biodiversité, une priorité

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

La flore représente un faible enjeu dans le secteur.

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

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

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

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

2.4.1 - Les zones humides, des précautions à prendre

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

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

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

Restructuration de l'échangeur du Liziec

Sur le secteur du projet, la vallée du ruisseau du Gornay et le sud du giratoire de Tréalvé constituent des zones humides. Le projet veillera donc à préserver, restaurer ou recréer ces zones.

2.4.2 - Éviter, Réduire, Compenser : les incontournables de tout projet d'aménagement

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

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

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

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

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

3 - EXPOSÉ DES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

3.1 - Les objectifs de la concertation

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

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

Les objectifs de cette concertation visent à :

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

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

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

Au terme de la concertation et sur la base de ce bilan, il s'agira pour l'État de retenir, , une variante qui sera approfondie. Le présent bilan de la concertation sera rendu public.

3.2 - Une démarche encadrée

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

3.3 - Le déroulé de la concertation publique

Dans le cadre du projet de restructuration de l'échangeur du Liziec à Vannes, l'État a organisé une concertation publique, qui devait initialement se dérouler du lundi 16 novembre au vendredi 18 décembre 2020.

Au regard de l'évolution de la situation sanitaire liée à l'épidémie de la COVID-19 et des consignes nationales de confinement, cette période de concertation publique s'est prolongée jusqu'au vendredi 8 janvier 2021.

Pour les acteurs institutionnels, la consultation sur le dossier de concertation a été allongée jusqu'au 18 janvier 2021, date limite pour donner leur avis.

La concertation s'est appuyée notamment sur une plaquette d'information et un dossier de concertation pour la restructuration de l'échangeur du Liziec qui présentait les études menées, les scénarii d'aménagement étudiés et une analyse multicritères comparant leurs effets. Il était possible de le consulter ces documents :

- directement dans les mairies de Vannes et de Saint-Avé ;
- en le téléchargeant sur le site de la DREAL Bretagne.

Des panneaux de présentation du projet, au nombre de 4, ont également été exposés dans les deux mairies. Ces panneaux ont été de plus exposés à la gare de Vannes pour toucher un public composé des usagers du train ainsi qu'à la Chambre de Commerce et d'Industrie du Morbihan pour toucher un public de professionnels.

Les participants étaient invités à faire connaître leur avis ou à poser leurs questions selon différents procédés :

- par courriel à une adresse spécifique dédiée au projet (rn165-Liziec.mmo.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr) ;
- dans les registres d'expression disponibles dans les mairies de Vannes et de Saint-Avé pendant toute la période de concertation et consultables pendant les horaires d'ouvertures des mairies ;
- par courrier postal à l'adresse de la DREAL Bretagne à Rennes.

Suite à des erreurs sur les cartes de niveaux de saturation par variante, la page 54 du dossier de concertation a été modifiée le 19 novembre 2020 sur le site dédié de la DREAL et adressée aux collectivités (mairies et agglomération) pour substitution.

4 - BILAN DU DISPOSITIF DE CONCERTATION

4.1 - Documents diffusés

20 affiches d'information de la concertation ont été distribuées auprès des deux mairies et de Golfe du Morbihan Vannes Agglomération.

3 exemplaires du dossier de concertation (document couleur, au format A3, de 62 pages ont été diffusés ou mis à disposition dans chacune des mairies et à Golfe du Morbihan Vannes Agglomération).

Le dossier de concertation était également téléchargeable directement sur le site de la DREAL Bretagne.

Des panneaux de présentation du projet ont également été exposés dans les mairies de Vannes et Saint-Avé, à la gare de Vannes ainsi qu'à la Chambre de Commerce et d'Industrie du Morbihan.



La variante A

CARACTÉRISTIQUES fonctionnelles

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

Principaux TRAVAUX à entreprendre

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

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



Conditions de CIRCULATION attendues

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

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

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

IMPACTS

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

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

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

EN SAVOIR +

- Voir en annexe :**
- Carte d'hypothèses de trafic.
 - Carte de synthèse des enjeux du territoire.
 - Cartes des niveaux de saturation.
 - Carte des impacts économiques.

26 - DOSSIER DE CONCERTATION - RN 165 - ÉCHANGEUR DU LIZIEC

La variante B

CARACTÉRISTIQUES fonctionnelles

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

Principaux TRAVAUX à entreprendre

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

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



Conditions de CIRCULATION attendues

En heure de pointe du matin, la variante B présenterait des conditions de circulation fluides sauf au niveau du giratoire Gerbault/Delétraint.
En heure de pointe du soir, la bretelle de sortie de la RN166 saturerait et provoquerait de légères perturbations sur la RN166. Une régulation par feux du giratoire serait à envisager pour limiter la file d'attente sur la bretelle de sortie de la RN166.

IMPACTS

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

LES POINTS FORTS
Une liaison directe Rennes ↔ Nantes.

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

EN SAVOIR +

- Voir en annexe :**
- Carte d'hypothèses de trafic.
 - Carte de synthèse des enjeux du territoire.
 - Cartes des niveaux de saturation.
 - Carte des impacts économiques.

28 - DOSSIER DE CONCERTATION - RN 165 - ÉCHANGEUR DU LIZIEC

Restructuration de l'échangeur du Liziec

La variante C

CARACTÉRISTIQUES fonctionnelles

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

Principaux TRAVAUX à entreprendre

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

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



Conditions de CIRCULATION attendues

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

IMPACTS

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

LES POINTS FORTS

Une liaison directe Rennes ↔ Nantes.

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

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

LES POINTS FAIBLES

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

Des circulations moins compréhensibles pour l'usager.

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

30 - DOSSIER DE CONCERTATION - RN 165 - ÉCHANGEUR DU LIZIEC

4.2 - Réunion publique

Au regard de l'évolution de la situation sanitaire et des consignes nationales de confinement, aucune réunion publique n'a été tenue durant la période de concertation publique contrairement à ce qui était initialement prévu.

4.3 - Permanence en mairie

Au regard de l'évolution de la situation sanitaire et des consignes nationales de confinement, aucune permanence en mairie n'a été tenue par les services de la DREAL Bretagne durant la période de concertation publique contrairement à ce qui était initialement prévu.

4.4 - Registres dans les mairies

Des registres ont été mis à disposition du public dans les 2 mairies concernées par le projet pendant toute la durée de la concertation.

Ils ont permis de recueillir 6 avis répartis comme suit :

- 2 avis du public sur la commune de Vannes ;
- 4 avis du public sur la commune de Saint-Avé, dont :
 - Un avis auquel est joint une pétition de riverains du quartier de Tréalvé pour la construction d'un mur antibruit ;
 - Un avis auquel est joint un plan pour une proposition de variante D ;
 - Un avis provenant d'un mail et annexé au registre le 23/12/2020.

Les remarques recueillies dans les registres figurent en Annexe 9 du présent bilan, et leur teneur est détaillée au paragraphe « 5.1 - La teneur des échanges dans les registres ».

La mairie de Saint-Avé indique que, si le nombre de remarques a été faible, les panneaux placés dans le hall d'accueil ont fait l'objet de nombreuses lectures par le public venu à la mairie pour toute autre affaire.

4.5 - Expression diverse des avis

Le projet d'aménagement a donné lieu à une affirmation ou réaffirmation de la part de riverains du quartier de Tréalvé de bénéficier d'un mur antibruit le long des axes routiers, notamment le long de la RD 775. Une pétition a recueilli 21 signatures de riverains du quartier de Tréalvé et a été annexée au registre de la mairie de Saint-Avé.



Analyse COMPARATIVE des variantes

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

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

Très favorable	
Favorable	
Neutre	
Défavorable	
Très défavorable	

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

38 - DOSSIER DE CONCERTATION - RN 165 - ÉCHANGEUR DU LIZIEC

ILLUSTRATION 12 : EXTRAITS DU DOSSIER DE CONCERTATION (SOURCE : DREAL BRETAGNE)

Restructuration de l'échangeur du Liziec

4.6 - Couverture médiatique de la concertation

Le lancement de la phase de concertation a donné lieu à un communiqué de presse en date du 6 novembre 2020 indiquant les modalités de participation du public, suivi d'un second le 14 décembre 2020 concernant la prolongation de la concertation publique jusqu'au 8 janvier 2021 (Cf. Annexe 12).

Au vu de l'évolution de la crise sanitaire (fin du 2ème confinement le 15 décembre 2021) et ayant constaté une faible mobilisation pendant la première période de la concertation, la ville de Vannes a suggéré de prolonger la concertation jusqu'après les fêtes de fin d'année. Aussi a-t-il été décidé de reporter la fin de la concertation du 18 décembre 2020 au 8 janvier 2021.

Les collectivités locales ont mis à jour leur site internet pour informer leurs citoyens de cette prolongation. En revanche cette information n'a pas été relayée par la presse locale, malgré la demande de la DREAL.

Les principales coupures de presse sont jointes en annexe 13 du présent bilan.

À noter que le journal Le Télégramme a fait un sondage auprès des lecteurs concernant le projet d'aménagement. 291 réponses ont été apportées.

4.7 - Le recueil des avis par courriel

Une adresse mail dédiée au projet (rn165-Liziec.mmo.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr) a permis de recueillir 57 avis.

4.8 - Le site internet de la DREAL

Une page spécifique dédiée au projet a été ouverte sur le site Internet de la DREAL Bretagne et a été régulièrement alimentée en fonction de l'avancée des études (Cf annexe 8). Cette page a été largement fréquentée pendant la durée de concertation avec 3 566 vues.

La page a été la plus fréquentée lors de la semaine du 10 au 15 novembre 2020 avec plus 1 600 vues¹, suivies par les semaines du 16 au 22 novembre 2020 (638 vues) et du 7 au 13 décembre 2020 (563 vues).

177 téléchargements du dossier de concertation et 249 téléchargements de la plaquette d'information ont en outre été relevés.

¹ Cette fréquentation de la page web a eu lieu en amont du démarrage officiel de la concertation et fait suite à la parution du communiqué de presse de la DREAL informant de l'ouverture de la concertation.

