

AVIS SUR LE PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DE L'ÉCHANGEUR DU LIZIEC

Vu la saisine pour avis du Préfet de la Région Bretagne par courrier en date du 16 novembre 2020 ;

Vu l'avis de la commission urbanisme du Parc réuni le 10 décembre 2020 ;

Contexte et objectif du projet :

L'échangeur du Liziec est l'un des 4 systèmes d'échanges qui irriguent Vannes. Il permet de connecter 2 axes importants que sont la RN165 (Nantes-Vannes-Lorient-Quimper) et la RN166 (Rennes-Vannes) tout en assurant des échanges locaux. Malgré des travaux d'aménagements réalisés au début des années 2000, cet échangeur présente des saturations régulières et des remontées de files sur les axes qui l'alimentent. Ces dysfonctionnements devraient s'aggraver au regard du dynamisme économique et de l'accroissement de population de ce territoire qui génèreraient une augmentation prévisible du trafic.

Le projet présenté consiste à réaliser un aménagement routier 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.

La Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) de Bretagne a entamé en 2017 les études préalables à la déclaration d'utilité publique prévue par le Contrat de Plan État Région (CPER) 2015-2020 pour la région Bretagne. Après un diagnostic technique et environnemental, différentes variantes de tracé ont été étudiées par l'État. Sur la base de ces études, trois variantes ont été retenues et sont présentées dans le cadre de la concertation publique organisée du 16 novembre au 18 décembre 2020.

Présentation synthétique des 3 variantes :

Variante A :

La variante A privilégie une liaison directe Lorient-Rennes tout en permettant les échanges des voiries locales pour la liaison entre Vannes et Saint-Avé. La liaison Nantes-Rennes n'est pas directe et nécessiterait le passage de plusieurs ronds-points. La modélisation des futurs flux montre une amélioration de la fluidification de la circulation en heure de pointe mais des dysfonctionnements resteraient présents sur la bretelle de sortie Rennes-Saint-Avé et sur le giratoire du Liziec. Si majoritairement on constate un gain dans les temps de parcours, certains pourraient néanmoins augmenter. D'après l'étude préalable présentée, c'est la variante qui aurait le moins d'impact environnemental et paysager des 3 propositions. L'estimation du coût de cette variante est de 43,6 M€ TTC, soit la moins coûteuse des 3 options.

Variante B :

La variante B privilégie une liaison directe Lorient-Rennes et une liaison directe Nantes-Rennes. Plusieurs liaisons locales seront plus complexes (Saint-Avé-Vannes-Nantes et Nantes-Vannes) : elles passeront par la route de Rennes et la rue Alain Gerbault, actuellement voiries communales, ce qui pourrait nécessiter des aménagements complémentaires, non intégrés actuellement dans l'étude et dans l'estimation financière. La modélisation des futurs flux montre des conditions de circulations fluidifiées sauf au niveau du giratoire Gerbault/Delestraint ainsi que sur la bretelle de sortie vers

Vannes centre de la RN166 qui saturerait en heure de pointe du soir. Une régulation par feux du giratoire est proposée pour limiter la file d'attente sur la bretelle. D'après l'étude préalable présentée, c'est une variante qui présente des impacts environnementaux plus importants sur le ruisseau du Liziec (portion importante mise en souterrain). L'estimation du coût de cette variante est de 47,4 M€ TTC.

Variante C :

La variante C sépare les flux de transit des circulations locales. Les liaisons seraient donc directes entre Lorient-Rennes et Nantes-Rennes et les flux locaux seraient gérés par un ensemble de 4 giratoires. La modélisation des futurs flux montre des conditions de circulations fluidifiées à l'exception, comme pour la variante B, de la bretelle de sortie vers Vannes centre de la RN166 qui nécessiterait une régulation par feux du giratoire pour limiter la file d'attente sur la bretelle. Cette variante semble néanmoins la plus satisfaisante s'agissant de la fluidification du trafic routier. D'après l'étude préalable présentée, c'est une variante qui présente des impacts environnementaux plus importants sur le ruisseau du Liziec (portion importante mise en souterrain) ainsi que des impacts paysagers plus importants, car cette variante nécessite une emprise routière plus grande. L'estimation du coût de cette variante est de 58,1 M€ TTC, soit la plus coûteuse des 3 options. A noter qu'il est précisé que cette variante entraînera une gestion du trafic plus complexe pour l'exploitant routier.

