



**PRÉFET
DE LA RÉGION
BRETAGNE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

RN 165 Échangeur du LIZIEC

CONCERTATION PUBLIQUE

du lundi
16 novembre
au vendredi
18 décembre
2020



Fluidifier un POINT D'ENTRÉE majeur dans Vannes

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

Il supporte à la fois :

- le trafic de transit entre la RN165 et la RN166,
- le trafic d'échange entre RN165 - RN166 et Vannes-Saint-Avé,
- le trafic local entre Vannes, Saint Avé et les pôles d'activités.

Cette mixité d'échanges entraîne régulièrement des saturations, provoquant des difficultés de circulation et des risques d'accident.

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

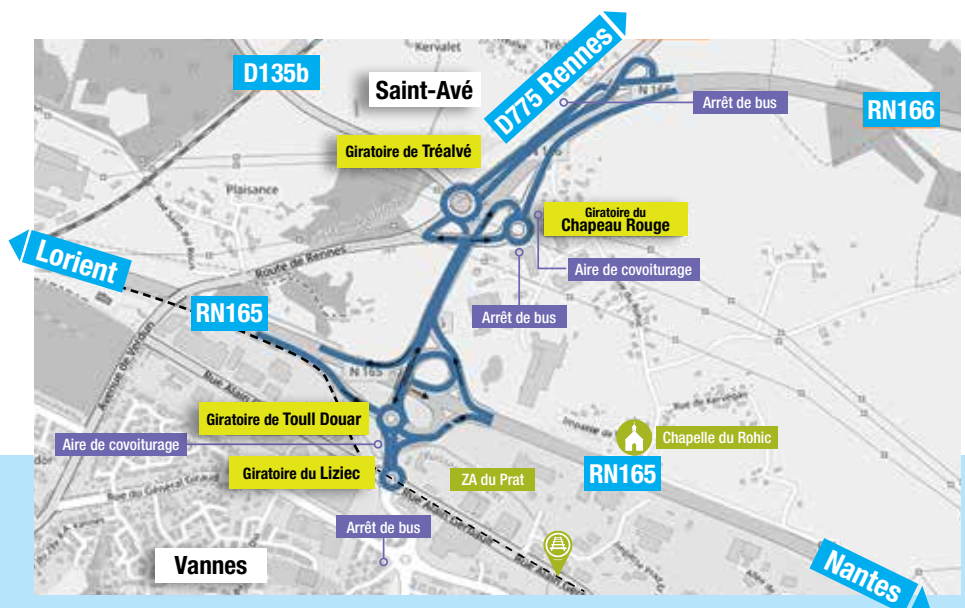
Des études complémentaires ont permis de définir trois variantes d'aménagement qui prennent en compte l'ensemble des enjeux liés au territoire. Chacune a une influence différente sur l'environnement et l'amélioration des conditions de trafic.

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



Principes généraux du PROJET D'AMÉNAGEMENT

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





Répondre aux DYSFONCTIONNEMENTS *actuels*

Informations-clés sur le TRAFIC RN166 / RN165

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



Conditions de CIRCULATION

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

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

Aux heures de pointe, on constate :

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

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

Des OBJECTIFS ambitieux...