The screenshot shows the website interface for the 'RN165 - Echangeur du Liziec' project. At the top, there is a search bar and a navigation menu with categories like 'NATURE, PRYSAGES, EAU ET BIODIVERSITÉ', 'MER ET LITTORAL', 'CLIMAT, ÉNERGIE, AMÉNAGEMENT, LOGEMENT', 'PRÉVENTION DES POLLUTIONS ET DES RISQUES', 'INFRASTRUCTURES, SÉCURITÉ, TRANSPORTS', and 'PROSPECTIVE, ÉVALUATION, DÉVELOPPEMENT DURABLE'. The main content area is titled 'INFRASTRUCTURES, SÉCURITÉ, TRANSPORTS' and features a sidebar with 'Sites utiles' and 'Le service infrastructures, Sécurité, Transports'. The main text includes 'Actualités' with two press releases from November 2020 and 'Présentation de l'opération' with a map of the project area. The map shows the location of Liziec relative to Vannes, Saint-Léonard, and other nearby towns. Below the map, there is a section 'Contexte et objectif de l'opération' and 'Caractéristiques principales'.

ILLUSTRATION 13 : EXTRAITS DU SITE INTERNET DE LA DREAL BRETAGNE SUR LE PROJET D'AMÉAGEMENT (SOURCE : DREAL BRETAGNE)

Restructuration de l'échangeur du Liziec

4.9 - Composition de l'équipe de maîtrise d'ouvrage

La concertation a été menée sous l'animation des représentants de l'Unité Maîtrise d'Ouvrage Routière de la DREAL Bretagne.

5 - EXPOSÉ DES REMARQUES ET AVIS

5.1 - La teneur des échanges dans les registres

Ces avis sont repris en annexe 9.

5.1.1 - Le registre de Vannes

2 avis et 3 observations ont été recueillies sur le registre. Ils concernent le choix de la variante, les sujets de trafic et les impacts du projet sur l'environnement.

5.1.1.1 - Le choix des variantes

Les deux avis concernent le choix des variantes :

- 1 est pour la variante A ;
- 1 est pour la variante B.

5.1.1.2 - Les avis sur les variantes

Les arguments mis en avant pour le choix des variantes sont :

- Variante A : une solution à moindre impact environnemental et qui répond aux besoins de résorption des dysfonctionnements de trafic routier ;
- Variante B : Solution qui paraît le mieux dissocier chaque axe de circulation.

5.1.1.3 - Les autres sujets abordés

Il est relevé que dans le cadre d'une politique nationale ZAN (Zéro Artificialisation Nette), il semble important que les projets d'aménagement s'inscrivent dans une stratégie d'économie foncière, de recherche de moindre impact sur l'environnement et les milieux naturels.

5.1.2 - Le registre de Saint-Avé

4 avis et 9 observations ont été recueillies et sur le registre. Ils concernent principalement le choix de la variante et les impacts du projet sur les nuisances sonores et l'impact sur la biodiversité.

5.1.2.1 - Le choix des variantes

Deux observations concernent le choix des variantes :

- 1 est pour la variante A ;
- 1 est pour la variante B.

5.1.2.2 - Les avis sur les variantes

Les arguments mis en avant pour ou contre chacune des variantes sont les suivants :

- Contre : d'autres solutions pour les modes actifs et collectifs devraient être apportées ;
- Ne Se Prononce Pas (NSPP) :
 - Les 3 scénarios proposés sont complexes et techniques ;
 - Il ne faut pas oublier les pistes cyclables dans le projet ;

Une dernière observation présente une variante D.

5.1.2.3 - Les autres sujets abordés

Les autres sujets qui ont été le plus abordé concernent :

- Les mobilités douces (3 observations) : il est demandé de ne pas oublier le traitement des mobilités douces dans le projet d'aménagement ;
- L'impact sur le cadre de vie (1 observation) : pétition de 21 signataires pour la demande de construction d'un mur anti-bruit au futur giratoire de Saint-Avé Nord pour les riverains du quartier de Tréalvé ;
- L'impact sur la biodiversité (1 observation) : forte crainte des 3 variantes sur l'environnement ;
- L'impact sur la hausse du trafic (1 observation) : forte crainte sur la hausse du trafic pour les 3 variantes.

5.2 - La teneur des échanges reçus via l'adresse mail dédiée au projet ainsi que les courriers reçus

Ces avis sont repris en annexe 10.

5.2.1 - Les courriers mails

Ces échanges ont donné lieu à la réception de 57 mails et 4 courriers où 114 observations ont été émises.

Les principales remarques qui ont été émises peuvent être classées en 4 catégories :

- les impacts sur le trafic (27 observations) ;
- les impacts sur la biodiversité (16 observations) ;
- les impacts sur les modes alternatifs actifs et collectifs (12 observations) ;

Restructuration de l'échangeur du Liziec

- la gestion du budget du projet d'aménagement (13 observations).

On notera enfin quelques observations portant sur :

- les impacts sur les nuisances sonores générées (7 observations) ;
- des remarques sur le déroulé de la concertation (6 observations) ;
- la proposition de nouvelles variantes (5 observations) ;
- les impacts sur la sécurité routière (4 observations) ;
- des demandes de précisions sur les variantes (4 observations) ;
- les impacts sur le long terme (4 observations) ;
- les impacts liés à la pollution (4 observations) ;
- le projet abandonné de rocade Nord (3 observations) ;
- des incohérences dans le dossier (3 observations).
- les impacts sur le paysage (2 observations) ;
- les impacts sur la santé (2 observations) ;
- le contexte sanitaire lié à la COVID-19 (1 observation) ;
- les activités économiques (1 observation).

5.2.1.1 - Le choix des variantes

44 observations portent sur le choix des variantes soumises à la concertation :

- variante A : 8 avis se prononcent pour la variante A ;
- variante B : 9 avis se prononcent en faveur de la variante B ;
- variante C : 27 avis sont pour la variante C.

Sur les 57 mails et les 4 courriers reçus, les avis portent sur:

- 21 avis sont « POUR » le projet de restructuration de l'échangeur, sans se prononcer en faveur d'une variante ;
- 5 avis sont « CONTRE » le projet de restructuration de l'échangeur du Liziec, sans cibler de variantes particulières ;
- 25 avis « NE SE PRONONCE PAS »;
- 10 avis « SANS AVIS ».

Restructuration de l'échangeur du Liziec

5.2.1.2 - Justification du choix des variantes

5.2.1.2.1 - Une variante C plébiscitée et débattue

La variante C recueille le plus d'avis favorable, notamment car elle offrirait une meilleure fluidité de la circulation (11 observations) et est celle qui serait la plus viable dans la durée (4 observations). L'impact environnemental de la variante C alerte aussi le public (6 observations).

La variante A est choisie surtout pour son moindre impact environnemental (4 observations) et son coût le moins élevé (3 observations).

La variante B est choisie pour ses améliorations sur le trafic (1 observation).

Variante A		Variante B		Variante C	
Pour	Contre	Pour	Contre	Pour	Contre
Moins impactant pour le milieu naturel et coût le plus faible des 3 variantes	La variante A est obsolète.	La plus simple pour le trafic routier.	Le problème de congestion du trafic n'est pas résolu.	Meilleure fluidité du trafic routier et ce sur le temps long	L'impact écologique est important.

5.2.1.2.2 - Des propositions de nouvelles variantes

6 observations ont été émises concernant des propositions de nouvelles variantes. Elles concernent des nouveaux tracés pour améliorer les flux au niveau du giratoire du Liziec (2 observations) et du giratoire de Toull Douar (1 observation).

Un projet de coulée verte est aussi évoqué (1 observation).

La variante B a servi de base pour une amélioration de son tracé (1 observation).

La création de mini-tunnels est souhaitée (1 observation).

5.2.1.3 - Impacts localisés des variantes

13 observations font état d'un questionnement sur **le budget**. Parmi elles, 5 émettent un doute quant à un budget aussi élevé, dont 1 observation se demande si l'indemnisation des riverains impactés par le projet est comptée dans le budget. Aussi, 3 relèvent le moindre coût financier de la variante A et 1 le coût élevé de la variante C, 2 ne comprennent pas la différence de budget entre les variantes, 1 observation admet l'importance du coût dans la temporalité du projet et 1 admet l'importance du budget dans la décision finale.

34 observations ont été émises par rapport à des préjudices subis liées à diverses variantes :

- Les impacts environnementaux (15 observations) : Des personnes ont fait part de leur inquiétude concernant notamment les impacts routiers sur le rôle écologique du Ruisseau du

Liziec. La variante A est mise en avant pour son moindre impact écologique (5 observations), la variante C est celle qui a le plus d'avis négatif concernant son impact sur l'environnement (6 observations). Il est aussi noté que le secteur a déjà subi par le passé d'importants dégâts écologiques (3 observations) ;

- Les impacts sur le cadre de vie (15 observations) : avec des craintes en termes de nuisances sonores (7 observations), sur la pollution et la santé (6 observations) et sur le paysage (2 observations). Des demandes de murs antibruit au niveau du quartier de Tréalvé et du village du Chapeau-Rouge ont notamment été formulées ;
- Les impacts sur la sécurité routière (4 observations) : ce sont surtout des craintes pour les modes doux (cyclistes et piétons) qui sont relevés. La variante B est citée comme la moins sûre (1 observation).

