

RD 767 Projet d'aménagement de la section entre les Trois Rois et Ménimur

Concertation publique
du 12 décembre 2023 au 12 mars 2024



**Dossier
de presse**
Décembre 2023

Hôtel du Département

Contact presse :

Sarah Le Borgne
02 97 54 82 11 / 06 31 47 42 60
presse@morbihan.fr



**GOLFE DU
MORBIHAN**
VANNES AGGLOMERATION



L'axe triskell, un axe stratégique

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

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

Ce programme TRISKELL représente 170 km d'itinéraire routier répartis sur trois branches centrées sur l'agglomération de Pontivy.

Sur l'axe Vannes/Pontivy, le projet d'aménagement de la section entre les Trois Rois et Ménimur va faire suite :

- A l'aménagement de la dernière section du contournement de Locminé, inaugurée à l'été 2023 et qui a **permis la finalisation du projet de contournement global de Locminé d'environ 12 km. Il constitue l'un des chantiers les plus emblématiques du Département, par les moyens financiers qui y ont été consacrés et par la complexité de préparation du chantier, dans un contexte réglementaire complexe.**

- à l'aménagement de la section Siviac/Moustoir-Remungol mise en service à l'automne 2002 ;
- à l'aménagement de la section Le Poteau/ Les Trois Rois sur les communes de St Avé et Vannes mise en service en 2008 ;
- à l'aménagement de la section entre Colpo et Locmaria-Grand-Champ mise en service en 2017.

L'axe Trois Rois Ménimur

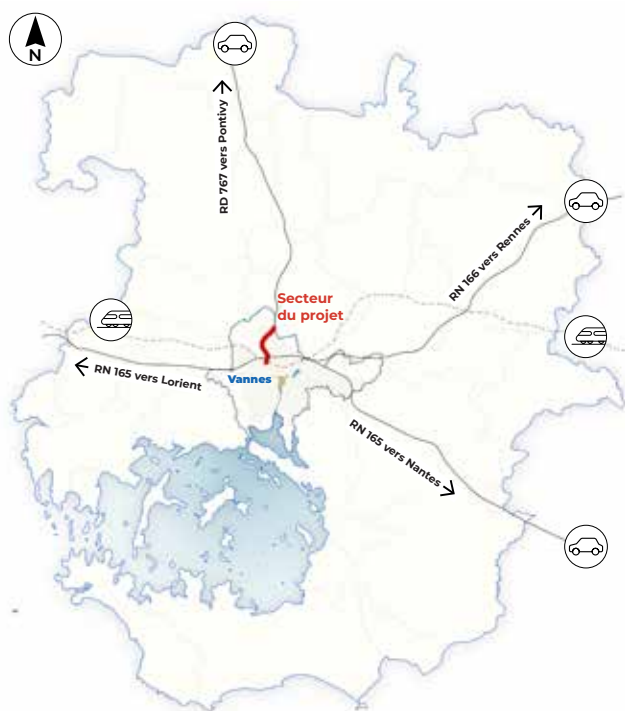
Le Département du Morbihan étudie l'aménagement de la section de deux kilomètres en entrée nord de Vannes, entre le carrefour des Trois Rois et l'échangeur avec la RN165, en prenant en compte tous les enjeux du territoire.

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

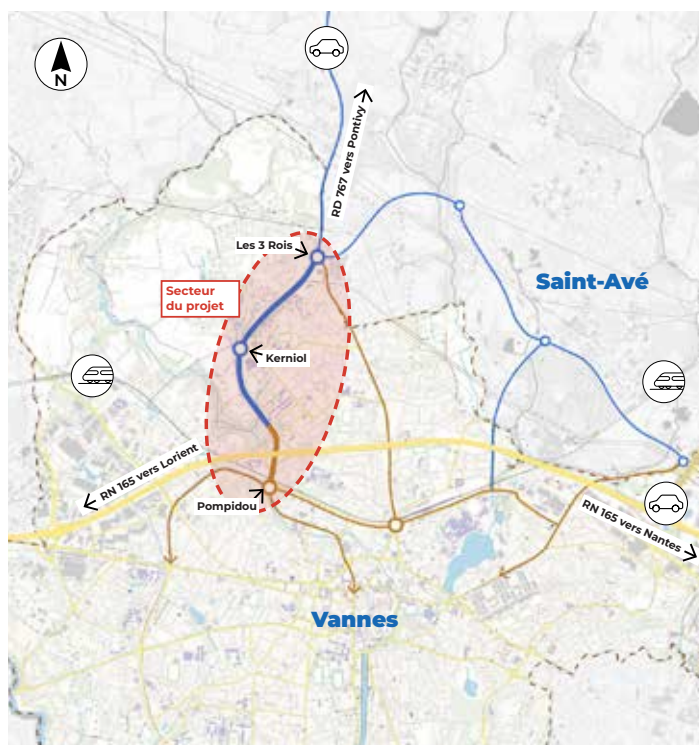
Il est possible de consulter le dossier de concertation et donner son avis dans les registres et les formulaires d'expression disponible en mairie ou via la page rd767.morbihan.fr.