Analyse du projet :

Enjeux environnementaux aux abords du projet :

Les études environnementales ont été réalisées dans un périmètre restreint, incluant uniquement la proximité immédiate du projet. Elles concluent à des enjeux environnementaux relativement modérés dans cet espace déjà très fortement modifié par les aménagements.

Ainsi, il a été identifié dans le périmètre de l'étude la présence de 31 espèces d'oiseaux protégés, 4 amphibiens protégés, au moins 2 espèces de mammifères protégés dont la Loutre d'Europe et 1 reptile protégé.

Le peuplement piscicole est signalé comme fortement impacté dans les variantes B et C, sans plus de détail. Or le Liziec présente des enjeux piscicoles avérés à l'échelle du territoire, avec la présence du Saumon Atlantique et de la Lamproie marine notamment qui ne sont pas identifiés dans l'étude. Il s'agit de deux espèces d'intérêt communautaire protégées par l'annexe II de la Directive Européenne Habitat, Faune, Flore. Des zones de frayères à Lamproie marine sont connues à proximité de l'échangeur, notamment via les suivis réalisés par la Fédération Départementale pour la Pêche et la Protection du Milieu Aquatique du Morbihan. Celles-ci ont été identifiées dans l'arrêté préfectoral en date du 9 juin 2015 relatif à la délimitation des zones de frayères en application de l'article L.432-3 du Code de l'environnement. Il apparaît nécessaire de compléter l'évaluation environnementale au regard de ces deux espèces à enjeux prioritaires.

Les habitats naturels actuellement présents sur le site seront impactés par le projet de réaménagement. Ainsi les zones humides actuellement présentes sur le site seront impactées de 4 500 m² dans la variante A, de 7 800 m² dans la variante B et de 10 100 m² dans la variante C. Les surfaces de boisements seront également impactées de 7 550 m² dans la variante A, 8 700 m² dans la variante B et 13 210 m² dans la variante C.

Il est important de rappeler que la règle 4 du SAGE Golfe du Morbihan-Vannes Agglomération interdit la destruction de zones humides, sauf exception dont l'impossibilité technico-économique d'implanter en dehors de ces zones, les installations, ouvrages, travaux ou activités réalisés dans le cadre d'un projet déclaré d'utilité publique (DUP) ou présentant un caractère d'intérêt général, notamment au sens de l'article L.211-7 du Code de l'environnement ou de l'article L.102-1 du Code de l'urbanisme.

Dans le cadre du principe éviter, réduire, compenser, il convient donc de limiter l'impact du projet sur les zones humides. La destruction des zones humides, si elle devait être nécessaire à la mise en œuvre du projet, impliquera compensation or cette compensation n'est pas chose simple à mettre en œuvre.

Enjeux liés à la trame verte et bleue :

Les enjeux de continuités écologiques et de trame verte et bleue ne sont pas cités dans le document de synthèse proposé à la concertation publique. Or ces enjeux sont présents dans le secteur. En effet, il y a une trame écologique entre Saint-Avé et Vannes qui se poursuit vers une zone relais de la trame bocagère et forestière à l'est. L'ensemble constitué par les échangeurs du Liziec et de Tréalvé est actuellement un point noir sur cette trame verte et bleue dont l'impact sur la circulation de la faune est corroboré par les collisions observées. L'impact sur les petites espèces (amphibiens, petits rongeurs, ...) est difficilement quantifiable sur la base des rares observations opportunistes. Cet enjeu de continuité mériterait d'être étudié plus précisément. Des passages à faune pourraient être aménagés soit de manière dédiée, soit dans des aménagements destinés à la circulation douce. Certains passages sur ou sous routes pour les véhicules motorisés sont aujourd'hui repensés afin d'intégrer la circulation faunistique par le biais de banquettes. A noter, qu'actuellement, l'ouvrage sous-voies pour le passage du Liziec est équipé d'une banquette, ciblé pour le passage de la Loutre d'Europe.