5.2.1.4 - Les demandes de précisions et autres remarques sur le déroulé de la concertation

22 observations traitent de thématiques diverses et en attente de plus de précisions pour pouvoir mieux appréhender le projet d'aménagement. Ainsi ont été relevés :

- **Des remarques sur le déroulé de la concertation (5 observations)** : il est relevé une demande d'informations et de clarté quant à l'organisation de la concertation (date, choix des variantes, périmètre d'étude, sondage). Le groupe « Les Mousquetaires » estime que « le format court de la concertation, le contexte sanitaire qui réduit les possibilités d'interaction et d'information, et la période de fin d'année peu propices aux échanges n'ont pas permis de pleinement analyser les scénarii proposés et faire valoir des arguments » ;
- **Des demandes de précisions sur les variantes (4 observations)** : il y est question notamment des mobilités douces (1 observation), des mesures de compensation (1 observation) et des aménagements routiers (1 observation) ;
- **Les impacts sur le long terme (4 observations)** : la variante C représente la solution qui offre le plus de crédibilité sur le temps long ;
- **Des incohérences dans le dossier (3 observations)** :
 - Une personne a relevé diverses incohérences dans le dossier, formulées dans un courrier de 7 pages. Concernant la configuration de l'échangeur, cette personne explique que dans la variante B, le photomontage ne montre pas si le mouvement Liziec vers Lorient réutilise la boucle existante en biseau de la bretelle Rennes vers Liziec. De plus, elle relève que bien qu'annoncés dans la présentation, les modes doux ne sont pas développés. Un autre point concerne l'écoulement du trafic, et notamment le fait qu'il est présenté « que la solution C fait aussi bien que les 2 autres alors que les documents n'ont l'air de la présenter qu'avec des bretelles Rennes/Lorient à 1 voie par sens alors que les solutions A et B sont présentées avec des bretelles à 2 voies par sens ». D'autre part, cette personne relève des incohérences en page 42 (contradiction entre le commentaire « impact négatif fort » sur la lisibilité de la variante B et la synthèse qui en est faite page 28) et en page 54 sur les cartes de niveau de saturation (on ne voit que la variante A 4 fois et la variante C 2 fois). Enfin, elle ne comprend pas en page 38 du dossier de concertation comment la variante C peut avoir un impact sur le bruit avec le commentaire « très légère dégradation le long de la route de Rennes » alors que la variante B impose à une partie de la circulation locale de passer par la route de Rennes. Selon elle, « cette appréciation a été inversée entre ces variantes ». ;

Restructuration de l'échangeur du Liziec

- Le groupe « Les Mousquetaires » indique que « les bâtiments BRICO CASH et CGED-DFC2 ne sont pas systématiquement représentés sur les plans et reportages photographiques, ce qui ne donnent pas de bonnes informations au public » ;
- Le groupe « Les Mousquetaires » s'étonne du fait que les données de trafic ne semblent pas être à jour et ne prennent pas en compte « les données réalisées dans le cadre de l'étude d'impact du projet de construction du bâtiment CGED réalisée en 2017 » ;
- **Le projet abandonné de rocade Nord (3 observations)** : ce projet est abordé par 3 personnes, se demandant pour quelles raisons il a été abandonné et s'il pourrait être une solution à la situation actuelle ;
- **Les activités économiques (2 observations)** : les 2 observations informent de l'inquiétude de l'impact du projet sur des terrains privés ou en cours d'acquisition pour une activité professionnelle pouvant être impacté par le projet. C'est notamment le cas de la SARL CAMEN (Château du Liziec) qui souhaite développer deux activités sur des parcelles directement concernées par la bretelle d'accès créée entre la RN 166 et RN 165 (sens Rennes-Lorient). De plus, les propriétaires et exploitants des établissements Brico Cash, CGED et DFC2 souhaitent aussi avoir de plus amples précisions du fait d'un impact des trois variantes proposées sur leurs propriétés;
- **Le contexte sanitaire lié à la COVID-19 (1 observation)** : l'étude devrait prendre en compte les évolutions des habitudes de travail (télétravail, temps partiel) prises pendant le confinement et qui pourraient perdurer ;

5.2.2 - Les courriers

Ces échanges ont donné lieu à la réception de 4 courriers où 13 observations ont été émises.

Les principales remarques qui ont été émises peuvent être classées en 4 catégories :

- les impacts sur le cadre de vie nuisances sonores (5 observations) ;
- les impacts sur le trafic (2 observations) ;
- les impacts sur la pollution et la santé (2 observations) ;
- le déroulé et les questions sur la concertation (2 observations).

On notera enfin quelques observations portant sur :

- les impacts sur la biodiversité (1 observation) ;
- le budget (1 observation).

1 seule observation porte sur le choix des variantes soumises à la concertation, avec une préférence pour la variante C.

Sur les 4 courriers reçus, les avis sur le projet se sont répartis :

- 2 avis « NE SE PRONONCE PAS » ;
- 1 avis « CONTRE » ;

- 1 avis « SANS AVIS ».

5.3 - La teneur des avis écrits des acteurs institutionnels

Ces avis sont repris en annexe 11.

5.3.1 - Avis des collectivités territoriales et locales

5.3.1.1 - Le Conseil Régional

Par courrier en date du 21 janvier 2021, la région Bretagne, à travers la direction des transports et des mobilités, prend les positions suivantes :

- elle est « Pour » le projet d'aménagement à travers la variante B qui répond aux enjeux régionaux ;
- concernant le trafic routier, la Région Bretagne souhaite que l'amélioration de l'échangeur convienne à l'ensemble du territoire concerné ;
- elle considère néanmoins que le dossier de concertation montre bien que la variante C apporte une réponse plus efficiente aux liaisons locales.

5.3.1.2 - Le Conseil Départemental

Par courrier en date du 31 décembre 2020, le département du Morbihan, à travers la direction des routes et de l'aménagement, s'est exprimé sur le projet d'aménagement. Il prend les positions suivantes :

- il est « Pour » le projet d'aménagement à travers la variante C ;
- la variante C serait en termes de gestion de trafic, de séparation des flux de transit et des flux locaux et de continuité de réseau, « l'offre la plus optimisée » ;
- le projet d'aménagement « a été inscrit l'ouverture d'une autorisation de programme lors de la session départementale du 12 décembre 2020 à hauteur des 16 % habituel du Conseil général du Morbihan et sur l'hypothèse de la variante C, soit un montant de l'ordre de 9 millions d'euros ».

5.3.1.3 - La communauté d'agglomération Golfe du Morbihan Vannes Agglomération

Par courrier en date du 13 janvier 2021, la Communauté d'Agglomération Golfe du Morbihan Vannes Agglomération (GMVA) prend la position suivante :

- elle est « Pour » le projet d'aménagement à travers la variante C ;

GMVA a plusieurs remarques concernant différentes thématiques qui seront impactées par le projet d'aménagement.

Restructuration de l'échangeur du Liziec

Sur les **mobilités actives**, il sera crucial d'anticiper les futurs besoins et demande sociale en termes de mobilité durable.

Pour la **biodiversité**, l'impact sur les populations piscicoles et protégées doit être quantifié. De même, les continuités écologiques et la **Trame Verte et Bleue (TVB)** identifiées dans le Schéma de Cohérence Territorial (SCOT) « ne sont pas suffisamment traitées ».

Sur les **zones humides**, il n'est pas fait mention des compensations mises en place en lien avec la perte de zones humides.

En lien avec le **paysage**, « les objectifs du SCOT sur la qualité paysagère devront être respectés ».

Pour les **eaux pluviales**, une gestion des eaux pluviales devra être apportée.

Concernant le **risque inondation** et le changement climatique, ils ne sont pas abordés dans le dossier de concertation.

Le **secteur économique** est traité notamment sur la crainte des impacts pour les parcs d'activités du secteur du Liziec. Le **zonage** en AUi émet aussi des interrogations par rapport à l'implantation du projet.

Des axes d'amélioration et d'optimisation sont énoncés par GMVA, notamment par rapport aux mobilités durables, au risque inondation et à la gestion des eaux pluviales.

Enfin, GMVA pose deux questions :

- Est-il prévu une imperméabilisation des fossés et des bassins du fait de la présence d'une prise d'eau potable à 700 mètres du projet ?
- Est-il prévu la mise en place de glissières de sécurité lorsque la route surplombe le cours d'eau ou le traverse pour limiter les risques d'accident en contre-bas ?

5.3.1.4 - Les communes

5.3.1.4.1 - Vannes

Par courrier en date du 7 janvier 2021, la Ville de Vannes prend la position suivante :

elle est « Pour » le projet d'aménagement et préconise la variante C elle émet la réserve que le projet pourrait être amélioré en prenant en compte les mobilités douces.

5.3.1.4.2 - Saint-Avé

Par courrier en date du 7 janvier 2021, la Ville de Saint-Avé s'est exprimée sur le projet d'aménagement et prend la position suivante :

elle est « Pour » le projet d'aménagement à travers la variante C.

La commune de Saint-Avé a plusieurs remarques concernant différentes thématiques qui seront impactées par le projet d'aménagement.

Elle considère qu'il est « nécessaire de reconsidérer les **mobilités alternatives**, préoccupation actuelle pour le futur, [...] des aires de covoiturage et des connexions avec le réseau de bus doivent être prévues aux emplacements stratégiques ».

Concernant la **sécurité routière**, la problématique de la sécurisation des mobilités cyclables et piétonnes doit être intégrée « dès la conception des giratoires de Tréalvé, Liziec et Chapeau Rouge ».

Pour les **nuisances sonores**, la collectivité demande un mur antibruit, fortement souhaitée par les riverains.

Enfin, la commune demande à ce que soient privilégiées les mesures d'évitement et de réductions des impacts environnementaux tout en garantissant des compensations environnementales importantes et proportionnées aux enjeux rencontrés sur ce secteur.

5.3.1.4.3 - Séné

Par courrier en date du 20 janvier 2021, la ville de Séné qui n'est pas directement concernée par les emprises du projet s'est exprimée sur le projet d'aménagement. Elle en tire les observations suivantes :

- elle « Ne Se Prononce Pas » sur le projet d'aménagement ;
- les variantes ne semblent pas adaptées aux enjeux et à la réglementation actuelle ;
- elle émet des craintes notamment en lien avec les impacts environnementaux et sur les mobilités durables, ainsi que des observations concernant le budget et l'état du trafic ;
- une observation est aussi émise par rapport au contexte sanitaire lié à la crise de la COVID-19.