A la fin de la période de concertation, le Département organisera une réunion publique de restitution en avril 2024.

Le périmètre du projet



Plan de situation à l'échelle de l'agglomération



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

En chiffres

L'axe est situé au cœur d'un territoire attractif et dynamique qui compte **166 000 habitants**.

17 200 établissements économiques génèrent

7330 emplois et font de lui un pôle d'emploi conséquent en constante augmentation. Un collège, un lycée et des équipements sportifs y sont également implantés.

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

Les besoins identifiés

Les objectifs du projet ont été définis par le Département, maître d'ouvrage de l'opération en lien avec les collectivités concernées : Golfe du Morbihan – Vannes Agglomération et la commune de Vannes. Ils consistent à :



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



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



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



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

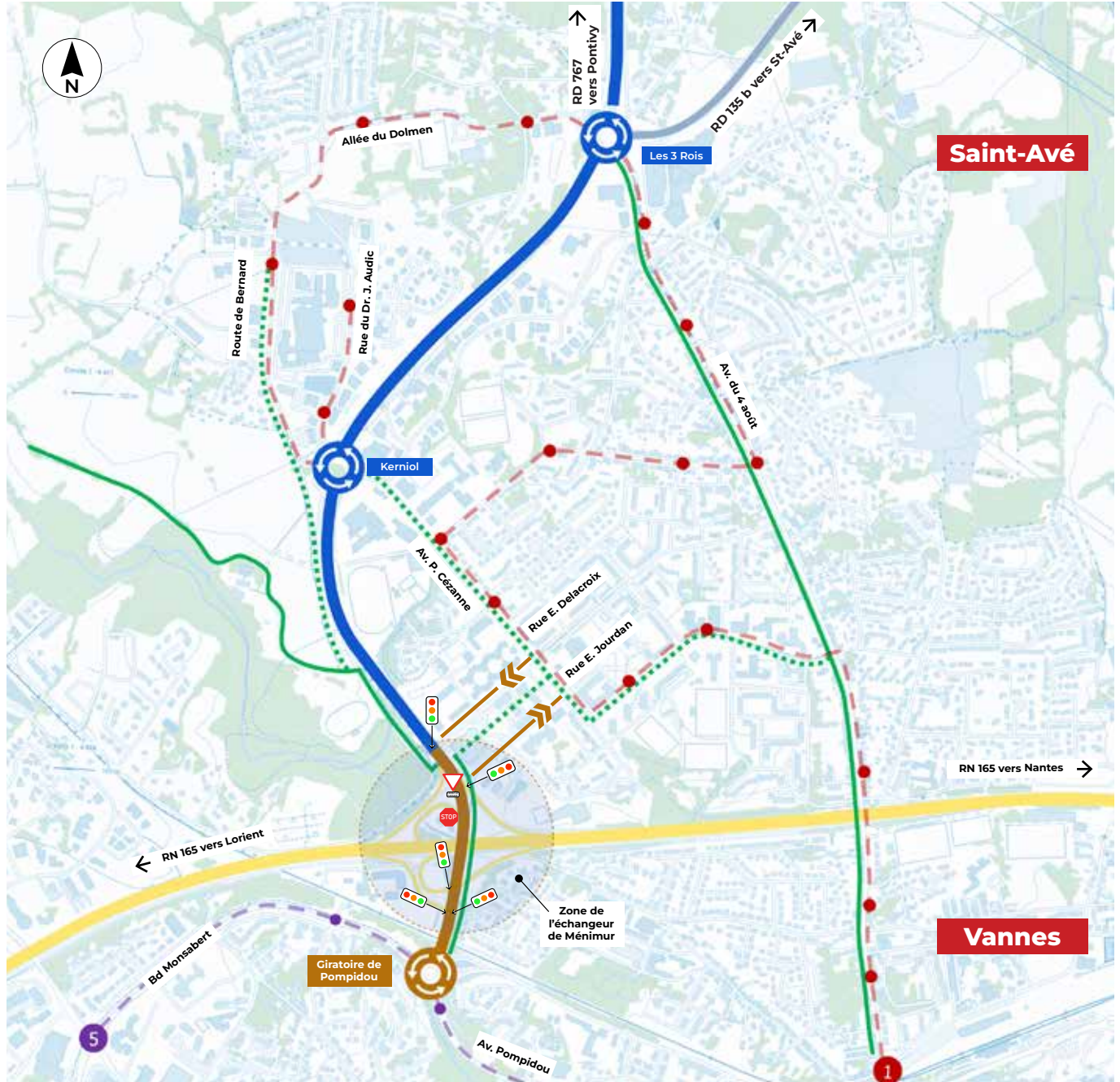
Ces points s'inscrivent dans le schéma départemental des mobilités voté lors de la session de l'Assemblée départementale du 16 juin 2023 (voir page dédiée sur morbihan.fr).