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

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

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

dans un ENVIRONNEMENT contraint

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

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

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



3 POSSIBILITÉS *pour améliorer*



La variante **A**

CARACTÉRISTIQUES fonctionnelles

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

Principaux TRAVAUX à entreprendre

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



LES POINTS FORTS

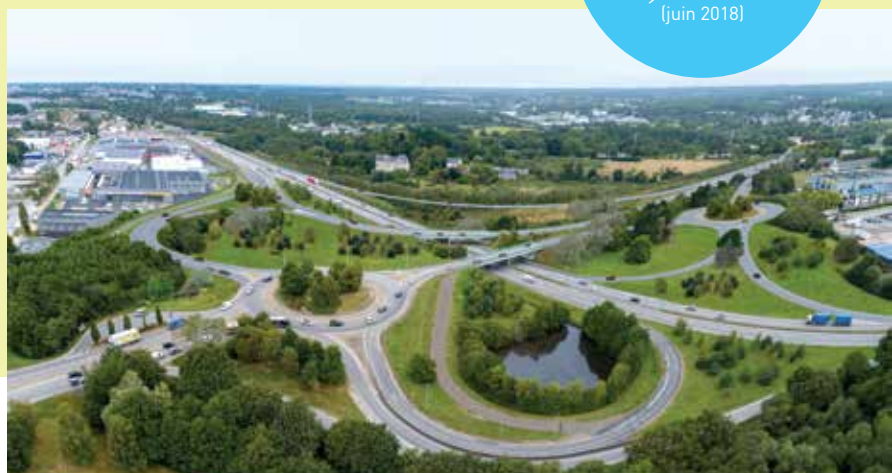
La variante A générerait les impacts les moins importants pour les milieux naturels, la faune, la flore et les paysages.

LES POINTS FAIBLES

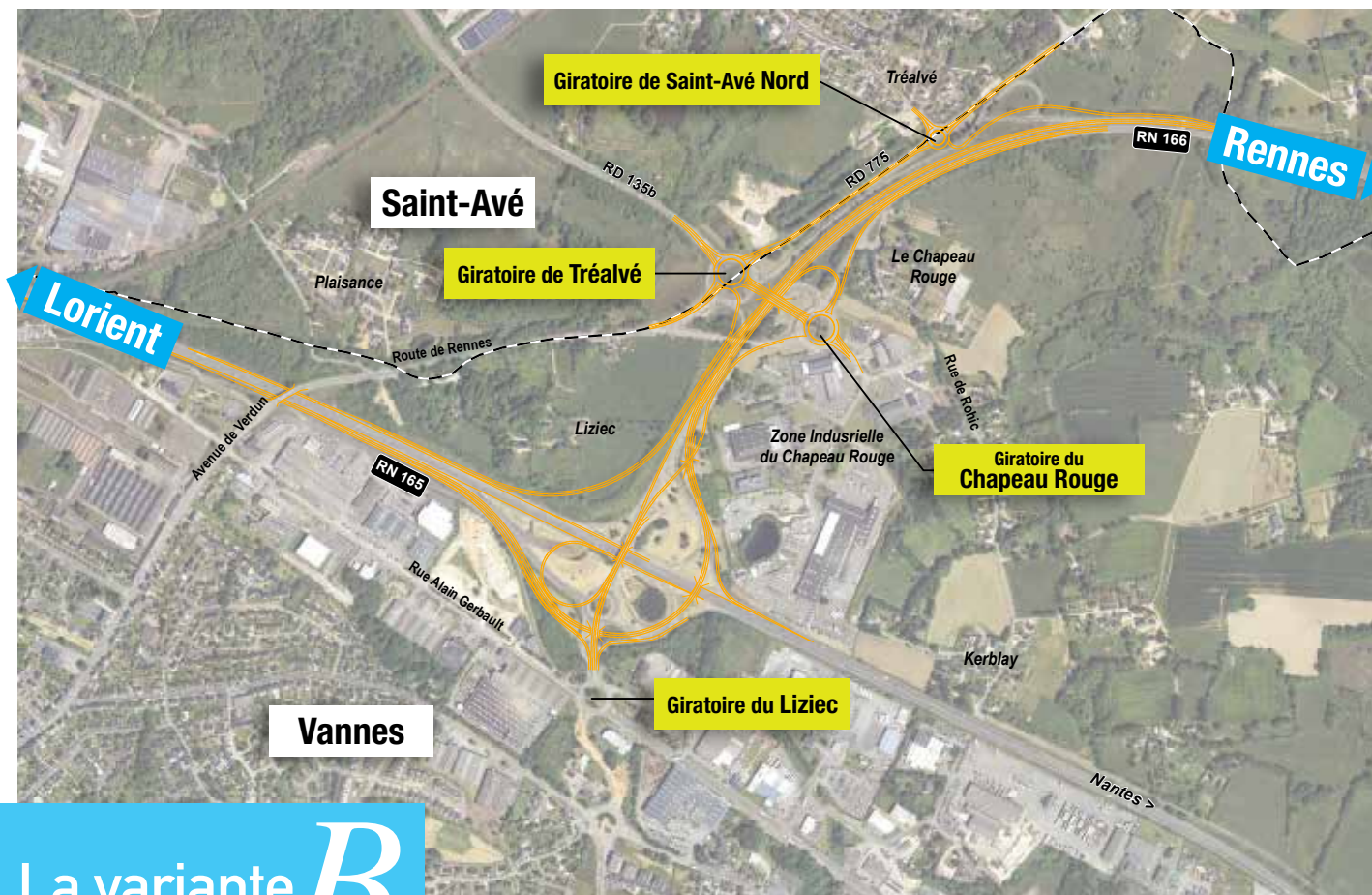
Pas de liaison directe Rennes \leftrightarrow Nantes.