Concernant les **mobilités durables**, la Ville de Séné estime qu'« il est dommage que le projet ne se focalise pas sur les déplacements à une échelle plus large, en développant et encourageant les déplacements alternatifs (liaisons douces, parkings-relais, transports collectifs bus et train) ». De plus, la collectivité pense que « les déplacements alternatifs à la voiture contribueront à résoudre le problème de saturation des axes observés au niveau des échangeurs ».

C'est d'ailleurs sur la thématique du **trafic** que la commune de Séné pense que le projet d'aménagement présente des effets incertains en termes de fluidification du trafic.

Des observations sont relevées concernant l'**impact sur la biodiversité**, notamment les variantes B et C qui « vont à l'encontre des objectifs du SAGE Golfe du Morbihan et Ria d'Etel pour la qualité des milieux aquatiques et continuité écologique des cours d'eau ».

Une observation est émise sur la destruction de **zones humides** qui « conduirait à l'artificialisation et l'imperméabilisation de surfaces de terrain importantes et à la rupture définitive de continuités écologiques déjà fragilisées ».

La Ville de Séné se penche aussi sur les **impacts concernant la TVB**, où elle indique que « les variantes sont en incohérence avec la charte du Parc Naturel régional du Golfe du Morbihan pour la conservation de la TVB et des maillages naturels ».

Une incertitude par le projet sur la fluidification du **trafic** est évoquée par la Ville de Séné.

Restructuration de l'échangeur du Liziec

Le contexte de la **crise sanitaire** liée à la COVID-19 fait l'objet d'une observation de la Ville de Séné, qui considère qu'il faudrait s'interroger sur cette crise notamment sur « *le développement du télétravail et du commerce en ligne qui durablement vont impacter les comportements et les déplacements* ».

Cette collectivité présente une autre observation concernant la non-compatibilité des 3 variantes du projet avec les **documents de planification de l'agglomération** (SCOT, PDU, PCAET, etc.).

Enfin, la Ville de Séné évoque le **budget** du projet qui « *a un coût important et certainement sous-estimé par rapport à tous les aménagements supplémentaires qu'il générerait* ».

Consciente qu'« *une solution à la saturation routière observée à cet endroit et qui gêne les usagers dans leurs déplacements* » doit être trouvée, la commune de Séné estime cependant que des efforts doivent être produits sur les déplacements à une échelle plus globale et en notant que « *ce projet est en contradiction avec les ambitions de Vannes Agglomération, de la région et de l'État par rapport aux enjeux de changement climatique et nos façons à l'avenir de nous déplacer* ».

5.3.2 - Avis des administrations

5.3.2.1 - Compagnie des Ports du Morbihan

Par courrier du 23 novembre 2020, la Compagnie des Ports du Morbihan prend la position suivante :

elle est « Pour » le projet d'aménagement à travers la variante C.

5.3.2.2 - Commission Locale de l'Eau (CLE) du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) Golfe du Morbihan et Ria d'Étel

Par courrier en date du 15 décembre 2020, la CLE du SAGE Golfe du Morbihan et Ria d'Étel s'est exprimée sur le projet d'aménagement et prend la position suivante :

elle « Ne Se Prononce Pas » sur le projet d'aménagement.

La CLE du SAGE Golfe du Morbihan et Ria d'Étel émet plusieurs observations sur la biodiversité, les zones humides, les mesures ERC et des modifications à apporter dans le dossier.

La crainte d'impacts sur la continuité écologique du ruisseau du Liziec et les zones humides est relevée, d'où l'importance accordée aux mesures compensatoires selon les modalités du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Loire-Bretagne.

Enfin, le dossier ne fait pas état des fonctionnalités écologiques apportées par les zones humides et la CLE du SAGE Golfe du Morbihan et Ria d'Étel note que le risque inondation (PPRi Bassin Vannetais) n'apparaît ni dans la présentation des variantes, ni dans le tableau comparatif.

5.3.2.3 - Le Service Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS) du Morbihan 56

Par courrier en date du 15 décembre 2020, le SDIS 56 prend les positions suivantes :

- il est « Pour » le projet d'aménagement, sans choisir pour autant de variantes ;
- la variante A présente une continuité du réseau national qui semble être un incontournable ;
- la disposition de la variante C sur la création d'un rond-point Liziec Nord semblerait déplacer la problématique du flux actuel. La création d'un accès de service au rond-point Saint-Avé Nord est encore plus prégnant avec la variante C.

Les recommandations du SDIS 56 « *ont pour fil conducteur la distribution des secours, notamment car l'échangeur est un point de passage pour les véhicules du SDIS 56 lorsqu'ils se rendent au Centre Hospitalier Centre Atlantique* ».

Le SDIS 56 présente plusieurs observations dans son courrier, liées notamment à la gestion du trafic et émet à ce titre diverses propositions portant sur la création de voiries, sur la signalétique directionnelle au sein de l'échangeur et la mise en place de vidéosurveillance.

Il demande aussi des précisions sur :

- la confirmation de la présence et la continuité des bandes d'arrêts d'urgence sur l'ensemble des voies ;
- le point de la page 28 du dossier de concertation évoquant « *l'usage de feux pour la régularisation du trafic* » ;
- la prise en compte dans le projet d'aménagement de l'échangeur à l'est de la commune d'Elven.

Enfin, le SDIS 56 est vigilant sur la pollution et émet des recommandations sur la présence de bassins de rétention pour en limiter les risques.

5.3.2.4 - L'Office Français de la Biodiversité (OFB)

Par courrier en date du 5 janvier 2021, l'office français de la biodiversité à travers la direction régionale Bretagne s'est exprimé sur le projet d'aménagement. Il prend les positions suivantes :

- il « Ne Se Prononce Pas » sur le projet d'aménagement mais privilégie la variante A, la moins impactante pour l'environnement, bien que son effet sur les zones humides demeure significatif ;
- quel que soit le scénario retenu, une application optimale de la séquence ERC est attendue.

L'OFB demande aussi des modifications dans le tableau de la page 38 du dossier de concertation concernant les zones humides.

5.3.2.5 - Le Parc Naturel Régional (PNR) du Golfe du Morbihan

Par courrier en date du 8 janvier 2021, le Parc Naturel Régional du Golfe du Morbihan prend la position suivante :

- il « Ne Se Prononce Pas » sur le projet d'aménagement.

Restructuration de l'échangeur du Liziec

Il émet des observations sur les modes actifs, la biodiversité (zones humides, TVB, mesures ERC) et le paysage. Aussi, des observations font état d'une part d'axes d'amélioration du projet d'aménagement pour l'environnement, d'autre part de l'impact foncier du projet sur les zones économiques du secteur.

En lien avec **les mobilités actives**, le PNR du Golfe du Morbihan précise que « *l'échangeur est actuellement un point noir de franchissement pour les modes doux : les enjeux de déplacements doux devraient être mieux pris en compte dans les différentes variantes* ».

Sur **la biodiversité**, les 3 variantes d'aménagement auront un impact sur la trame bleue, les zones humides et la continuité piscicole du Ruisseau du Liziec, où sont recensées des espèces d'intérêt communautaire protégées. De plus, les enjeux de continuités écologiques et de TVB ne sont pas cités dans le document de synthèse proposé à la concertation publique, où « *les échangeurs du Liziec et de Tréalvé sont actuellement identifiés comme des points noirs de la TVB, avec un fort impact sur la circulation de la faune* ». Enfin, « *il est impératif que le projet d'aménagement tienne compte des forts enjeux de continuités écologiques de la trame bleue, et ne mette à mal l'ensemble des actions engagées depuis de nombreuses années afin de favoriser la reconquête des migrateurs amphihalins sur ce bassin versant* ».

Pour **le paysage**, il est fait état de la co-visibilité de la Chapelle du Rohic (classée) et de la façade du Château du Liziec avec la variante C.

Concernant des **axes d'amélioration**, « *des passages à faune pourraient être aménagés soit de manière dédiée, soit dans des aménagements destinés à la circulation douce* ».

Enfin, concernant **le foncier** sur les activités économiques, le PNR du Golfe du Morbihan fait état de l'impact sur la réserve foncière à vocation économique des 3 variantes, en particulier sur la zone du Prat et le bâtiment BRICO CASH. La zone du Chapeau Rouge sera moins impactée, bien que la variante C passe en bordure du CAMPANILE et de l'Hôtel PREMIERE CLASSE.

5.3.2.6 - La Direction Interdépartementale des Routes de l'Ouest (DIRO)

Par courrier en date du 19 janvier 2021, la direction interdépartementale des routes de l'ouest (DIRO) s'est exprimée sur le projet d'aménagement. Elle prend les positions suivantes :

- elle « Ne Se Prononce Pas » sur le projet d'aménagement et privilégie la variante B ;
- des observations sont apportées concernant les mobilités actives, les 3 variantes, les déplacements et le trafic. Des propositions de solution sont aussi traitées par la DIRO.

Concernant **les mobilités durables**, la DIRO relève le manque de précision dans le projet concernant les modes doux et les transports en commun. À ce titre, la DIRO mentionne que « *quelle que soit la variante retenue, il ne sera pas possible de résoudre durablement les problèmes de congestion si le report vers les modes alternatifs n'est pas facilité* ».

C'est pourquoi la DIRO propose que « *La suppression de la voie de chemin de fer GMVA (Golfe Morbihan Vannes Agglomération) permettrait de réutiliser l'ancienne emprise de la voie ferrée pour créer une liaison douce entre la gare et la zone industrielle du Prat* ». Dans le même sens, « *la faisabilité de voies réservées pour les transports en communs et/ou le covoiturage doit également être envisagée* » selon la DIRO.

Celle-ci présente aussi des avis et observations pour chacune des trois variantes notamment en termes de trafic et d'itinéraires alternatifs.

La direction interdépartementale des routes du Morbihan s'interroge sur les chiffres du trafic indiqués pages 46 à 49 du dossier de concertation.

De plus, elle estime qu'il pourrait être nécessaire « *de réfléchir à une augmentation de capacité par exemple par création d'une troisième voie ou de voies collectrices (notamment au nord) pour faciliter les deux insertions successives de l'échangeur du Liziec* ».