Le projet d'aménagement de la section Trois Rois – Ménimur s'articule autour de 5 phases :

- 1 Diagnostic
- 2 Étude des trafics
- 3 Définition des scénarios
- 4 Comparaison des scénarios
- 5 Choix du scénario

Les enjeux et les moyens

Configuration actuelle de la section Trois Rois – Ménimur



-  Carrefours gérés par le Département
-  Carrefours gérés par la ville de Vannes
-  Sens de circulation des voies adjacentes
-  Ligne de bus 1 (Kicéo) : Ténénio - Kerniol - République
-  Ligne de bus 5 (Kicéo) : Parissot - République - Poulfanc
-  Itinéraires cyclables continus
-  Itinéraires cyclables discontinus
-  Parking relais
-  Carrefour à feux
-  RN 165 et ses bretelles

Une prise en compte des enjeux environnementaux, règlementaires et de mobilités

La RD767 est un itinéraire congestionné qui incite les usagers à emprunter des itinéraires alternatifs comme par exemple l'avenue du 4 août 1944.

Golfe Morbihan Vannes Agglomération (GMVA) souhaite **améliorer la ligne 1 Kicéo**, qui traverse le carrefour des Trois Rois et qui a la fréquence la plus élevée du réseau de bus.

L'offre cyclable est existante mais est amenée à être complétée pour mieux répondre aux besoins des usagers. Les zones d'habitation à proximité de la RD 767 sont à préserver. L'axe se trouve à proximité de la vallée du Meucon, il y a donc un enjeu en matière de biodiversité et de préservation des milieux naturels. **La réglementation nationale en matière de stratégie bas carbone doit être prise en compte** et des adaptations locales sont portées par Vannes Agglomération via le Plan de déplacements urbains et le Plan climat air énergie territorial.

Il s'agit avant tout pour le Département d'améliorer la fonction de transit de l'axe Vannes/Pontivy, itinéraire d'intérêt régional. L'objectif est également de répondre aux besoins croissants de déplacements dans l'agglomération de Vannes, en lien avec les projections de développement démographique et d'évolution des mobilités. Enfin, il est essentiel d'améliorer la desserte de l'agglomération et ses pôles d'activités, tout en tenant compte des contraintes et sensibilités humaines à proximité de l'axe, et des spécificités naturelles et paysagères.

Des études multi-partenaires et multi-thématiques



↳ LE DÉPARTEMENT

Le Département est maître d'ouvrage de l'opération et pilote les études en étroite collaboration avec Golfe du Morbihan Vannes Agglomération et la ville de Vannes qui sont les partenaires privilégiés du projet étant gestionnaires de certains espaces du projet et Autorités Organisatrices de la Mobilité responsables des transports en communs.



↳ LE BUREAU D'ÉTUDES

Il mène l'étude de circulation et la modélisation mathématique du trafic, ainsi que l'évaluation environnementale du projet. Les études sont multiples : milieux naturels, biodiversité, acoustique, qualité de l'air, ...