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

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



le fonctionnement de L'ÉCHANGE



La variante **B**

CARACTÉRISTIQUES fonctionnelles

La variante B assurerait la liaison directe RN165 Lorient - RN166 Rennes, la liaison directe RN165 Nantes - RN166 Rennes et les échanges entre la majeure partie des voiries locales.

Les échanges locaux non satisfaits supposeraient un passage par la route de Rennes et la rue Alain Gerbault.

Principaux TRAVAUX à entreprendre

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



LES POINTS FORTS

Une liaison directe Rennes \leftrightarrow Nantes.

LES POINTS FAIBLES

Des congestions résiduelles sur le giratoire du Liziec.

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

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



UR 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 \leftrightarrow Rennes et Nantes \leftrightarrow Rennes.
- Création de deux giratoires : le giratoire de Saint-Avé Nord et le giratoire du Liziec Nord permettant de raccorder la bretelle de sortie en provenance de Nantes.
- Réalisation d'une liaison directe en voie neuve entre le giratoire du Chapeau Rouge et le giratoire de Tréalvé.
- Création d'une bretelle de sortie directe de Nantes vers Rennes.



LES POINTS FORTS

- Une liaison directe Rennes \leftrightarrow Nantes.
- Une séparation entre les circulations locales et les flux de transit.
- Des travaux moins complexes et plus séquençables dans le temps que pour les variantes A et B.

LES POINTS FAIBLES

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

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



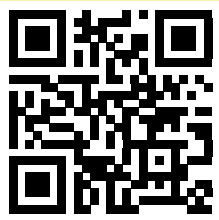


Concertation publique du lundi 16 novembre au vendredi 18 décembre 2020

Un TEMPS FORT pour informer, écouter, dialoguer

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

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



INFORMEZ
-VOUS

EXPRIMEZ
-VOUS



Comment S'INFORMER et PARTICIPER

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

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

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

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

ou par **courrier électronique** à l'adresse mèl suivante :
rn165-Liziec.mmo.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr

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

www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/rn165-echangeur-du-liziec-a3361.html

Les SUITES À DONNER à la concertation

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

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

LES ACTEURS DU PROJET

La DREAL Bretagne est maître d'ouvrage du projet.

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

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

Fin 2020 - Début 2021

Concertation publique,
bilan et choix de
l'aménagement
préférentiel

2021 - 2022

Étude de la
solution retenue

2022 - 2023

Dossier DUP
(déclaration
d'utilité publique)
Enquête publique

2024 - 2025

Études de conception détaillées
Acquisitions foncières
Procédures environnementales
et archéologiques

2026

Lancement
des travaux

