



## // CONTACT PRESSE

DAVY DANO

Tél. 02 97 54 80 02

Portable : 06 88 80 46 98

davy.dano@morbihan.fr

## AMÉNAGEMENT À 2x2 VOIES DE LA RD 767 LA DÉVIATION DE LOCMINÉ MISE EN SERVICE

### // PRÉSENTATION DE L'OPÉRATION

L'opération de mise à 2x2 voies de la déviation entre Locminé et Siviac s'inscrit dans le programme TRISKELL qui prévoit l'aménagement d'un axe routier Nord-Sud à 2x2 voies pour la Bretagne et plus particulièrement pour les liaisons :

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

Ce programme TRISKELL figure lui-même au programme de modernisation des routes départementales du Morbihan, au Schéma Routier Départemental des Côtes d'Armor et enfin au Programme Routier Régional.

#### Sur la section Vannes/Pontivy, l'opération de contournement de Locminé fait suite :

- 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 3 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.

Ce projet consiste à réaliser une 2x2 voies d'environ 12 km de longueur qui permettra de contourner Locminé par l'Est puis se prolongera vers le Nord en parallèle de l'actuelle RD 767 jusqu'à Siviac (commune d'Evellys) pour se raccorder à la section 2x2 voies existante de la RD 767.

Aménagement essentiel et structurant pour les communes concernées : Bignan, Locminé, Moréac, Naizin et Remungol (Evellys), ce projet est aussi l'un des chantiers les plus attendus du programme routier départemental prioritaire morbihannais.

En effet, la RD 767 qui relie Vannes à Pontivy et traverse Locminé connaît un trafic très important (environ 13000 véhicules en traversée) notamment en ce qui concerne les poids lourds (8 % de poids lourds). De plus, cette voie revêt un caractère particulièrement accidentogène.

La création du contournement de Locminé et Locminé-Siviac a donc pour objectif de remédier à ces inconvénients en assurant aux usagers de l'axe un niveau de confort et de sécurité suffisant et homogène.

La mise en œuvre de ce projet a également pour objectif de désengorger le centre-ville de Locminé, d'y améliorer le cadre de vie et d'en permettre une requalification.

Au-delà d'améliorer les conditions de circulation, de fluidité et de sécurité, le contournement de Locminé sera un l'atout de développement économique et social pour un large territoire.