Cette trame écologique se poursuit dans Vannes en prenant appui sur le cheminement du Liziec, et cela jusqu'en haut de son estuaire. Cette interface entre milieux rural et urbain est, avec la vallée du Meucon, l'une des dernières permettant la perméabilité entre le nord des RN 165/166 et la ville de Vannes. Les projets d'aménagement portés par la ville de Vannes, dont le projet d'aménagement de Beaupré-Lalande intègrent ces enjeux de continuités en prévoyant des aménagements favorisant la préservation des zones humides et en prévoyant des aménagements de type passage à batraciens sous voiries pour maintenir certaines continuités écologiques. Il est joint en annexe du présent avis trois cartographies illustratives de ces enjeux de continuités écologiques dans le secteur, issus de travaux en cours portant sur l'identification de la trame verte et bleue.

Plus particulièrement, il existe un enjeu majeur de continuité écologique de la trame bleue.

Classé en 1ère catégorie piscicole, le Liziec présente un potentiel salmonicole important du fait de son habitat diversifié. Il présente une petite population de Saumon Atlantique sur sa partie basse, avec de la reproduction avérée. Plusieurs obstacles à la circulation de cette espèce sur le Liziec ont

été supprimés (château du Liziec, ancienne pisciculture de la Gouarnais, vanne de Saint-Nolff). Le premier obstacle infranchissable pour l'espèce est situé légèrement en amont de l'échangeur, au moulin de Tréalvé en Saint-Avé, or sa conformité au titre de la continuité écologique en cours de finalisation devrait permettre la reconquête du bassin versant par cette espèce de poisson migrateur emblématique et menacé. Le classement en liste 2 au titre de l'article L214-17 du Code de l'environnement du Liziec, du pont sur la RD 134 sur la commune de Saint-Nolff à l'estuaire, implique une obligation d'assurer la circulation piscicole (montaison et dévalaison) pour les espèces amphihalines (Anguille, Saumon Atlantique, Truite de mer, Lamproie marine) et pour l'espèce holobiotique, la Truite fario.

Il apparaît que les 3 variantes d'aménagement étudiées auront un impact sur la qualité de cette trame bleue et de la continuité piscicole. La variante A prévoit la suppression d'un linéaire d'écoulement à ciel ouvert et un reprofilage des berges (talutage). L'analyse des impacts de la variante B indique que la morphologie du ruisseau du Liziec sera modifiée, avec deux tiers du cours d'eau présent sur le secteur mis en souterrain, soit un linéaire très important sans puits de lumière perturbant voir rendant inexistantes les déplacements des poissons. Il en est de même pour la variante C de manière moins importante avec seulement 1 tiers du cours d'eau sera mis en souterrain.

Le Liziec est classé en liste 1 au titre de l'article L214-17 du Code de l'environnement. Cela implique qu'aucune autorisation ou concession ne peut être accordée pour la construction de nouveaux ouvrages s'ils constituent un obstacle à la continuité écologique. Il convient donc de s'assurer que les aménagements proposés (en particulier dans les variantes B et C) ne constituent pas un obstacle à la continuité écologique et prennent bien en compte cet objectif.

Les enjeux de continuités écologiques méritent d'être mieux identifiés lors des études environnementales préalables. Quelle que soit la variante choisie pour la suite de la procédure, cet aspect devra faire l'objet d'une étude complémentaire.

En complément, on peut citer l'orientation 15 « réduire la fragmentation des continuités écologiques liés aux infrastructures linéaires existantes » du Schéma Régional de Cohérence Écologique qui demande à réduire les effets fragmentant des infrastructures existantes par des aménagements et pratiques améliorant leur perméabilité écologique.

La réalisation des aménagements autour de l'échangeur du Liziec pourrait constituer une opportunité de restituer une meilleure continuité écologique. Pour cela, ces aspects doivent être pris en compte dès la phase diagnostic.

Enjeux liés aux déplacements doux :

Le dossier de concertation précise en page 8 que le projet d'aménagement doit prendre en compte les dispositions de la loi d'orientation des mobilités (loi LOM) dont l'article 35 qui 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.