Chronologie





La méthodologie

Un outil de modélisation du trafic

Le Département a fait le choix de réaliser une évaluation quantitative des conditions de circulation routière sur le périmètre d'étude. Le trafic est modélisé à l'échelle de l'aire urbaine de Vannes. Ce modèle intègre les données socio-économiques (population, emploi, habitat), le maillage du réseau routier ainsi que le maillage du réseau de transport en commun. Ces données connues constituent la situation actuelle. Les évolutions de toutes ces hypothèses sont modélisées à court terme (2027) et à long terme (2047).

Une étude préalable par comparaison

La démarche consiste à comparer des scénarios projets par rapport au scénario de référence.

Quelle différence de trafic en 2047 entre la RD767 aménagée et la RD767 non aménagée ? Les difficultés de circulation sont-elles identiques ?

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

Le scénario projet correspond à l'évolution des conditions de circulation routière **avec une nouvelle configuration des aménagements de la RD767.** Ainsi, pour chaque scénario, l'outil de modélisation calcule l'évolution du trafic en 2027 et en 2047. Il analyse la fluidité de chaque carrefour et les interactions entre les carrefours.

Deux scénarios projets retenus pour l'étude

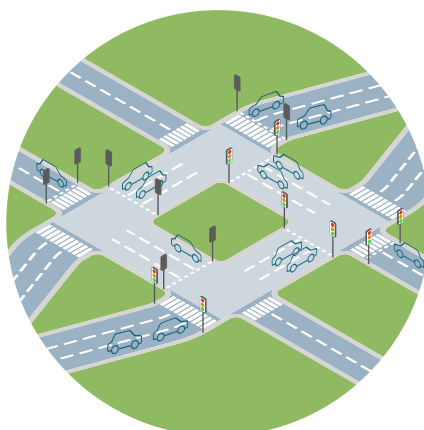


Schéma de principe d'un carrefour à feux

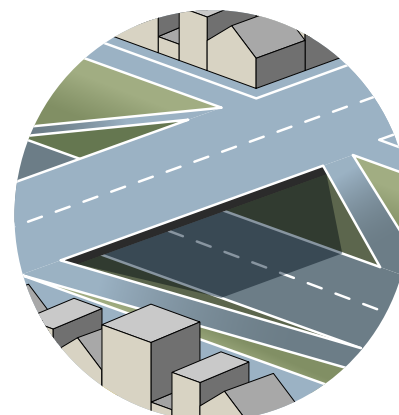


Schéma de principe d'un carrefour dénivelé

Ces scénarios ont des caractéristiques communes, adaptées à une voirie structurante d'agglomération :

- Un élargissement à 2 voies par sens de circulation
- Une vitesse maximale maintenue à 70 km/h
- Un traitement différencié des carrefours.