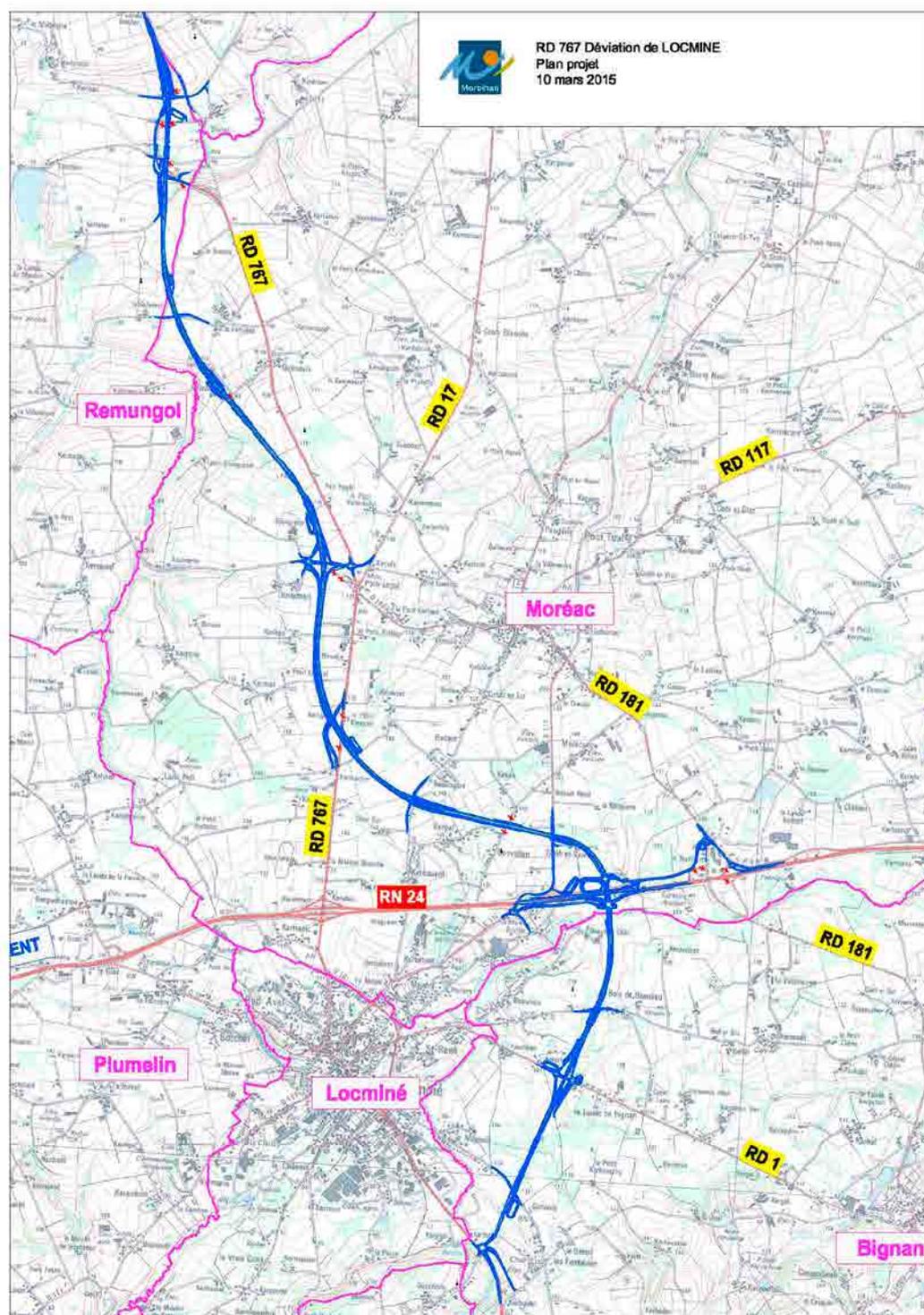
Ce tronçon débute au Sud de Locminé, au lieu-dit Les Fontaines/Kerfohro sur la commune de Bignan.

Il se raccorde à la Route départementale (RD 767) actuelle au nord du hameau de Siviac (limite entre les communes de Naizin et de Remungol).

Il comprend la réalisation de cinq échangeurs ainsi que 11 ouvrages (passages supérieurs ou inférieurs) qui assurent le rétablissement de voies communales et de routes départementales classées dans le réseau de desserte locale ou encore le franchissement de la RN24.

**L'avancement des travaux permet aujourd'hui de mettre en service un 1<sup>er</sup> tronçon de 3 km**

### Plan de situation



Ce projet constitue l'**un des chantiers des plus emblématiques par les moyens financiers qui y sont consacrés** et par la complexité de préparation du chantier lui-même dans un contexte réglementaire complexe.

**Le coût de la totalité des travaux est d'environ 60 M€, dont 38 M€ pour la déviation de Locminé (avec échangeur RN24). L'opération est entièrement financée par le Département du Morbihan, maître d'ouvrage.**

## // PRÉSENTATION DÉTAILLÉE DU PROJET

La section à 2x2 voies compte 12 km de long environ. Elle dévie Locminé par l'Est puis se prolonge au Nord en parallèle de l'actuelle RD 767 jusqu'à Siviac pour se raccorder à la section 2x2 voies existante de la RD 767.