Enfin, lors d'une réunion spécifique d'explication de son avis avec les services de la DREAL suite à la présente concertation, la DIRO souligne qu'en termes de gestion ultérieure, une partie des ouvrages d'art et des voiries dont la mission future sera essentiellement de faciliter le trafic local aura vocation à intégrer la voirie locale, la DIRO s'occupant de la gestion des différentes bretelles et sections de RN jusqu'aux premiers points de choix. En conclusion, la DIRO estime que « *la variante B semble être celle qui présente le meilleur compromis entre le traitement des problématiques de flux et la lisibilité de l'exploitation de l'aménagement. Elle assure de plus la meilleure séparation entre les flux de transit et les flux locaux* ».

5.3.3 - Avis des organismes consulaires

5.3.3.1 - La Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) du Morbihan

Par courrier en date du 14 janvier 2021, la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) du Morbihan s'est exprimée sur le projet d'aménagement. Elle prend les positions suivantes :

- Elle est « Pour » le projet d'aménagement, sans choisir de variantes.

Ses observations traitent des impacts du projet d'aménagement sur les activités économiques et le foncier, mais aussi par rapport au budget et à la sécurité routière. Enfin, une observation est relevée concernant une interrogation.

D'abord, la CCI du Morbihan « *accueille favorablement la volonté d'améliorer de manière significative les conditions de circulation* » sur l'échangeur. En effet, « *le surcoût économique lié aux embouteillages pour les entreprises du territoire est important du fait des ralentissements liés aux flux de transports* ». Aussi, la difficulté d'accès aux entreprises « *pénalise à la fois le personnel et la clientèle des différentes entreprises des zones d'activités* ».

En termes de **foncier**, la CCI du Morbihan indique aussi que « *la carte des impacts économiques par variantes fait apparaître des diminutions des espaces économiques d'entreprises, mais aussi leurs bâtiments en activité* ». À ce titre, elle mentionne que « *les zones d'urbanisation future à vocation économique, rares, sont à préserver* », par conséquent « *l'optimisation foncière du projet est une priorité* ».

C'est ainsi que la CCI du Morbihan estime, par rapport au **budget**, que « *la diminution des espaces économiques et leurs bâtiments semble être une cause de surcoût et dont la charge financière doit être contenue* ».

Concernant **la sécurité routière**, la CCI du Morbihan indique que « *la congestion au niveau du giratoire de Toull Douar cause des problèmes de sécurité sur les remontées de file de la RN 165* ».

Restructuration de l'échangeur du Liziec

Enfin, elle se demande si une meilleure utilisation du faisceau ferroviaire riverain ne permettrait-il pas d'éviter la « mutilation » des bâtiments existants.

5.3.4 - Avis des associations

5.3.4.1 - Association Vélotomative

Par courrier en date du 16 décembre 2020, l'Association Vélotomative apporte son avis sur le projet d'aménagement. Elle en conclut la position suivante :

elle est « Contre » le projet, bien qu'elle privilégie la variante A qui est celle qui présente le moindre impact écologique et le budget le moins élevé.

Des observations sont apportées notamment en termes de **trafic, de sécurité routière, de mobilités durables et de biodiversité**. L'Association Vélotomative fait état de la courte distance à vélo entre Saint-Avé et Nantes, et souhaite donc le développement de pistes cyclables sécurisées sur le secteur.

Elle note aussi que « les principes généraux affichés du projet concernant la prise en compte des modes de déplacements alternatifs (collectifs et actifs) ne sont en aucune façon déclinés dans les variantes proposées ».

5.3.4.2 - AAPPMA La Gaule Vannetaise

Par courrier en date du 8 janvier 2021, l'Association Agréée pour la Pêche et la Protection du Milieu Aquatique (AAPPMA) La Gaule Vannetaise s'est exprimé sur le projet d'aménagement et prend la position suivante : elle « Ne Se Prononce Pas » sur le projet d'aménagement et privilégie la variante C, bien qu'elle précise de nombreuses remarques dans son courrier.

Sur le plan de la **biodiversité**, « la variante C est délétère sur le plan environnemental ». Elle note aussi que le ruisseau du Liziec n'est pas pleinement considéré en tant que corridor écologique fréquenté par de nombreuses espèces. L'AAPPMA La Gaule Vannetaise estime que « le Ruisseau du Liziec doit être traité de manière durable et le projet doit intégrer l'objectif d'une réhabilitation fonctionnelle des milieux humides ».

En termes de fluidité du trafic, l'AAPPMA estime que « la variante C est la plus performante sur le plan de la circulation routière ».

5.3.4.3 - Bretagne Vivante

Par courrier en date du 17 janvier 2021, l'association Bretagne Vivante prend la position suivante :

elle « Ne Se Prononce Pas » sur le projet d'aménagement et privilégie la variante C, bien qu'elle précise de nombreuses remarques dans son courrier.

Elle émet des observations sur la biodiversité (TVB, mesures ERC), sur l'eau et relève des axes d'optimisation dans le dossier. De plus, des observations traitent aussi de l'emprise foncière du projet d'aménagement. Enfin, Bretagne Vivante souhaite que des études soient réalisées et émet des interrogations quant au projet.

Sur la **biodiversité**, l'association note que « le secteur est depuis longtemps gravement atteint au niveau de la biodiversité et des impacts environnementaux », et que la présence de la TVB « est oubliée ou simplement citée ».

Par rapport à la **séquence ERC**, Bretagne Vivante estime que le principe est bien explicité bien que sa mise en œuvre ne soit pas décrite dans aucune des 3 variantes du projet d'aménagement.

Concernant les **eaux pluviales**, elles ne font l'objet d'aucun avis. Bretagne Vivante relève le manque d'information concernant l'utilisation du sel de déneigement et ses conséquences.

Une observation sur l'**emprise foncière** est apportée par Bretagne Vivante, où « la prise en compte de l'artificialisation nette avec demande de compensation foncière de zones dégradées devant être restaurées n'est pas abordée » dans le dossier.

L'association Bretagne Vivante demande à ce qu'une étude soit réalisée, notamment :

- l'étude devra établir une « comparaison entre le lancement d'une restructuration du réseau routier et la mise en place d'un plan efficace de création de circulations douces et d'amélioration et développement des transports en commune » ;
- elle devra prendre en compte « la pollution de l'air, les impacts sur les émissions de gaz à effets de serre, sur la biodiversité, sur le bruit, sur le régime des eaux, sur les temps de transport, vitesse de mise en œuvre, coûts financiers des aménagements, économies induites ».

Bretagne Vivante a des questions sur le projet d'aménagement :

- « Où est la compensation de l'artificialisation d'au moins 12 000m² ? » ;
- « Est-il prévu la création de passage à faune pour la TVB puisque le secteur est historiquement un corridor pour de nombreuses espèces ? » ;
- « L'environnement ne serait-il pas l'alibi permettant d'orienter l'avis général vers la solution la moins onéreuse ? » ;
- « L'absence d'insectes dans l'étude traduit-il un oubli ou une carence ? »

5.3.4.4 - Groupe Mammalogique Breton

Par courrier en date du 18 janvier 2021, le Groupe Mammalogique Breton (GMB) s'est exprimé sur le projet d'aménagement. Il prend la position suivante : il « Ne Se Prononce Pas » sur le projet d'aménagement et privilégie la variante B.

Le GMB fait état d'une observation spécifique sur les mammifères présents sur le secteur d'aménagement, et où les variantes A et B sont les moins problématiques sur cet aspect-ci. Il est précisé par le GMB que « La variante C est à supprimer ».

Restructuration de l'échangeur du Liziec

De plus, une remarque est apportée par rapport à un point du dossier, où « *la présence de la Loutre est notée "potentielle": il convient d'acter sa présence effective sur le ruisseau du Liziec* ».

Le GMB présente des axes d'amélioration du projet, en prenant en compte que :

- « *Le projet de réaménagement serait l'occasion de reprendre le passage à Loutre au niveau de la RN 165 (peu fonctionnel suite à un problème de conception) afin de le rendre le plus transparent possible pour les mammifères semi-aquatiques* » ;
- « *Si la variante A est retenue, il faudra particulièrement soigner la prise en compte de ces espèces dans le nouvel ouvrage qui sera créé* » ;
- « *Les ouvrages d'arts existants (RN 165 et voie entre les giratoires du Liziec et de Toull Douar) fassent l'objet d'une amélioration ou d'une création de continuités des berges sous ouvrages et que ces aménagements soient pleinement intégrés dans le dossier* ».

Enfin, le GMB « *demande à être associé à ces réflexions et suivi des travaux* ».

5.3.5 - Avis de Monsieur Pellois, Député du Morbihan

Par courrier en date du 18 décembre 2020, le député du Morbihan Monsieur Hervé PELLOIS a transmis son avis sur les scénarii proposés et prend la position suivante :

- il « Ne Se Prononce Pas » sur le projet d'aménagement et privilégie la variante C ;
- Il émet des observations par rapport aux mobilités durables et aux nuisances sonores.

Concernant **les mobilités durables**, Monsieur PELLOIS suggère que « *la mise en place d'infrastructures permettant une intermodalité (parking-relais, aires de covoiturage, lignes de bus, pistes cyclables) devrait venir compléter le projet* ».

Sur **les nuisances sonores**, Monsieur PELLOIS évoque la construction d'un mur antibruit au niveau du quartier de Tréalvé, « *demande forte de la part des riverains* ».

5.3.6 - Avis de Monsieur Riou, conseiller municipal Vannes Projet Citoyen – 2020

Par courrier en date du 5 janvier 2021, Monsieur RIOU, conseiller municipal à la commune de Vannes pour Vannes Projet Citoyen – 2020, a formulé les observations suivantes :

- Il n'émet pas d'avis positif ou négatif sur le projet d'aménagement et ne privilégie aucune variante ;
- Il émet des observations par rapport aux déplacements et aux mobilités durables.