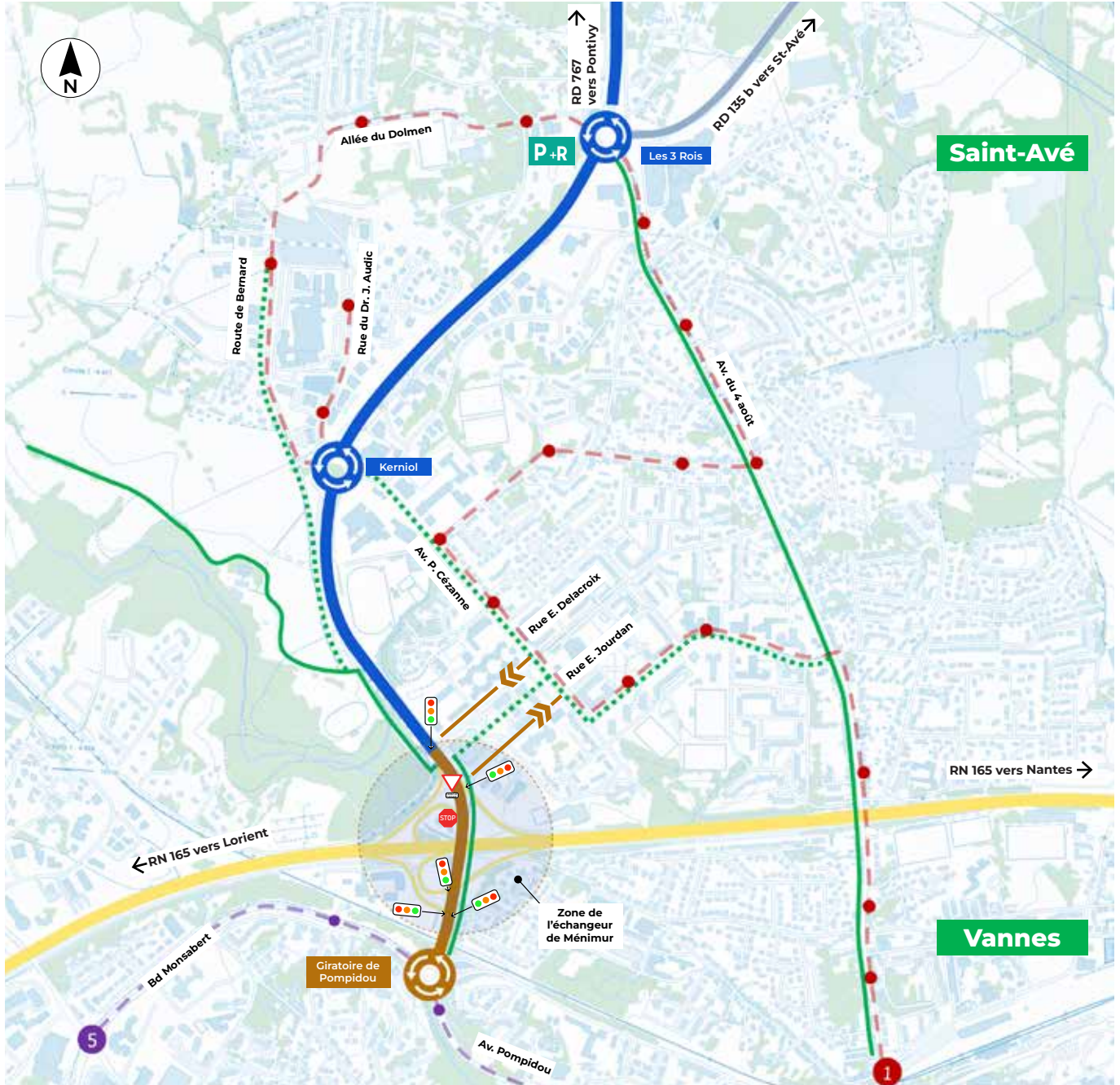
Ménimur










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



Le scénario de référence

Le scénario de référence correspond à l'évolution des conditions de circulation routière sur la section Trois Rois - Ménimur sans modification de la configuration actuelle.



-  Carrefours gérés par le Département
-  Carrefours gérés par la ville de Vannes
-  Sens de circulation des voies adjacentes
-  Ligne de bus 5 (Kicéo) : Parissot - République - Pouffanc
-  Itinéraires cyclables continus
-  Itinéraires cyclables discontinus
-  Parking relais
-  Carrefour à feux
-  RN 165 et ses bretelles

Les hypothèses d'évolution

En terme de mobilité, GMVA prévoit dans son Plan de Déplacement Urbain un parking relais associé à la ligne 1 Kicéo, au niveau du carrefour des Trois Rois.

Pour les besoins de l'étude de trafic, le Département du Morbihan a pris des hypothèses ambitieuses avec une mise en service du parking dès 2027 et une augmentation de sa capacité en 2047. Enfin, l'agglomération devrait améliorer à court terme la fréquence de la ligne KICEO n°1. Ce parking et le renfort de la ligne vont faciliter le report des véhicules particuliers vers la ligne de bus, en cohérence avec la Stratégie Nationale Bas Carbone.

Par ailleurs, des modifications de voirie sont prévues à court terme autour du futur pôle d'échange multimodal de la gare de Vannes et au cœur de ville de Vannes.

Enfin, la modification par l'Etat de l'échangeur du Liziec entre les RN165 et RN166 sera mis en service à moyen terme

En matière d'habitat, un développement dynamique de production de logements est prévu avec 110 logements par an à Saint-Avé et 460 à Vannes.