Il est précisé qu'actuellement l'échangeur est un point noir majeur de franchissement pour les modes doux, que la DREAL Bretagne est très attentive à la place des modes doux dans le projet, tout en rappelant que l'objectif principal de ce projet de restructuration d'échangeur est de remédier à des problèmes de saturations routières.

Si le principe général d'une conception d'un réaménagement compatible avec la réalisation d'aménagements complémentaires dédiés aux modes de transports alternatifs à la voiture individuelle est affirmé, il n'y a aucun élément d'analyse de cette faisabilité dans les variantes. Par exemple actuellement, les lignes de bus empruntent la route de Rennes et la rue Alain Gerbault, or la variante B utilise ces deux axes pour les liaisons locales. Il est précisé que ces deux axes nécessiteront peut-être des aménagements, sans que le coût et la faisabilité ne soient analysés, ni les incidences sur le réseau actuel de transport en commun.

Les enjeux de déplacements doux devraient être mieux pris en compte dans les différentes versions.

Autres enjeux :

Globalement, le projet de réaménagement doit se réaliser dans un secteur très contraint. Il s'insère entre deux zones d'activités existantes : la zone du Prat et Chapeau Rouge. Ainsi la zone du Prat et plus particulièrement le bâtiment de Brico Cash pourra être impacté, notamment en fonction du repositionnement nécessaire de la voie ferrée qui longe actuellement la bretelle. La zone de Chapeau rouge sera moins impactée mais la variante C passe en bordure du restaurant du Campanile et de l'hôtel Première Classe. Les trois variantes auront un impact sur la réserve foncière à vocation économique positionné à proximité du château du Liziec dans le PLU de Vannes.

A noter que la Chapelle du Rohic est inscrite à l'inventaire des monuments historiques, et que la variante C nécessitera la création d'un nouveau passage supérieur au-dessus de la RN 166 qui sera en co-visibilité avec la chapelle. Le château du Liziec n'est pas classé, mais il est précisé que sa façade sud-est est en co-visibilité avec le projet.

Le secteur est concerné par le plan de prévention des risques d'inondation du bassin versant du Liziec. Il est précisé que la prise en compte de cet enjeu nécessitera des analyses complémentaires.

APRES EN AVOIR DÉLIBÉRÉ, le Bureau Syndical :

- Émet l'avis suivant sur le projet de réaménagement de l'échangeur du Liziec :

Au regard des éléments présentés dans le document de synthèse de concertation, il est constaté qu'aucune des variantes proposées n'apporte une solution totalement satisfaisante à la problématique, qu'il s'agisse des enjeux, de circulation, des impacts environnementaux et de la nécessité de renforcer des solutions alternatives à la voiture individuelle dans la réflexion.

La variante A semble présenter les impacts environnementaux et paysagers les moins importants. Elle est la variante dont le coût estimatif est le moins important, mais apporte la moins bonne réponse aux problèmes de saturation, sans doute insatisfaisante au regard des enjeux.

La variante B et C ont des impacts environnementaux plus importants notamment sur la continuité écologique du ruisseau du Liziec qui devra être mieux estimée. Elles apportent une meilleure réponse aux problèmes de saturation routière que la variante A, mais avec un coût financier plus conséquent, peut-être sous-estimé pour la variante B, car n'intégrant pas les aménagements nécessaires sur la route de Rennes et la rue Alain Gerbault.

Il apparaît que des enjeux écologiques doivent être mieux intégrés à l'étude, dont l'intégration des enjeux de continuités écologiques de la trame bleue, de la présence du Saumon Atlantique et de sites de reproduction de la Lamproie marine. Le projet de réaménagement de l'échangeur du Liziec devra prendre en compte la circulation du Saumon Atlantique et de la Lamproie marine afin de ne pas entraver leur circulation, 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.

Il est nécessaire de réaliser une étude complémentaire sur la faisabilité du maintien de la fonctionnalité écologique du Liziec en évaluant les différentes solutions envisageables y compris, par le biais d'aménagements alternatifs au



usage du cours d'eau. Cette étude pourrait se coupler avec l'étude complémentaire d'ores et déjà identifiée comme nécessaire sur les aspects de gestion du risque d'inondation.