Concernant **les déplacements**, il demande une reformulation des objectifs de l'opération qui ne devrait non pas se pencher sur la fluidification du trafic « *mais au contraire d'une offre d'équipements dissuasifs* » afin de ne pas « *faciliter l'entrée des véhicules particuliers en ville, mais au contraire de dissuader ces flux* ».

Pour les **mobilités durables**, Monsieur RIOU demande à ce « *que soit intégrée dans les études en cours l'hypothèse d'une implantation [...] d'une gare multimodale offrant aux conducteurs [...] la possibilité de stationner [...] et d'accéder à d'autres modes de mobilité (transports en commun, vélo, cheminement piétonnier)* ».

Enfin, il suggère « *d'étudier la possibilité d'activer une desserte ferroviaire locale à partir par exemple de la gare de Saint Nolff* ».

6 - SYNTHÈSE DES AVIS ET ANALYSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE – LE BILAN DE LA CONCERTATION

6.1 - Bilan quantitatif

6.1.1 - Une concertation dans un contexte de crise sanitaire

La concertation menée sur le projet s'est déroulée sur les mois de novembre et décembre 2020 ainsi qu'au mois de janvier 2021. Cette prolongation s'explique par le contexte sanitaire lié à la crise de la COVID-19 qui n'a pas permis d'organiser de réunion publique ou de permanence en mairies de Vannes et de Saint-Avé.

Malgré tout, le public a pu se faire entendre via différents modes d'échanges, comme des registres en mairie ou par voie courriel à une adresse spécifique dédiée au projet.

Ainsi, la phase de concertation a permis de recueillir 83 avis (registres, mails, courriers et institutionnels) et 194 observations.

6.1.2 - Intérêt suscité par le projet

6.1.2.1 - L'enquête du Télégramme

Dans son édition du 20 novembre 2020, le Télégramme, quotidien régional de Bretagne et diffusé notamment dans le Morbihan, a proposé un questionnaire via la page Facebook du Télégramme de Vannes pour avoir l'avis des lecteurs sur le projet de requalification de l'échangeur du Liziec.

Le 13 décembre 2020, les résultats ont fait état de 291 réponses reçues, où la variante C obtient la majorité des suffrages avec 53,6 % des votes, suivie par la variante B avec 29,9 % des choix, tandis que la variante A est en troisième position avec 16,5 % des votes. Il est à noter que ces chiffres sont plutôt rattachés avec ceux qui sont ressortis du bilan de concertation, puisque la variante C obtient 41,5 % d'avis favorables contre 17,1 % pour la variante B et 13,4 % pour la variante A.

Les questions qui étaient proposées au vote étaient les suivantes :

- « Est-ce qu'au fil des années, vous trouvez que la fréquence et la durée des ralentissements se sont accentuées dans le secteur de l'échangeur du Liziec ? »
- « Combien de temps passez-vous dans les bouchons ? »
- « Parmi les trois variantes d'aménagement, quelle est celle qui vous semble la plus appropriée ? »

6.1.2.2 - Un projet qui est débattu

Les 82 avis (registres, mails, courriers et institutionnels) récoltés se décomposent ainsi :

- 38 avis « Ne se prononce pas » (NSPP), c'est-à-dire qu'ils ne sont ni pour, ni contre le projet ;
- 29 avis se disent « Pour » le projet ;
- 6 se disent « Contre » ;
- 10 n'ont pas particulièrement d'avis sur le sujet.

6.1.3 - Les thèmes abordés

De nombreux thèmes ont été abordés par le public. Toutefois, après analyse individuelle de ces derniers, les observations peuvent être regroupées en 14 thèmes. La répartition par thèmes des observations est la suivante :

Thèmes	Nombre d'observations
Les impacts sur la biodiversité (zones humides, trames vertes et bleues, mesures ERC)	40
Les impacts et mesures sur le trafic et les déplacements	36
Les impacts et mesures sur les mobilités durables	24
La proposition de nouvelles variantes / axes d'amélioration ou d'optimisation / demande de précisions / questions générales	22
Le budget du projet	18
Les impacts sur le cadre de vie (nuisances sonores, santé, pollution, paysage)	18
Le dossier de la concertation publique et l'organisation de celle-ci	12
La sécurité routière	6
Les activités économiques	5
Le projet sur le temps long	4
Projet Rcade Nord	3
Contexte sanitaire	2
La gestion des eaux pluviales	2
Le risque inondation	2
TOTAL	194

Restructuration de l'échangeur du Liziec

6.1.4 - Le choix sur les variantes

Sur les 83 avis reçus, le choix des variantes se compose ainsi :

	Choix des avis	En pourcentage
Variante C	34	41,5 %
Variante B	14	17,1 %
Variante A	11	13,4 %
Aucun choix	24	28 %
TOTAL	83	100 %

Le bilan des avis exprimés indique une préférence pour la variante C de l'aménagement de l'échangeur du Liziec, devant la variante B et la variante A.

Il faut noter l'indécision plutôt importante (28%) sur le choix entre les 3 variantes.

6.2 - Bilan qualitatif

La synthèse des points abordés sur le projet est la suivante.

6.2.1 - Les impacts sur la biodiversité : zones humides, Trame Verte et Bleue, Séquence « Éviter-Réduire-Compenser »

6.2.1.1 - Synthèse des avis

Le Ruisseau du Liziec et de Gornay et les dynamiques écologiques qui y sont observées ont fait l'objet de plusieurs observations durant la concertation publique.

Au-delà de la dimension écologique du site qui abrite notamment des espèces protégées, les personnes qui se sont exprimées ont également rappelé leur volonté de connaître plus en détail les mesures de compensation qui seront mises en œuvre face aux pertes naturelles, notamment des zones humides.

6.2.1.2 - Réponse du maître d'ouvrage

Après cette première concertation, la poursuite du projet inclut l'approfondissement des études en vue de l'élaboration d'un dossier de déclaration d'utilité publique, conjoint ou non, à une demande d'autorisation environnementale unique. Cette dernière regroupe au sein d'une même procédure l'ensemble des autorisations environnementales généralement nécessaires à ce type de projet :

Autorisation au titre de la Loi sur l'Eau (articles L214-1 et suivants du Code de l'Environnement)

Dérogation aux articles L411-1 et suivants du Code de l'Environnement, relatif à la protection des espèces et de leurs habitats

Autorisation de défrichement (articles L214-13 et 314-3 du Code Forestier)

Les inventaires environnementaux réalisés sur un cycle annuel pour bâtir les variantes de cette concertation sont affinés et vérifiés lors de l'élaboration du dossier d'autorisation environnementale.

La définition des impacts environnementaux et les mesures ERC à dimensionner pour les prendre en compte sont issues d'un processus itératif de ces études avec de plus en plus de précisions dans les études et dans les mesures associées. Le maître d'Ouvrage s'engage à une information régulière tout au long de l'élaboration du projet et à travailler avec les associations et administrations compétentes en la matière.

Pour ces procédures soumises à enquête publique (déclaration d'utilité publique comme pour l'autorisation environnementale, cette enquête pouvant être conjointe), une évaluation environnementale (étude d'impact) sera nécessairement réalisée.

Son objectif est de présenter le contexte du projet, d'évaluer ses impacts et de présenter les mesures qui ont été ou seront prises afin d'éviter, limiter voire de compenser les impacts.

Cette évaluation environnementale est multi-thématiques et étudiera les effets du projet sur l'ensemble des aspects environnementaux : le patrimoine naturel et écologique, le milieu physique (ressource en eau pour les eaux superficielles et souterraines, les zones humides, etc.), mais aussi les enjeux humains telles que les conditions de vie (sujets acoustiques, santé, pollution), les aspects socio-économiques, les transports et également les enjeux agricoles. Les impacts dits résiduels, c'est-à-dire subsistant après mise en place des mesures d'évitement et de réduction, seront au besoin compensés. **Il s'agit ainsi d'appliquer au projet la doctrine « E-R-C, Éviter – Réduire – Compenser », mise en avant dans les différents textes de protection de la biodiversité, et ce depuis la loi du 10 juillet 1976 sur la protection de la Nature.**

Dans le cadre du présent projet inscrit dans un milieu très urbain, où les enjeux environnementaux restent assez modérés, notamment pour le milieu naturel, il s'agira par exemple de compenser les zones humides définitivement impactées par l'emprise du projet, de compenser les zones d'expansion des crues si les dispositions techniques ne suffisent pas à annihiler les effets du projet sur l'exhaussement de crues, de compenser un usage en cas de suppression d'un forage par exemple. Ces mesures pourront être affinées après les enquêtes publiques pour poursuivre la diminution des impacts avec les retours des riverains ayant participé.

6.2.2 - Les déplacements et le trafic

6.2.2.1 - Synthèse des avis

De nombreuses remarques portent sur les déplacements et le trafic routier.

Certaines reprennent les atouts des variantes et ne remettent donc pas en cause leurs tracés. Il est souligné à quelques reprises la volonté de séparer le trafic local et le trafic national. Des personnes font part de leur scepticisme sur la capacité des 3 variantes à résorber les problèmes de trafic au niveau de cet échangeur.

Restructuration de l'échangeur du Liziec

6.2.2.2 - Réponse du maître d'ouvrage

L'échangeur du Liziec est un échangeur complexe avec deux systèmes d'échanges qui se superposent : de transit et locaux. L'objectif est bien d'avoir un échangeur entre routes nationales à bon niveau de service et la possibilité d'avoir des échanges avec le réseau local.

Dans les 3 variantes A, B et C, les flux de transit Lorient<=>Rennes sont parfaitement séparés des flux d'échanges locaux.

Concernant la liaison Nantes<=>Rennes, les flux de transit et d'échanges locaux sont également bien séparés dans la variante C. En revanche, ils ne le sont pas dans la variante A (passage par plusieurs giratoires) et seulement partiellement dans la variante B (voie commune avec le trafic local en direction de Nantes).