**Elle comporte les points d'échanges suivants (du sud vers le nord) :**

- Le giratoire de Kerforho qui relie le projet à l'actuelle RD 767 au sud de Locminé et permet l'accès aux lieux-dits de Kerforho et Quistinic ;
- Un échangeur avec la RD 1 (axe Locminé – Bignan) ;
- Un échangeur avec la RN 24 (axe Rennes - Lorient) conduisant à la création de deux carrefours giratoires sur la section courante et offrant un accès nord-ouest à Locminé ainsi qu'un accès complet à la zone du Barderf située au nord-ouest de Locminé ;
- Un échangeur avec l'actuelle RD 767 au nord de Locminé, au niveau de Porh Legal permet l'accès à Locminé par le nord et relie également les RD 17 (axe Locminé – Naizin) et 181 (axe Remungol – Moréac) ;
- Un demi-échangeur, situé au niveau de l'extrémité nord du projet, orienté vers Pontivy, donne accès à Siviac pour les usagers venant de cette direction. Il se situe également sur l'axe Remungol – Naizin.

**Le giratoire de Kerforho est prévue de façon à s'intégrer à un futur échangeur avec la RD 767 dans le cadre d'un futur prolongement de la 2x2 voie vers le Sud.**

En plus de ces points d'échanges de nombreux rétablissements (ou croisements) sont prévus au projet :

- Entre le giratoire de Kerforho et l'échangeur de la RD 1 :
  - Rétablissement de Gohvaria
- Entre l'échangeur de la RD 1 et l'échangeur avec la RN 24 :
  - Rétablissement du Bois Beaulieu
- Entre l'échangeur de la RN 24 et l'échangeur avec la RD767 à Porh Legal :
  - Rétablissement du Clandy
  - Rétablissement de Beauregard
  - Rétablissement de l'ex-RD 767
- Entre l'échangeur de la RD767 à Porh Legal et le demi-échangeur de Siviac :
  - Rétablissement du Galvrou
  - Rétablissement de l'ex-RD 767

Enfin, des voies de désenclavement sont prévues au projet afin de raccorder l'ensemble des voies interceptées par le projet vers les rétablissements prévus.

Les besoins d'emprises foncières nécessaires aux aménagements départementaux ont été acquis pour une partie par voie d'acquisition amiable, notamment sur le secteur de Bignan. De longue date, la collectivité avait également anticipé des réserves foncières autour de l'opération. Par ailleurs un aménagement foncier a permis de remanier l'organisation parcellaire et de ressortir les emprises nécessaires aux aménagement tout en conciliant les besoins et usages. Aucune emprise n'a été acquise par voie d'expropriation.

## // CHRONOLOGIE DES TRAVAUX

L'opération est réalisée en deux grandes tranches de travaux :

### ❶ L'aménagement de la déviation de Locminé

Cette grande tranche a été conduite en 3 grandes phases, planifiées en tenant compte de la sensibilité des milieux naturels et du calendrier réglementaire d'intervention sur ces milieux :

- Le système d'échange de la RN 24 (notamment l'ouvrage d'art de Keroset) et les voies de rétablissement associées, menées entre 2013 et 2016 ;
- La construction des ouvrages d'art de type passages supérieurs ou inférieurs et les voies de rétablissement associées, progressivement menée entre 2016 et 2019 ;
- La construction de la section courante et des carrefours d'échanges d'extrémité, à partir d'avril 2019, phase interrompue entre juillet 2019 et avril 2020.

L'ensemble des emprises était soumis à des études et des investigations préalables d'archéologie préventive. Le périmètre des travaux a fait d'abord l'objet d'un diagnostic archéologique, mené en 3 temps. Ces diagnostics ont donné lieu à la prescription de 4 fouilles préventives par la DRAC – Service Régional d'Archéologie.

### ❷ L'aménagement de l'itinéraire Locminé-Siviac

La réalisation d'une partie du futur échangeur de Porh Legal a été anticipée en 2016. Le giratoire Est et le rétablissement de la D17 vers Naizin ont été construits car ils permettaient d'apporter une réponse à un fort enjeu de sécurité routière sur ce secteur.