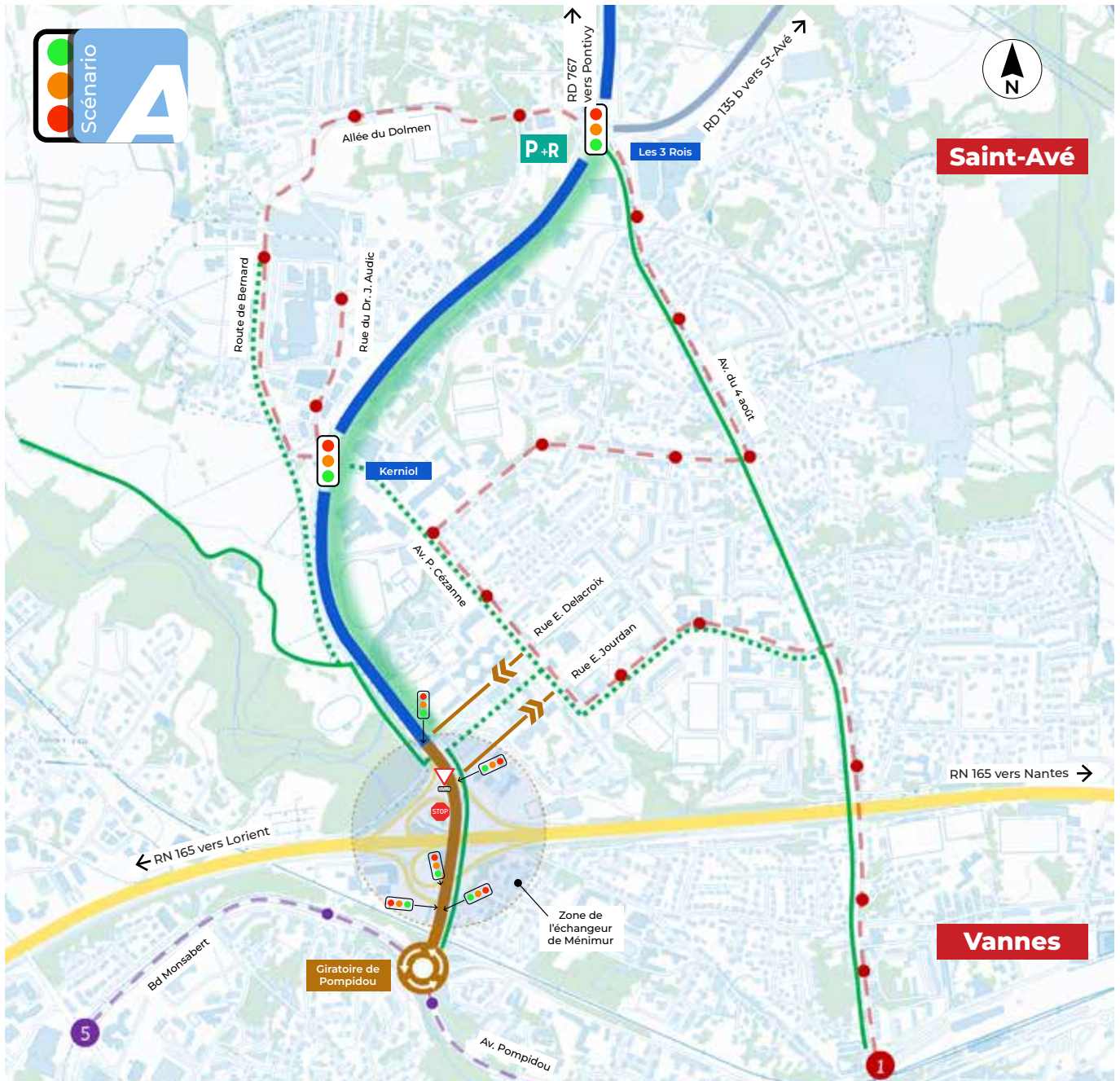
Concernant la population, les projections de l'INSEE publiées en 2022 envisagent une poursuite de la dynamique locale à court terme et un tassement à long terme.

Enfin, la mise en œuvre de la stratégie nationale bas carbone devrait impacter le trafic. Celui en provenance ou à destination du nord de Colpo présenterait une évolution de -0,7% par an pour les trajets de moins de 100 km et +1,1% par an pour les trajets de plus de 100 km.