Les échanges locaux entre eux ou avec la RN se font par l'intermédiaires de giratoires ou de bretelles directes dans les variantes A et C. Dans la variante B, les mouvements du réseau local venant de St Avé ou de Chapeau Rouge doivent emprunter la route de Rennes pour aller en direction de Vannes - zone du Prat ou de la route nationale vers Nantes.

Les modifications de l'infrastructure de l'échangeur sont un des éléments de réponse aux problèmes de congestion, en partie, voire principalement à des flux locaux (pendulaires). En fonction de la variante retenue, des adaptations locales pourront être retravaillées ou ajoutées pour fluidifier encore plus le trafic (feu dynamique, augmentation de capacité de certaines bretelles, etc).

De plus, des projets connexes de mobilités portés par des maîtres d'ouvrages tiers pourront également engendrer un report modal permettant d'accompagner cette fluidification du trafic sur cet échangeur.

À noter que la séparation d'autres flux locaux entre eux pour supprimer les entrecroisements nécessiterait d'ajouter des ouvrages d'art et des bretelles supplémentaires.

6.2.3 - La prise en compte des mobilités durables

6.2.3.1 - Synthèse des avis

Les mobilités durables dans le projet font l'objet de plusieurs observations suite à la concertation publique. Les personnes évoquant cette thématique s'interrogent particulièrement sur la prise en compte et les aménagements des mobilités actives (marche, vélos) et transports en commun qui ne sont pas assez développés dans les 3 variantes.

La question de la sécurité pour les usagers de ces mobilités accompagne très souvent cette problématique.

6.2.3.2 - Réponse du maître d'ouvrage

Ce projet a pour objectif principal de résoudre les difficultés de congestion routière actuellement rencontrées tant par le trafic de transit que par le trafic local. Il devra cependant être compatible avec des projets connexes ou ultérieures comme la mise à 2x3 voies de la RN165 ou des cheminements doux qui pourraient être étudiés et proposés par les collectivités. Il devra prendre en compte les reports modaux pour contribuer à la résorption des congestions liées aux heures de pointe.

L'enjeu du projet et de son infrastructure est de permettre le développement et l'évolution de l'offre de service cohérente avec les besoins de mobilité et le PDU : rendre possible le déploiement de parkings relais, d'aires de covoiturage, de voies réservées aux transports en commun ou aux covoitureurs, etc. ;

prendre en compte les offres existantes (parking covoiturage existant). Pour cela, il conviendra de prévoir une concertation avec les autorités organisatrices de la mobilité (EPCI et région) dans la phase études préalables à la DUP.

Les réflexions menées par les collectivités sur le développement de pistes cyclables, les cheminements piétons, parking relais, stationnement vélos pourront être intégrées dans l'étude de la solution retenue pour la restructuration de l'échangeur du Liziec sous réserves d'une compatibilité des calendriers de production.

6.2.4 - Les demandes d'amélioration et d'optimisation

6.2.4.1 - Synthèse des avis

Cette thématique recouvre toutes les propositions de nouvelles variantes, les axes d'amélioration ou d'optimisation, les demandes de précisions et les questions d'ordre général qui sont parus suite à la concertation.

Les nouveaux tracés proposés par certaines personnes se focalisent sur l'amélioration des flux au niveau du giratoire du Liziec et du giratoire de Toull Douar.

Parmi les acteurs institutionnels, le SDIS 56 (Cf. 5.3.2.3 -), la Communauté d'Agglomération Vannes Morbihan (Cf. 5.3.1.3 -), la Chambre de Commerce et d'Industrie du Morbihan (Cf. 5.3.3.1 -) et l'association Bretagne Vivante (Cf. 5.3.4.3 -) posent des questions spécifiques aux enjeux qui leur sont propres.

6.2.4.2 - Réponse du maître d'ouvrage

Les propositions d'amélioration et/ou d'optimisation seront étudiées précisément dans la phase ultérieure des études pour éventuellement améliorer le projet tant dans sa conception technique que dans la connaissance des enjeux du site et des impacts associés. Néanmoins, des adaptations locales pourront être retravaillées ou ajoutées pour fluidifier encore plus le trafic (feu dynamique, augmentation de capacité de certaines bretelles, etc.).

6.2.5 - Le budget du projet

6.2.5.1 - Synthèse des avis

La question du budget est souvent revenue dans les commentaires des personnes, sans préjudice d'un choix de variante.

Des interrogations ont porté sur la prise en compte ou non des indemnités pour les riverains et commerces touchés par le projet dans le budget final, des aménagements complémentaires qui seront apportés au fur et à mesure de l'avancée des travaux (notamment sur la compensation de perte des zones humides), ou encore sur les justifications des différences de budget notamment entre les variantes B et C.

Enfin, les observations restantes ayant trait au budget sont relatives à une variante A moins coûteuse, ou à une compréhension du budget face aux aménagements engagés pour les variantes B et C.

Restructuration de l'échangeur du Liziec

6.2.5.2 - Réponse du maître d'ouvrage

Le coût est une caractéristique intrinsèque de chaque variante qui aura notamment son importance lors du bouclage du plan de financement de cette opération pour les étapes ultérieures.

Le coût de la variante B présente un budget intermédiaire.

Le coût de la variante C est plus important que celui des autres variantes mais cela s'explique par un plus grand linéaire de voies permettant de traduire sa volonté de séparer le plus possible les flux locaux des flux de transit.

Le coût considéré de façon isolée ne suffit pas pour choisir l'investissement le plus efficient et il est plus pertinent de considérer les indicateurs socio-économiques couramment utilisés (Valeur actualisée nette *socio-économique* (VAN-SE) ou Taux de Rentabilité Interne (TRI)) qui traduisent la pertinence d'un investissement de ce type. Cet aspect sera largement approfondi dans le cadre des études socio-économiques des études préalables à la DUP qui vont suivre.

Le coût de la variante retenue et le phasage éventuel de ses travaux seront étudiés plus précisément dans la suite des études pour permettre une éventuelle inscription des travaux associés dans le volet mobilité d'une prochaine contractualisation post 2022 entre État et collectivités.

6.2.6 - Le cadre de vie – les nuisances sonores et la pollution

6.2.6.1 - Synthèse des avis

Concernant les nuisances sonores, il s'agit essentiellement de demandes et inquiétudes de la part des riverains du quartier de Tréalvé et du Chapeau-Rouge.

Une pétition pour la pose d'un mur anti-bruit a notamment été jointe au registre de la commune de Saint-Avé, et les élus ont appuyé cette volonté de la part des habitants de résoudre cet enjeu.

6.2.6.2 - Réponse du maître d'ouvrage

Le projet prendra en compte les résultats des études acoustiques pour déterminer les dispositifs de protection à mettre en place (écran ou merlon anti-bruit, protections de façade, revêtement de chaussée, etc.), conformément à la réglementation en vigueur

Le Maître d'Ouvrage est soumis à une obligation de résultats et, à la fin des travaux routiers, des vérifications des niveaux de bruits seront réalisées sur ce secteur avec réalisation de mesures correctives le cas échéant.

L'étude détaillée de la variante comprendra également une étude d'insertion paysagère. Des modelés paysagers ou des plantations pourront être mis en place afin d'intégrer au mieux la nouvelle infrastructure dans le paysage actuel.

6.2.7 - La gestion du risque inondation et de la gestion des eaux pluviales

6.2.7.1 - Synthèse des avis

Il est ressorti de plusieurs avis des inquiétudes sur la gestion des eaux pluviales et la prise en compte du risque inondation dans les 3 variantes.

Pour la pollution, le SDIS 56 émet en particulier des recommandations afin de lutter contre la propagation de pollution des eaux.

6.2.7.2 - Réponse du maître d'ouvrage

Le système d'assainissement séparatif de l'échangeur actuel sera expertisé et complété pour pouvoir gérer la qualité et le débit des eaux de chaussées qui seront assainies avant retour dans le milieu naturel. Les bassins d'assainissement seront conçus ou complétés pour faire face à la pollution chronique mais également aux pollutions accidentelles.

À l'issue du bilan de la concertation, les études vont se poursuivre avec l'étude plus détaillée de la variante retenue, et notamment l'approfondissement des études spécifiques sur les thématiques liées à la gestion du risque inondation et de la gestion des eaux pluviales.

6.2.8 - Les activités économiques

6.2.8.1 - Synthèse des avis

Ce sujet est traité particulièrement par des propriétaires qui possèdent ou sont en cours d'acquisition de parcelles pour leurs activités professionnelles et qui souhaitent connaître l'impact du projet sur leurs bâtiments.

Des acteurs institutionnels font part aussi de leurs observations sur le secteur économique des zones du Prat et du Chapeau Rouge suite au projet. La crainte de pertes foncières revient particulièrement dans les constats de ces derniers. L'aménagement de la voie ferrée, qui n'est plus exploitée, est cité afin de palier la perte d'emprise foncière des bâtiments.

6.2.8.2 - Réponse du maître d'ouvrage

L'échangeur du Liziec s'inscrit en effet au cœur de nombreuses activités industrielles ou commerciales et les marges de manœuvre en termes d'emprises foncières pour faire évoluer cet échangeur sont restreintes.

L'objet de ce projet est de réduire les problèmes de congestions routières de cet échangeur et donc, in fine, de faciliter l'accès à ces entreprises ou commerces, ce qui sera un réel bénéfice tant pour les travailleurs que pour les clients.

Concernant les emprises, certaines activités de la zone de Chapeau Rouge déjà présentes dans cet environnement routier dense verront quelques voiries se rapprocher de leur bâtiment sans menacer leur fonctionnement.

Au sud de la RN165, l'entreprise Bricocash pourrait voir son implantation impactée et les études approfondies permettront d'affiner la connaissance de ces impacts qui seront minimisés dans la mesure

Restructuration de l'échangeur du Liziec

du possible. L'avenir de la voie ferrée actuellement abandonnée/inutilisée dans ce secteur et consommatrice d'emprises dans ce secteur sera également questionné avec les acteurs concernés.