En complément, il est important de souligner la nécessité de réfléchir à renforcer les mobilités alternatives et innovantes qui pourraient contribuer à ne pas aggraver la situation actuelle sachant que les aménagements ne seront opérationnels que dans plusieurs années.

Le plan de déplacement urbain de Golfe du Morbihan Vannes Agglomération peut offrir une opportunité d'envisager ces innovations en complément de l'aménagement nécessaire de l'échangeur du Liziec.

Le Président du Syndicat Mixte du Parc Naturel
Régional du Golfe du Morbihan,

David LAPPARTIENT

Annexe : 3 cartographies d'identification de la trame verte et bleue, extraites d'étude en cours sur le territoire

Secteur au nord-ouest de l'échangeur :

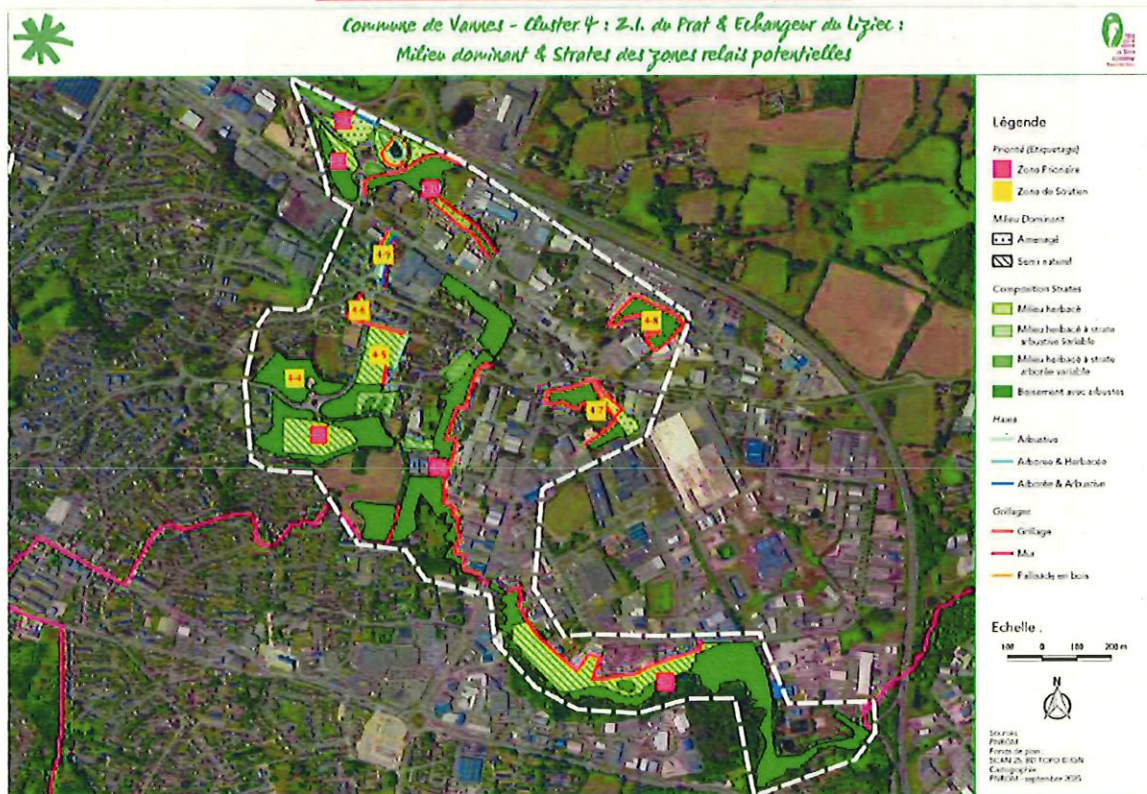


Secteur de l'échangeur :



Secteur au sud-est de l'échangeur :

Annexe 4.4 : PEP n°4 : Z.I. du Prat à l'échangeur du Liziec



Mode de gestion dominant & composition en habitats des zones relais potentielles du PEP n°4.