Deux scénarios de projet

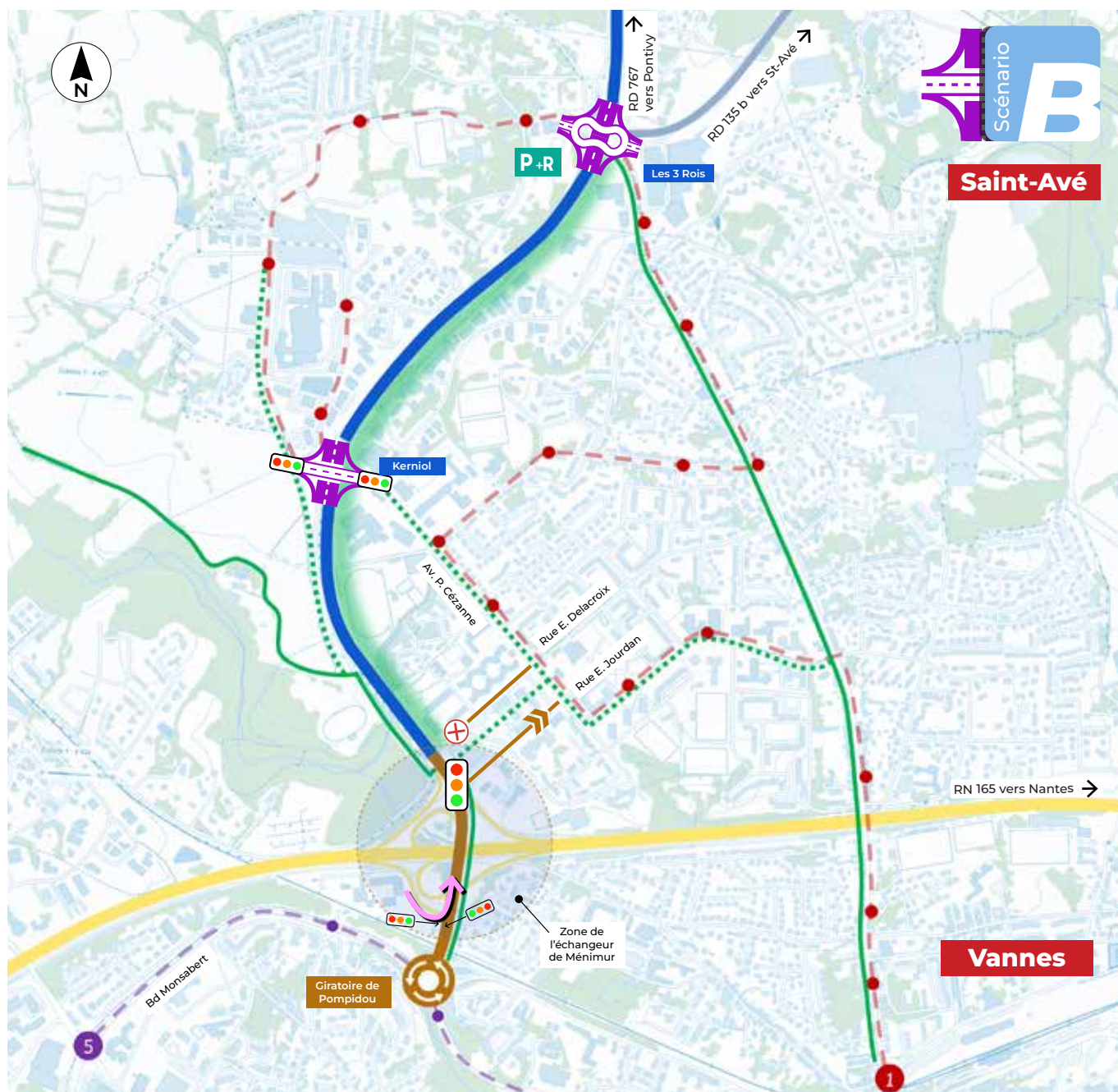
Scénario A : Places à feux














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



Scénario B : Carrefours dénivelés

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



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

Modifications possibles de l'échangeur de Ménimur

L'étude a commencé par une modélisation du scénario places à feux avec la configuration actuelle de l'échangeur de Ménimur. Les résultats montrent que le maintien de la configuration actuelle de l'échangeur n'est pas acceptable. Plusieurs solutions sont donc envisagées : Le scénario carrefours dénivelés a déjà été modélisé avec une simplification des feux de l'échangeur de Ménimur.

Sur l'échangeur sud, une modification des carrefours à feux est envisagée pour rétablir un mouvement direct et éviter le demi-tour actuel au giratoire de Pompidou pour les usagers venant de Lorient allant vers Pontivy.

Sur l'échangeur Nord, trois options sont envisagées :

1. Une gestion par feux complétée pour y intégrer tous les mouvements
2. Une simplification des échanges par feux en supprimant le carrefour de la rue Eugène Delacroix dont le trafic serait reporté sur le carrefour de Kerniol. Ainsi l'échangeur nord serait réservé aux échanges entre la RD767 et la RN165.
3. Un giratoire nord à 4 branches avec plus qu'une seule bretelle de sortie de la RN165 en provenance de Nantes.