Au nord-ouest de la RN165, l'analyse comparative a mis en avant l'impact des 3 variantes sur la zone d'urbanisation future à vocation économique et donc sur le futur projet urbain du Liziec.

Des rencontres spécifiques avec ces acteurs économiques seront réalisées pour permettre d'enrichir la connaissance de leurs besoins et d'échanger sur les façons d'accompagner ce projet routier.

6.2.9 - Le dossier de concertation publique et les conditions d'organisation de celle-ci

6.2.9.1 - Synthèse des avis

Des personnes souhaitent avoir des précisions sur la suite de la concertation et sur les modalités du choix final de la variante.

Aussi, le groupe « Les Mousquetaires » s'interroge sur le format court de la concertation dans un contexte sanitaire qui a réduit les possibilités d'interaction et d'information.

6.2.9.2 - Réponse du maître d'ouvrage

L'épisode sanitaire exceptionnel a modifié le format envisagé initialement de la concertation publique en ne permettant pas de tenir ni réunion publique ni permanences comme c'était envisagé.

Les moyens d'information et d'expressions mises en œuvre sont cependant jugés suffisants pour permettre une prise de connaissance de ce dossier et une expression le plus souvent bien argumentée.

Il faut noter le nombre conséquent d'expressions permettant au Maître d'Ouvrage d'alimenter son choix de façon argumentée.

Suite au bilan de concertation et lorsque que la situation sanitaire le permettra de nouveau, une ou plusieurs réunions publiques seront organisées sur le territoire et des rencontres spécifiques pourront être organisées avec les collectifs de riverains ou représentant des zones d'activités concernées pour permettre d'enrichir la connaissance du territoire et des enjeux spécifiques (tels que les enjeux économiques liés aux zones d'activités et les enjeux fonciers), expliquer les tenants et aboutissants de ce projet et écouter les craintes des différents acteurs.

Cette concertation continue, qui se poursuivra jusqu'au démarrage des travaux et même pendant ceux-ci, permettra encore de faire évoluer les caractéristiques de la variante retenue tant dans sa conception que dans ses mesures d'accompagnement.

À l'issue du bilan de concertation, la variante plébiscitée sera proposée par le maître d'ouvrage et validée par le niveau national et le comité de pilotage. Un arrêté préfectoral portant approbation du bilan de concertation sera ensuite publié au recueil des actes administratifs. Dès lors le bilan de concertation sera mis en ligne sur le site internet de la DREAL Bretagne.

Les prochains mois seront consacrés dans un premier temps à l'étude détaillée de la variante retenue, puis aux études nécessaires à la constitution du dossier d'enquête préalable à la DUP.

6.2.10 - Le contexte sanitaire

6.2.10.1 - Synthèse des avis

Des observations font mention de la prise en compte du changement d'habitudes des salariés en ces temps de crise sanitaire avec les nouveaux modes de travail (temps partiel, télétravail), et donc des habitudes routières qui changent.

6.2.10.2 - Réponse du maître d'ouvrage

L'évènement sanitaire n'étant pas encore clos, il est difficile d'avoir une vision prospective de son influence sur les changements d'habitudes des riverains, travailleurs ou usagers de la route. Si on peut en effet envisager légitimement un report d'usages des véhicules motorisés vers des modes doux comme le vélo, on peut aussi imaginer que la baisse du niveau de covoiturage ou d'usage des transports en commun initiés pendant cette crise sanitaire perdurent lors du retour en régime « normal ».

Les trafics sur les principaux axes pourront néanmoins être quantifiés au démarrage des études de la solution en lien avec les gestionnaires des voiries concernées pour déceler des évolutions majeures de trafic. Il faudra néanmoins être précautionneux sur ces modifications annoncées mais qui nécessitent un certain recul avant de pouvoir éventuellement être constatées, et qui seront cadrées par instructions ministérielles donnant des consignes nationales sur les perspectives de trafic.

7 - CONCLUSION DU MAÎTRE D'OUVRAGE

L'État partage le fait que les variantes B et C répondent de manière satisfaisante aux enjeux de trafic de transit. La variante C répond également à une attente locale d'amélioration des flux locaux, exprimée pendant la concertation. En conséquence, il décide les points suivants :

- Il retient à ce stade deux variantes, la B et la C. Ces deux variantes seront approfondies particulièrement sur les thématiques de coût de l'aménagement, de gestion du trafic et de continuité des modes actifs, de manière à retenir une seule variante à présenter pour la demande de déclaration d'utilité publique.
- Il apportera la plus grande transparence aux études de définition des nuisances acoustiques et des solutions pour y remédier, tant sur leur méthodologie que sur leurs résultats. Des études complémentaires, avec de nouvelles mesures ou sur un périmètre un peu plus élargi, seront envisagées le cas échéant. L'État rappelle néanmoins qu'il n'ira pas au-delà de ses obligations réglementaires et ne réalisera pas de protections pour des habitations dont les niveaux de bruit prévisionnels à terme seraient inférieurs aux seuils réglementaires.
- Il poursuivra en particulier avec les administrations concernées mais également les associations environnementales compétentes, la qualification des impacts environnementaux, la limitation de ceux-ci, notamment en phase chantier, et la recherche de mesures compensatoires adéquates. Une attention particulière sera portée au traitement du ruisseau du Liziec.
- Il intégrera l'objectif de compatibilité avec des travaux connexes envisageables à plus ou moins long termes comme la mise à 2x3 voies de la RN165
- Il veillera à ce que la conception du projet soit compatible avec le développement des services de transport (collectifs, covoiturage, etc), d'exploitation dynamique et de développement des mobilités douces portés par les autorités organisatrices des mobilités (AOM) et acteurs concernés et portés à sa connaissance. Dans la mesure du possible, il préservera la possibilité d'adaptation de l'infrastructure à l'évolution des pratiques de mobilité. Il s'engage d'une part à approfondir les études sur le volet mobilités durables dans la prochaine phase d'études et d'autre part, à reconstituer de manière équivalente les infrastructures de mobilité existante qui seraient impactées par le projet comme l'aire de covoiturage.
- Il étudiera en concertation avec les commerces et entreprises de ce secteur et leurs représentants toutes les solutions permettant de minimiser les impacts sur leurs fonctionnements y compris pendant la phase des travaux
- Il recherchera, avant la mise à enquête publique, à donner de la lisibilité sur les conditions de financement d'un tel projet, en discutant avec l'ensemble des collectivités concernées, pour replacer le projet dans l'aménagement du territoire traversé et de son réseau d'infrastructures de transport.
- Il définira, au sein du comité de suivi des études du projet, et de manière liée à la question du financement, les priorités d'aménagement et le phasage éventuel du projet, afin d'apprécier les conditions d'inscription de travaux dans le volet mobilité d'une prochaine contractualisation post 2022 entre État et collectivités.

8 - POURSUITE DES ÉTUDES

Suite à la concertation, deux variantes sont retenues pour des compléments d'études permettant d'en choisir une à présenter à l'enquête de DUP.. Puis, la démarche ci-dessous va s'engager.

La mise en œuvre du chantier de la restructuration de l'échangeur du Liziec interviendra au terme d'un processus réglementaire et technique bien précis qui demandera plusieurs années.

Les prochaines étapes sont :

- **Les études techniques d'avant-projet** : la solution retenue à l'issue de la concertation sera étudiée en détail afin de fixer concrètement les caractéristiques de l'aménagement : géométrie du tracé, génie civil : (ouvrages d'art), mesures pour le traitement des impacts, etc.

- **L'étude d'impact** : Parallèlement, ce dossier exposera l'ensemble des mesures et des solutions envisagées pour éviter, réduire ou - en dernier recours – compenser, les impacts environnementaux, paysagers ou sur le milieu humain. Cette étude prend en compte à la fois les impacts liés au chantier (phase transitoire) et ceux liés à l'aménagement (phase définitive). Ce dossier d'évaluation des impacts est soumis à l'appréciation de l'Autorité Environnementale¹ puis présenté au public.

- **L'enquête publique** : Une fois le projet d'aménagement conçu en détail, une procédure d'enquête publique est menée par un commissaire enquêteur. Le dossier est exposé au public qui peut alors s'exprimer sur son utilité.

- **La Déclaration d'Utilité Publique (DUP)** : Au terme du processus, le Préfet représentant l'État peut alors, si l'ensemble des éléments sont favorables, déclarer le projet d'utilité publique. Il s'agit d'un acte officiel qui marque le départ de la phase opérationnelle de réalisation. La DUP donne compétence à la personne publique pour acquérir les terrains nécessaires à l'aménagement. Des études parcellaires et des négociations au cas par cas viennent compléter le dispositif d'acquisition foncière. En parallèle, des études de définition très fine de l'ouvrage routier, dites études de projet, sont menées à bien. Des procédures d'archéologie préventive et de demande d'autorisation environnementale sont également menées pour prendre en compte, de façon pertinente, ces thématiques spécifiques

Au terme de ce parcours, l'aménagement peut alors être réalisé.

¹ L'Autorité environnementale est l'autorité compétente en matière d'environnement, conformément aux législations européenne et française. Il s'agit d'une représentation du conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), instance de conseil et d'inspection du ministère du développement durable.

9 - LES ANNEXES

- **Annexe 1** : Le dossier de concertation ;
- **Annexe 2** : Liste des destinataires du dossier de concertation ;
- **Annexe 3** : Liste des destinataires du projet de bilan de concertation ;
- **Annexe 4** : Saisine des membres du COPIL sur le projet de bilan ;
- **Annexe 5** : Avis des membres du COPIL sur le projet de bilan
- **Annexe 6** : Les plaquettes de concertation ;
- **Annexe 7** : Les panneaux d'information et affiches ;
- **Annexe 8** : Page internet de la DREAL
- **Annexe 9** : Les observations portées sur les registres en mairie ;
- **Annexe 10** : Les mails et courriers reçus ;
- **Annexe 11** : Les avis des institutionnels reçus ;
- **Annexe 12** : Les communiqués de presse ;
- **Annexe 13** : Les principales coupures de presse