Pour le reste, l'organisation des travaux de cette seconde grande tranche a été calquée sur le même principe d'enchaînement des travaux.

Le diagnostic archéologique a été réalisé fin 2018 sur le périmètre de 3 ouvrages d'art, puis sur l'essentiel des emprises toute fin 2019.

La construction des ouvrages d'art de type passages supérieurs ou inférieurs et les voies de rétablissement associées a débuté en septembre 2019 pour trois d'entre eux et se sont poursuivis jusqu'à début 2021. Deux autres ouvrages de rétablissement de type passage inférieur ont été construits entre mi 2020 et fin 2021.

Enfin le dernier gros ouvrage en franchissement de l'Evel et son bras mort, préalable à l'engagement des travaux de construction des derniers 4 km de la section courante, a démarré mi 2021 après que la collectivité dispose du nouvel arrêté d'autorisation environnementale puis la finalisation du diagnostic archéologique sur ce dernier périmètre qui n'avait pu être investigué. Sa construction se poursuivra jusqu'au mois d'octobre 2022.

**La réalisation des 4 derniers km est en cours d'appel d'offres. L'objectif est un démarrage de ces travaux de trace dans le courant du second trimestre 2022.**

**La dernière section devrait pouvoir être mise en service à horizon fin 2023, en fonction des conditions météo.**



© CD56



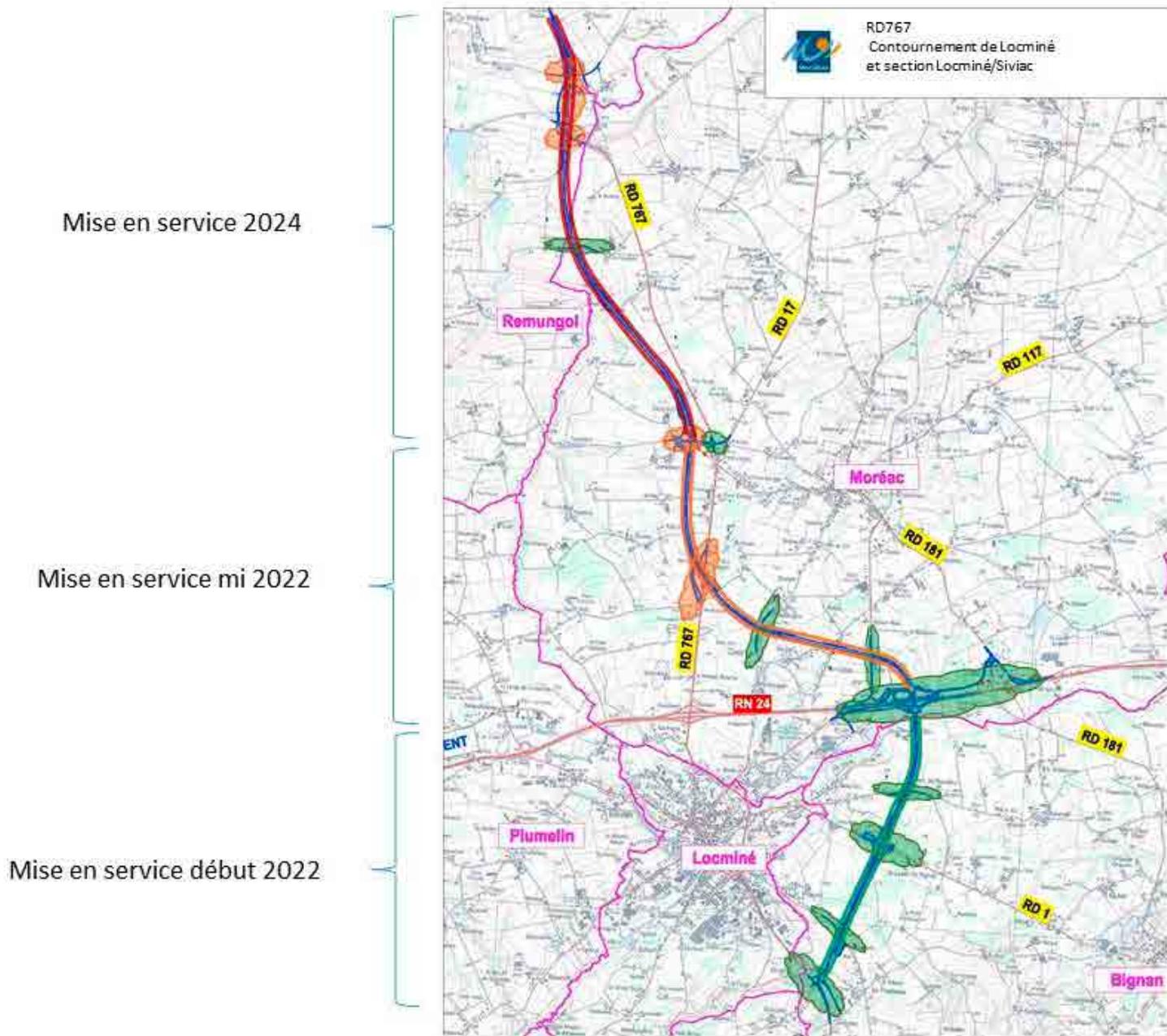


Figure 1 : Phasage de réalisation – Etat d'avancement des travaux



Mis en servic



Travaux en cours



Travaux programmés à partir de mi 2022/

## // ZOOM SUR LES MESURES FAVORABLES AUX MILIEUX NATURELS ET À LA BIODIVERSITÉ

La démarche Éviter, Réduire, Compenser (ERC) a été le fil conducteur de l'intégration de l'environnement dans le projet. Elle s'est appliquée à un champ élargi de considérations environnementales, notamment à la biodiversité, la pollution, le bruit, le paysage... renforcées au sujet des milieux naturels.

Les impacts qui n'ont pu être évités ont fait l'objet de mesures compensatoires, de sorte que le bilan, au bout du bout, ressorte à minima neutre, voire positif.