Les premiers résultats

CONFIGURATION ACTUELLE SCÉNARIO DE RÉFÉRENCE : des congestions qui s'aggravent

Sans modification de la configuration actuelle, on observe une dégradation des conditions de circulation sur les carrefours déjà saturés ou en limite de capacité.

Les simulations dynamiques mettent en évidence une augmentation des remontées de file, une dégradation des vitesses et des temps de parcours. On note également pour le giratoire de Pompidou et l'allée du Dolmen au giratoire des Trois Rois, une incapacité de la simulation dynamique à écouler le trafic futur prévu en heure de pointe du soir en 2047.

La vitesse commerciale de la ligne KICEO n°1 est également dégradée en traversée du giratoire des Trois Rois.

Différents types de congestions







SCÉNARIO A - Places à feu : **des saturations qui perdurent** **et une fluidification des trafics** **aux heures de pointe**

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

Les congestions perdurent au niveau des carrefours mais avec des remontées de files bien moindres par rapport au scénario de référence.

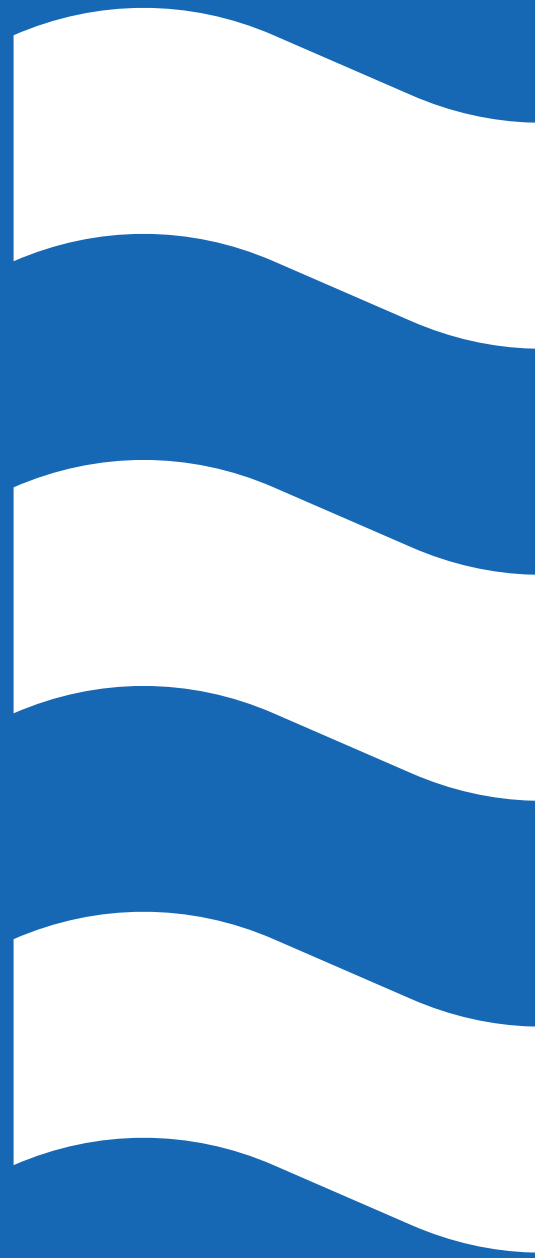
La situation du carrefour de Kerniol se dégrade le matin et le soir sur la rue Audic et l'avenue Paul Cézanne, dans une moindre mesure sur la RD767 sud. Faute d'aménagement, il n'y a pas d'amélioration sur l'échangeur de Ménémur et le carrefour giratoire de Pompidou est toujours saturé, en particulier le soir.

SCÉNARIO B - Carrefours dénivelés : une fluidification d'ensemble le soir comme le matin

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

Les conditions de circulation s'améliorent sur le carrefour des Trois Rois le matin et le soir. Des difficultés persistent sur le carrefour de Kerniol, notamment sur l'avenue Paul Cézanne, sur laquelle s'effectue le report depuis la rue Eugène Delacroix. Le scénario apporte globalement une amélioration sur l'échangeur de Ménimur et n'aggrave pas les difficultés sur le giratoire de Pompidou.





MORBIHAN

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