

Il est aujourd'hui bien établi que toute amélioration des conditions de circulation permet- et génère - un éloignement des domiciles par rapport aux emplois et services et augmente donc les déplacements à longue distance. Ceci est d'autant plus vrai lorsque -comme sur Vannes - le différentiel des prix du foncier est élevé entre l'arrière-pays (au nord surtout) et l'agglomération.

Dans le contexte actuel, pour compenser cet impact, on pourrait s'attendre à ce que tout projet routier soit accompagné d'un volet amélioration des transports en commun et covoiturage voire modes actifs.

Cela a parfois été le cas comme par exemple sur cet axe les pôles d'échanges de Locmaria/Locqueltas à Collec (transport en commun+ parking VL +pistes vélos/piétons) ou celui de Colpo , lors de l'amélioration de la section Locmaria/Colpo . Sur cet axe , quasiment tous les échangeurs sont d'ailleurs dotés d'un arrêt de car associé à un parking VL.

Curieusement, le chantier « emblématique » récent du contournement de Locminé fait exception et - malgré son importance - n'a pas été accompagné de pôles d'échanges près des échangeurs et notamment pas au sud pour les déplacements vers Vannes. Le Schéma Départemental des Mobilités (adopté en Juin 2023) souligne pourtant l'intérêt de ces « relais de mobilité qui consistent à réunir plusieurs modes de mobilité (transport en commun, covoiturage,...) ». Ceci reste donc à réaliser

Parallèlement , le récent diagnostic du PDU de Vannes met en évidence l'importance des déplacements extérieurs à l'agglomération en terme de production de GES (vu les distances) .

On peut y ajouter la fragilisation financière des ménages habitant plus loin de leur travail, s'ils sont totalement dépendants de la voiture individuelle (c'est-à-dire si la collectivité n'a pas préparé d'autres solutions) .

Pour toutes ces raisons il paraît nécessaire que le dossier d'aménagement de la RD 767 à l'entrée Nord de l'agglomération de Vannes, au débouché de l'axe Triskell , soit accompagné d'un volet volontariste de soutien aux modes alternatifs à la voiture solo.

Il l'est déjà mais en se limitant à la fonction P + R ,c'est-à-dire parking-relais pour les VL pour prendre le bus ensuite pour rentrer dans la ville.

A mon avis , vu les enjeux et objectifs publics ,toute entrée de ville devrait désormais comporter un « pôle d'échange routier » permettant tous les échanges , efficace et attractif pour pousser à moins utiliser sa voiture ...voire s'en passer .

Pour les 3 Rois, il pourrait assurer les fonctions suivantes :

- vl / bus vers la ville (P + R)
- bus/covoiturage sortant et entrant
- vl/vl covoiturage entrant et sortant
- car Breizhgo Saint-Brieuc-Pontivy-Vannes / bus et desserte locale (liaisons piétons/ vélos vers les services à proximité)
- vl + bus + car/ piétons et vélos en desserte locale.

il ne semble pas y avoir d'obstacle technique à intégrer ce pôle d'échange dans le projet prévu aux Trois Rois (carrefour cacahuète). Ceci nécessite cependant une réflexion spécifique pour s'assurer que tous les échanges fonctionnent bien (2 emplacements TC ? dépose-minute ? taxis ?).

Ceci nécessite aussi –voire surtout – une volonté politique pour surmonter les obstacles de coordination entre collectivités .Soyons optimistes , l'objectif ne peut pas pour 75 M€ se limiter à fluidifier le trafic VL sans chercher à le réduire , l'expérience pourra servir pour d'autres PEM routiers et cela a bien été possible pour le PEM SNCF ...