Ainsi, de nombreuses études, procédures ont été menées et elles sont mises en œuvre au fur et à mesure que l'opération progresse, notamment celles concernant :

- Le déboisement/reboisement
- Le déplacement ou le réaménagement de ruisseaux
- La prise en compte des zones humides, la mise en œuvre d'actions favorables et de mesures compensatoires
- La prise en compte des espèces protégées

Les différents aménagements (zones de restauration de zones humides, zones de préservation d'habitats et espèces protégées,...) nécessitent un suivi et une gestion au-delà de la phase travaux. Ils sont déclinés par secteur.

Ces plans de gestion inventorient les protocoles de suivi et de gestion, les opérations d'entretien à mettre en œuvre afin de s'assurer de l'efficacité des mesures retenues et de garantir la pérennité de ces mesures. Ils précisent au besoin un planning prévisionnel de réalisation.

9 plans de gestion sont ainsi préparés sur l'opération.

Un coordonnateur environnemental est chargé de l'élaboration et de l'actualisation d'une notice de respect de l'environnement (NRE). Cette notice s'attache à être un outil opérationnel visant la traduction concrète et pragmatique des prescriptions règlementaires :

- qui synthétise les contraintes environnementales et les mesures qui doivent s'appliquer dans le cadre des travaux
- qui décrit les exigences de la maîtrise d'œuvre en matière de management et de suivi de l'environnement

Elle permet de faciliter l'appréhension de l'ensemble des éléments.

## // FOCUS SUR L'ORGANISATION

L'ensemble de la préparation, des étapes de concertation, des acquisitions foncières, des différentes procédures nécessaires, des missions de maîtrise d'œuvre en phase conception puis réalisation ont été réalisés par les services techniques départementaux, accompagnés parfois de bureaux d'études spécifiques. Une trentaine d'entreprise de travaux publics ou de bureaux d'études sont intervenus sur cette opération